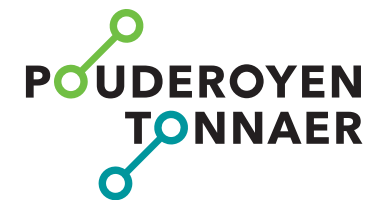


# Gebiedspaspoort Kerk- straat - Molenstraat, Deurne

P230046 | 12 september 2024



**WERKDOCUMENT**





# Inhoudsopgave

<b>1.</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
1.1	Aanleiding	4
1.2	Opgave	4
1.3	Doel van het document	4
1.4	Beleidskaders	4
1.5	Het plangebied	5
1.6	Initiatieven	5
<b>2.</b>	<b>Ruimtelijke structuren van het gebied</b>	<b>6</b>
2.1	Het centrumgebied	6
2.2	Geschiedenis	7
2.3	Morfologie en structuur van het gebied	10
2.4	Functionele structuur en bijzondere locaties	12
2.5	Bestaande groenstructuur	14
2.6	Bestaande infrastructuur en verbindingen	15
<b>3.</b>	<b>Ambities voor het transformatiegebied</b>	<b>16</b>
3.1	Algemene ruimtelijke uitgangspunten	17
3.2	Scenario's	20
3.3	Scenario 1: Een nieuw groen woonhart	21
3.4	Scenario 2: Krachtige aanloopstraten	24

# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding

De gemeente Deurne heeft in 2019 de centrumvisie 'Samen Keuzes maken' vastgesteld met als doel een sterk, vitaal en toekomstbestendig centrum van Deurne te maken. Binnen het centrum zijn namelijk diverse uitdagingen die aangepakt moeten worden, zoals leegstand, toegankelijkheid en omgevingskwaliteit. Daarbij is het centrumgebied opgedeeld in drie deelgebieden te weten: het perspectiefrijk gebied, het beheersgebied en het transformatiegebied. Binnen het laatstgenoemde gebied wordt gewerkt aan het veranderen van het gebied naar andere functies dan detailhandel. Er wordt gezocht naar alternatieve gebruiksmogelijkheden en er wordt actief gestimuleerd om leegstaande winkelpanden een andere invulling te geven en tot herstructurering van bebouwing te komen. Om hier voldoende handvatten voor te bieden, is het van belang te weten hoe de dynamiek van het gebied op ruimtelijk niveau in elkaar zit en welke ontwikkelmogelijkheden voorstelbaar zijn. Om deze transitieopgaven te stimuleren, is dit gebiedspaspoort opgesteld voor het gebied.

## 1.2 Opgave

Het centrum van Deurne is door de jaren heen gegroeid. Echter is de markt de laatste jaren veranderd waarbij duidelijk is geworden dat het kernwinkelgebied te ver verspreid ligt over het centrum en er voornamelijk aan de rand (het gebied Kerkstraat-Molenstraat) periodes van leegstand zijn en de leegstaande panden ook langer leegstaan voordat er een nieuwe gebruiker gevonden wordt. Hierom is er in de centrumvisie als doel aangegeven om het gebied toekomstbestendig te maken door de winkelfuncties meer geconcentreerd in het perspectiefrijk gebied te plaatsen en dat binnen het transformatiegebied

meer ruimte wordt geboden voor 'verkleuren' van functies en herontwikkeling naar functies waar behoefte aan is zoals bijvoorbeeld woningbouw. Het gebiedspaspoort moet hierbij invulling geven aan de vraag langs welke lijn het gebied zich kan ontwikkelen en wat het mogelijke eindbeeld / eindgebruik voor het gebied kan zijn. In de centrumvisie zijn hiervoor enkele opgave aangeduid en de deelgebieden zijn bepaald. De aangeduide opgaven zijn grofweg:

- Het verbeteren van de economische vitaliteit;
- Het verminderen van de leegstand;
- Het compacter maken van het centrumgebied en het concentreren van detailhandelsfuncties;
- De niet toekomstbestendige winkelgebieden omzetten van detailhandel naar wonen of andere functies;
- Het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte.

Het gebiedspaspoort richt zich op beide zijden van de Molenstraat en de Kerkstraat. Binnen de Lindenlaan is er geen verwachting dat er herontwikkeling plaatsvindt op korte termijn. Maar vanwege de verankering binnen het gebied wordt deze wel meegenomen in het gebiedspaspoort. Transformaties zullen zich voornamelijk richten op de openbare ruimte en individuele panden of groepsgevoel transformeren van panden.

## 1.3 Doel van het document

Het doel van het gebiedspaspoort is om de vitaliteit van Deurne en het centrum in het bijzonder te versterken en daarmee functies zoals wonen, werken, verblijven, ontspannen en ruimtevragers in de openbare ruimte een plek te bieden en eerlijk te verdelen. Met

het gebiedspaspoort worden de kaders vastgelegd waarbinnen de locaties binnen het plangebied zich kunnen ontwikkelen. De uitwerking naar concrete plannen blijft aan de locatie-eigenaren maar door middel van het gebiedspaspoort kan de gemeente stimuleren en heeft ze meer handvatten om initiatieven te toetsen. Bovenal kan het gebiedspaspoort initiatiefnemers inspireren en stimuleren om bij te dragen aan de transformatie.

## 1.4 Beleidskaders

Voor het gebiedspaspoort zijn de volgende beleidskaders als uitgangspunt genomen:

- Integrale centrumvisie Deurne 'Samen Keuzes maken' 2019
- Woonvisie gemeente Deurne 2019 (wordt geactualiseerd)
- Welstandnota Deurne 2016
- Regeling parkeernota 2019 (wordt geactualiseerd)
- Retailvisie Deurne 2021
- Structuurvisie gemeente Deurne 2018
- GVVP Deurne 2024 (nog in ontwikkeling)
- Beheervisie openbare ruimte 2024 – 2033 (DUT-ambities -> Duurzaam, Uitnodigend, Toegankelijk en functioneel op orde).



## 1.5 Het plangebied

Het plangebied ligt in het centrum van Deurne. Grofweg betreft het gebied delen van de aanloopstraten Kerkstraat en Molenstraat met aangrenzende bebouwing en de woonstraat Lindenlaan met bijhorende bebouwing. De aanloopstraten eindigen op de Markt. Aan de westzijde van het plangebied (grenzend aan de Markt) is een deel in de Centrumvisie aangewezen als 'perspectiefrijk gebied'. Dit valt ook binnen het plangebied en wordt vanwege de ruimtelijke verankering en aansluiting met het plangebied meegenomen in de inventarisatie-analyse en visie op het gebied. Dit om tot een samenhangende uitstraling voor de openbare ruimte en bebouwing te komen en versnippering te voorkomen.

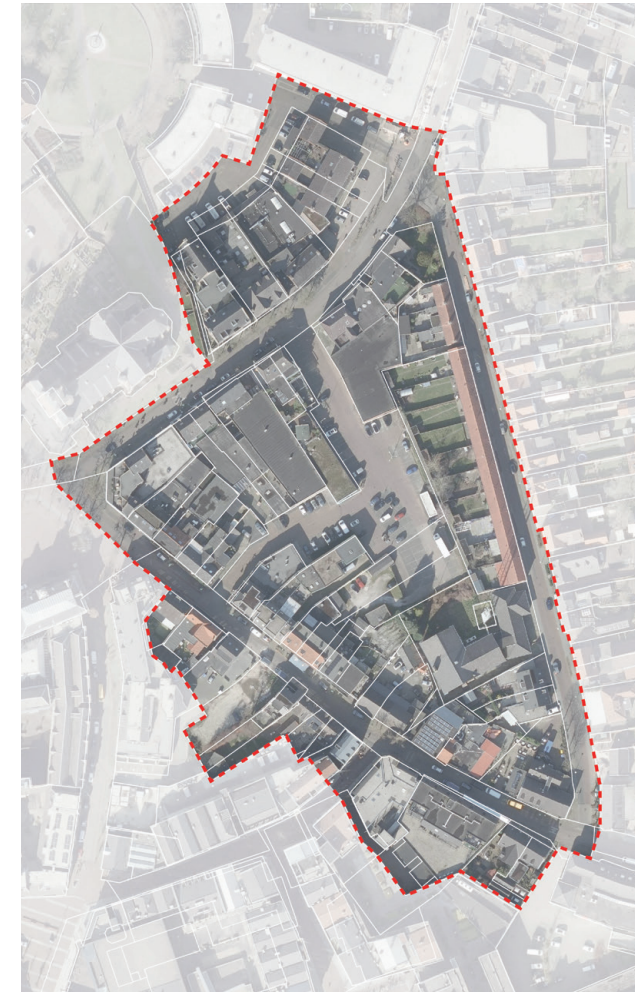
Het gebied betreft een dynamisch gebied waarbij diverse functies waaronder wonen, detailhandel, cultuur en maatschappelijk voorkomen. De Kerkstraat kenmerkt zich door een diversiteit aan bebouwing (maar wel binnen een eenheid) met een veelal pandgewijs uitgevoerde gevelvoering en als "marker" de kerk die het cultuurhistorisch ankerpunt tezamen met de Markt vormt. In de Molenstraat is ook een diversiteit aanwezig maar tegelijkertijd ook verrommeling in het straatbeeld.

## 1.6 Initiatieven

Naast de mogelijke ontwikkelingen in de toekomst waar de gemeente door middel van het gebiedspaspoort antwoord op wil kunnen geven, zijn er ook concrete initiatieven die binnen het plangebied van het gebiedspaspoort vallen. Zo zijn er voor de locatie Kerkstraat 12, Kerkstraat 2-8 en Molenstraat tussen nr. 6 en 12 concrete verzoeken ingediend voor functieverandering en vervangende nieuwbouw. Dit geeft aan dat er behoefte is aan een gebiedspaspoort, dat in een samenhangend perspectief antwoord kan geven op de vraag hoe en op welke manier het gebied zich kan ontwikkelen naar de toekomst toe.

### Leeswijzer

Het gebiedspaspoort begint met een gebiedsbeeld waarin de geschiedenis, de huidige positionering binnen Deurne en ruimtelijke structuren op hoofdlijnen zoals infrastructuur, bebouwing, functionele structuur e.d. wordt uitgelegd. Vervolgens worden mogelijke scenario's uiteengezet voor de toekomstige invulling van het gebied. Hierin wordt een toekomstbeeld geschetst op het gebied van openbare ruimte, bebouwing en gewenste functies. Uiteindelijk moet het document als inspirerend kader handvatten bieden waaraan de gemeente nieuwe initiatieven kan toetsen op wenselijkheid binnen het gebied.



Figuur 1. Het plangebied

## 2. Ruimtelijke structuren van het gebied

### 2.1 Het centrumgebied

Het centrum van Deurne is aan de noordelijke zijde van de kern van Deurne gelegen. Het ligt op relatief korte afstand van de N270 die Deurne met Helmond en Venray verbindt. Grofweg ligt het centrumgebied tussen de N270 (noord) en het treinspoor (zuid). Het centrumgebied is gelegen binnen een ringweg die het centrum alzijdig ontsluit. Het centrumgebied bestaat voor een groot deel uit woningbouw waarbij het winkelgebied relatief gezien een beperkt oppervlak beslaat en zich inmiddels concentreert aan de zuidzijde van het centrum. De Molenstraat en Kerkstraat (gelegen aan de oostzijde van dit gebied) zijn oude aanloopstraten naar het centrum en komen uit op de Markt. In die structuur waren deze straten dan ook logische vestigingsplaatsen om te ondernemen. Dit heeft in de loop der tijd geleid tot een diversiteit aan functies en karakteristieken van de panden. Echter is de laatste jaren duidelijk geworden dat vooral de detailhandel te zeer verspreid ligt over de kern, mede doordat het detailhandelsareaal afnemend is. Hierom is in de centrumvisie besloten om in te zetten op concentreren en krimpen van het aantal meters detailhandel.

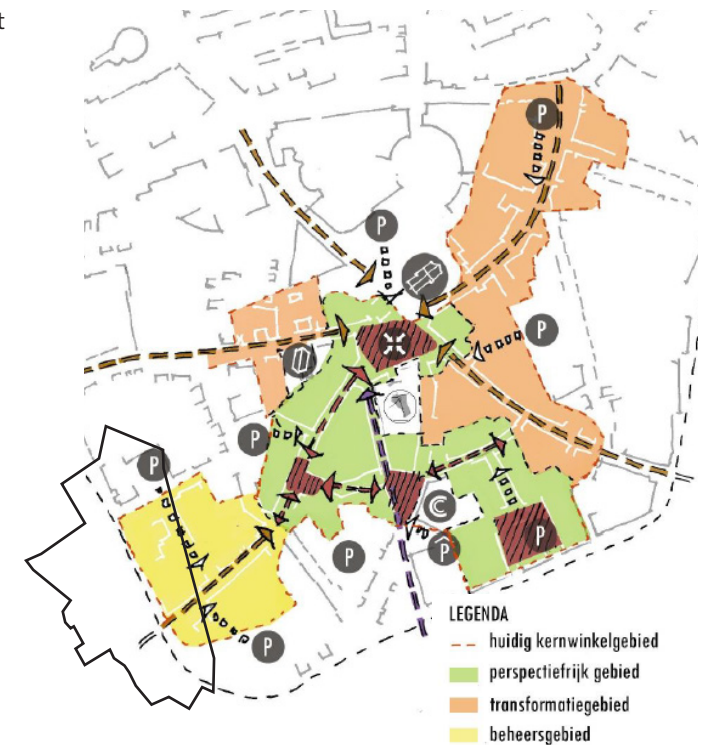
Het plangebied betreft het transformatiegebied zoals aangeduid in de centrumvisie. In de centrumvisie is het centrum onderverdeeld in drie zonerings:

- **Perspectiefrijk gebied** (in groen aangegeven). Dit betreft het gebied waar functies zoals winkels, horeca en andere publiekstrekkingen worden geconcentreerd in een compact, gevarieerd, aantrekkelijk en economisch vitaal gebied.
- **Beheersgebied**. Hier blijft de winkelfunctie behouden maar zijn ook nieuwe functies zoals wonen, kleinschalige bedrijvigheid, dienstverlening e.d. mogelijk. Dit gebied

vormt tevens de langzaamverkeerverbinding richting het station.

- **Transformatiegebied**. Hier wordt ingezet op het veranderen naar andere functies dan detailhandel. Het plangebied Molenstraat / Kerkstraat valt grotendeels binnen dit gebied.
- **Overig centrumgebied** (in geel aangegeven). Dit is een (in hoofdzaak) woongebied waar ook maatschappelijke functies zoals scholen, kerk, e.d. aanwezig zijn. Incidenteel is er functiemenging met detailhandel, bedrijvigheid, cultuur, en groen.

Het plangebied ligt deels binnen het kernwinkelgebied (dat dus gaat krimpen) en deels binnen het woongebied. Met toekomstige ontwikkelingen zal het kernwinkelgebied verdergaand krimpen en het plangebied meer onderdeel van het woongebied worden.



Figuur 2. Uitsnede integrale centrumvisie 2019 'Aanpassing functionele structuur ten opzichte van het huidige kernwinkelgebied RHO adviseurs, 2019'



## 2.2 Geschiedenis

Deurne kent een rijke historie en wordt al in 8<sup>e</sup> eeuw beschreven. Deurne was voornamelijk een agrarische gemeenschap waar een kleinschalige kern omringd was met agrarische gronden. In de loop der tijd zette de groei van Deurne gestaag door. Tegelijkertijd groeide de industrie van Deurne mee waar onder meer steen-, aardewerk- en textielindustrie naast landbouw bedreven werd. In die tijd werden ook kleine nieuwe woningen gebouwd langs de uitvalswegen zoals de Molenstraat en de Kerkstraat, die later karakteristieke individueel verpande lintbebouwingen werden. De dorpsuitbreiding langs de bestaande linten zorgde ervoor dat Deurne tot ver in de 20e eeuw een sterke connectie bleef houden met het omringende agrarische gebied dat met akkers, weiden en moestuinen tot diep in de kern doordrong. In de loop der tijd werden de bestaande uitvalswegen opgewaardeerd met nieuwe bebouwing en werden deze onderling verbonden met nieuwe woonstraten waardoor een meer fijnmazig netwerk ontstond. Na de tweede wereldoorlog werd de bedrijvigheid binnen het centrumgebied meer divers en zorgde de grote vraag naar woningen ervoor dat er meer dorpsuitbreidingen plaatsvonden. Hierdoor viel het agrarisch gebruik en industrie steeds meer weg binnen de kern en verplaatste het zich naar de randen op industrieterreinen en het buitengebied. De karakteristiek en het beeld van individuele panden en fijnmazigheid is echter langs de Molenstraat en Kerkstraat nog steeds waarneembaar ondanks de grote veranderingen die er in de loop der tijd hebben plaatsgevonden.



Figuur 3. Kerk Deurne vanaf de Markt gezien

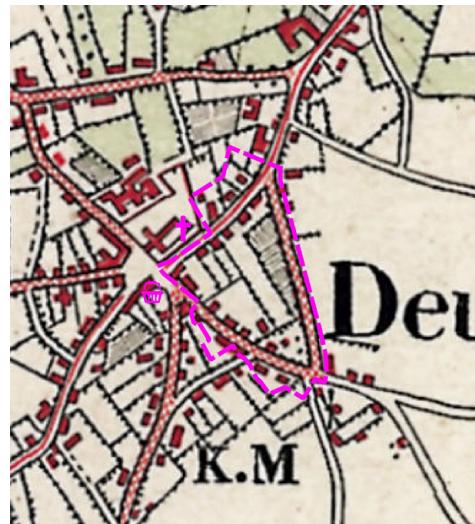


Figuur 4. Markt Deurne vanaf hoekpunt Huis van de Samenleving gezien

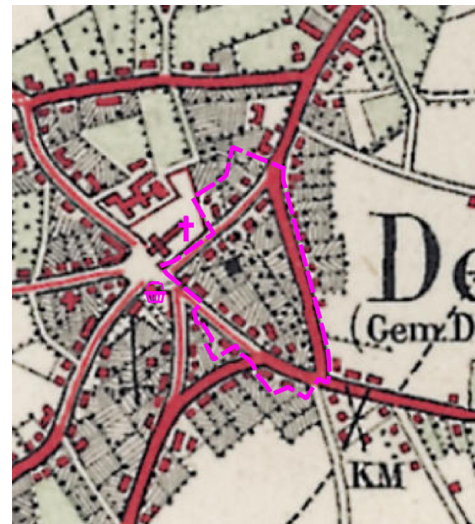




Figuur 5. 1850



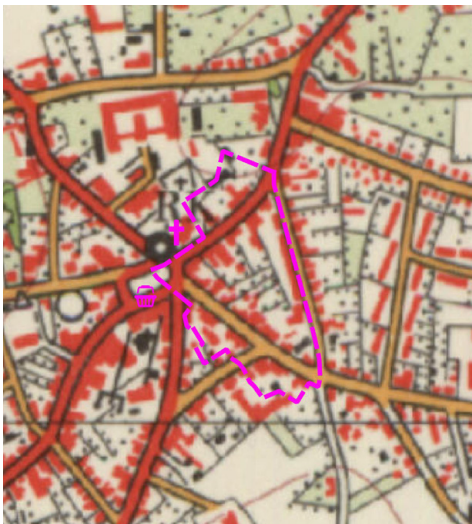
Figuur 6. 1900



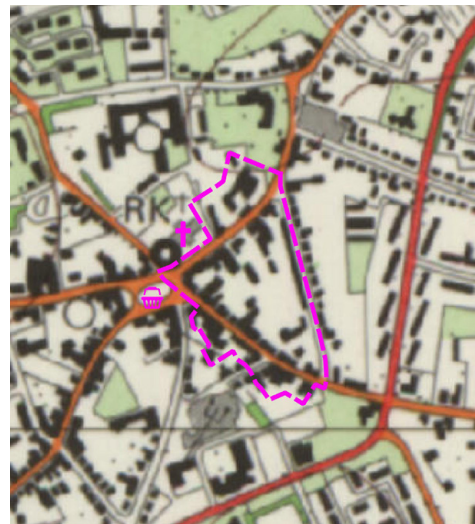
Figuur 7. 1920



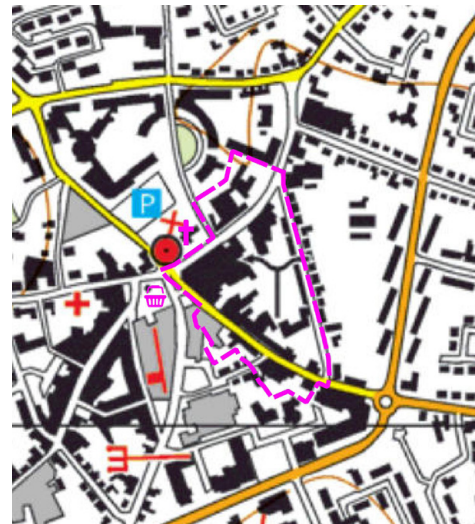
Figuur 8. 1950



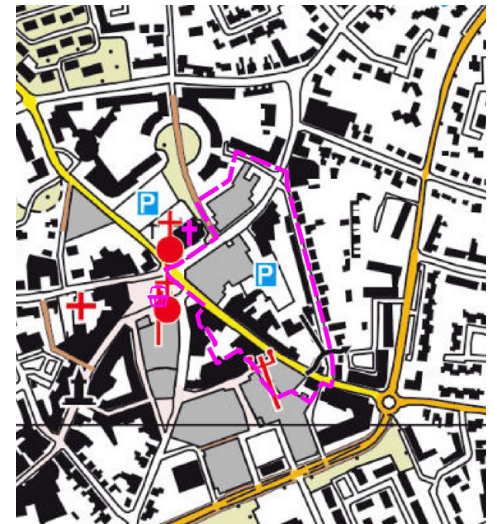
Figuur 9. 1970



Figuur 10. 1990



Figuur 11. 2010



Figuur 12. 2022





Figuur 13. Kerkstraat bekeken vanaf kruising Kerkstraat - Molenstraat



Figuur 14. Molenstraat bekeken vanaf kruising Kerkstraat - Molenstraat



Figuur 15. Kerkstraat bekeken vanaf kruising Kerkstraat - Lindenlaan



Figuur 16. Molenstraat bekeken vanaf kruising Molenstraat - Lindenlaan

### 2.3 Morfologie en structuur van het gebied

De huidige stedenbouwkundige structuur van het centrum van Deurne bestaat uit meerdere (historische)dorpslinten die op het marktplein uitkomen. Het centrum van Deurne is grofweg onder te verdelen in een woongebied en het winkelgebied. Dit is afleesbaar aan de morfologie en de bebouwingsopzet binnen het centrum. Het plangebied ligt in de overgangszone waar deze twee in elkaar overlopen. Grofweg betreft het gebied tussen de Molenstraat, de Hogeweg, en de Helmondseweg het kernwinkelgebied, waar de rest een gemengd gebied of woongebied is. Dit is goed waarneembaar aan de morfologische structuur binnen het centrum waarbij binnen het kernwinkelgebied een grovere korrelgrootte en bouwmassa aanwezig is dan in de gebieden er omheen. In het transformatiegebied is waarneembaar dat de maat, schaal en korrelgrootte afneemt in oostelijke richting en vanaf de Lindenlaan overgaand in fijnmazig woongebied. De grotere bouwmassa's zijn vaak winkelfuncties op de begane grond met meerdere (woon-)lagen erboven. Hierbij wordt op de verdiepingen veelal een mindere bebouwingsdiepte aangehouden.

Momenteel is er binnen het plangebied een parkeerterrein gelegen dat omzoomd wordt door achterzijden van winkelbebouwing en woonbebouwing. Bij de transformatie van het gebied is het tevens wenselijk dat dit binnengebied een kwaliteitsimpuls krijgt waardoor het minder als "achtererf" gaat voelen en meer gebruikskwaliteit krijgt.

**Kerkstraat.** De Kerkstraat is één van de historische aanloopstraten die al van oudsher aanwezig waren en waar vroeger kleinschalige lintbebouwing langs gevestigd was. Inmiddels heeft de kleinschalige lintbebouwing

plaatsgemaakt voor winkelfuncties met erboven wonen en meer aaneengesloten bebouwing. Ondanks dat de bebouwing meer aaneengesloten is t.o.v. het vroegere gevelbeeld, heeft de bebouwing aan de Kerkstraat alsnog een individueel ogende uitstraling. Dit komt door individuele gevels per pand, kapverdraaiingen, gebogen rooilijnen, en detailelementen in het gevelbeeld. De kapvorm veelal uitgevoerd in zadeldak in de langsricting zorgt voor eenheid in het straatbeeld.

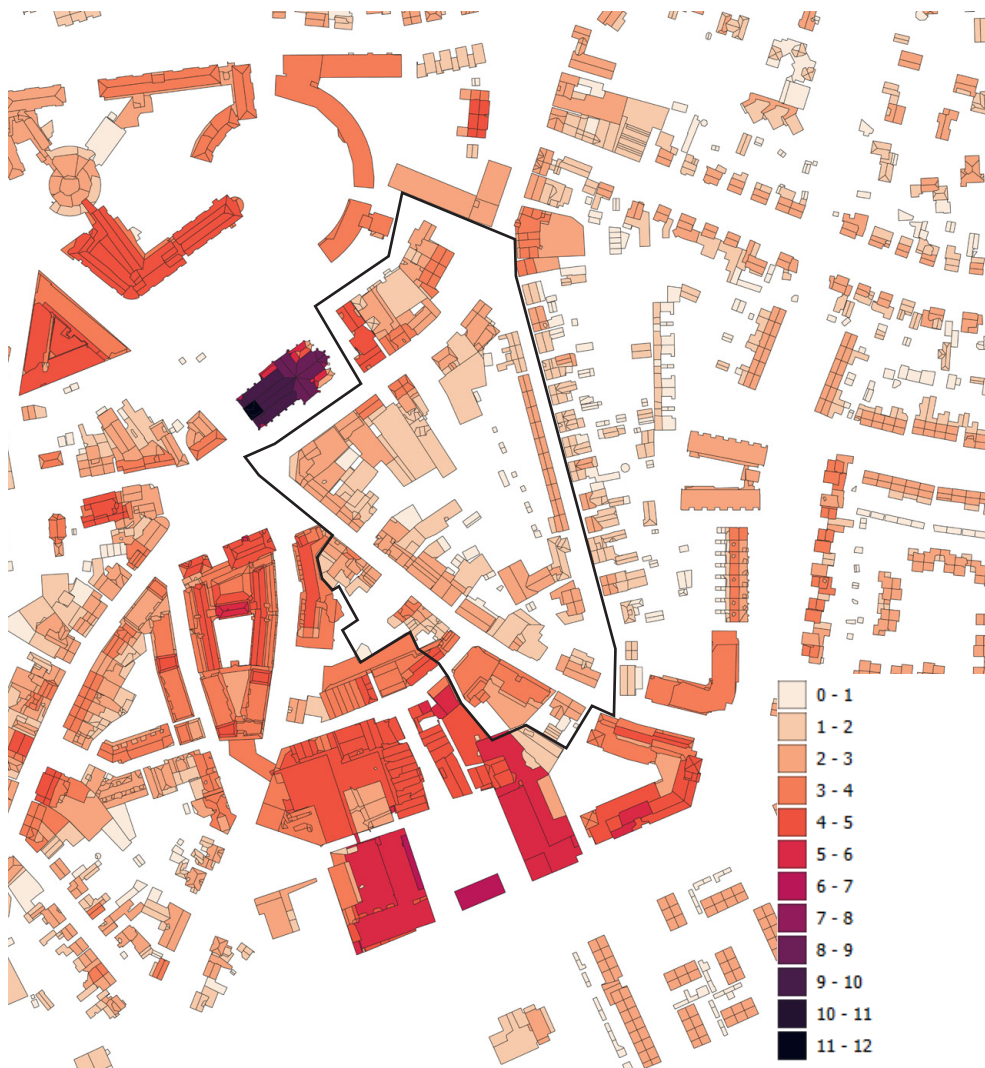
**Molenstraat.** De Molenstraat is naast de Kerkstraat een belangrijke historische aanloopstraat naar de Markt en de Kerk. Ook hier was vroeger lintbebouwing aanwezig. Hier heeft de Molenstraat t.o.v. de Kerkstraat duidelijkere gevelvoering langs de straat en een smaller profiel die de straat meer het karakter van een oudere centrumstraat geeft. Wel is hier ten opzichten van de Kerkstraat een meer verrommeld straatbeeld aanwezig door de velen verschillende architectuurstijlen die niet op elkaar aansluiten en evenmin op het historische karakter van de straat aansluiten. Dit uit zich ook in de openbare ruimte waar verschillende soorten bestrating en inrichtingselementen geen eenduidig straatbeeld uitstralen. De straat is eigenlijk te gefragmenteerd en smal ingericht voor de hedendaagse gebruikswensen. Het verbeteren van de beeldkwaliteit en een meer eenduidige uitstraling in de openbare ruimte zijn hier dan ook verbeteringsopgaven.

**Lindelaan.** De Lindelaan kenmerkt zich door gaaf bewaard gebleven arbeiderswoningen. Aan de overzijde van de arbeiderswoningen staan kleinere twee-onder-één-kap-woningen bestaande uit één laag met een kap waardoor de straat ondanks het smalle straatprofiel niet per se smal oogt. De straat is momenteel voornamelijk verhard, vanwege de beperkte ruimte is vergroenen hier een uitdaging.

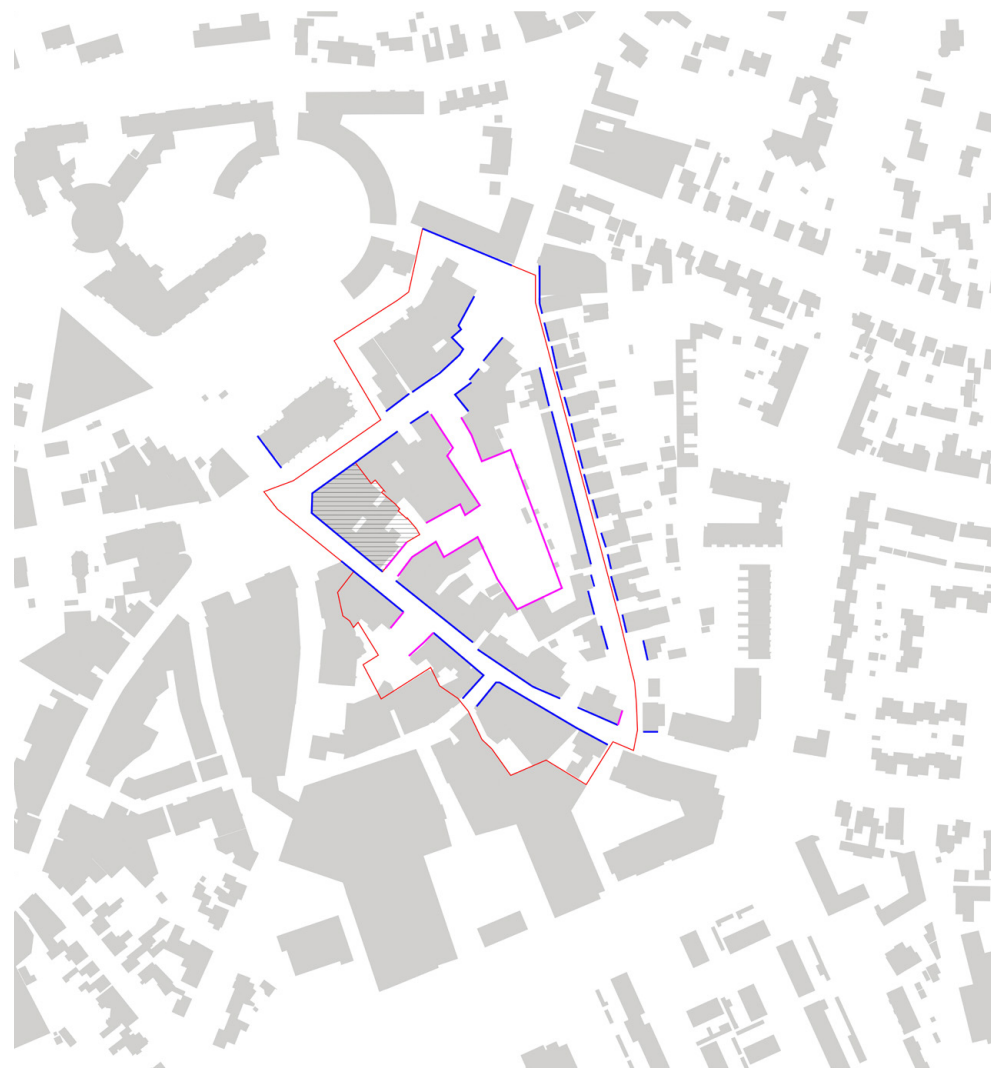


Figuur 17. Morfologie met centrumgebied in rood





Figuur 18. Hoogteprofiel in aantal bouwlagen (bij benadering)



Figuur 19. Voorkanten (blauw), achterkanten (roze), plangebied (rood)

## 2.4 Functionele structuur en bijzondere locaties

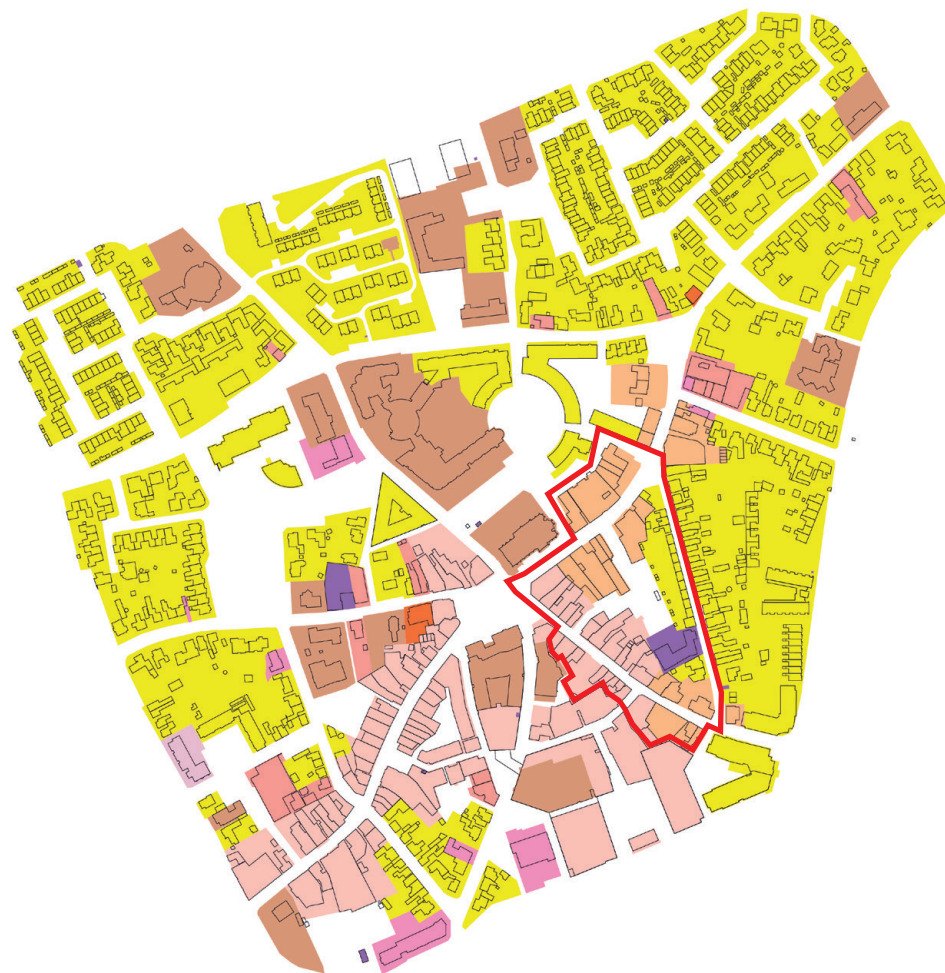
De bestaande structuur bestaat uit een mix van wonen, detailhandel en overige centrumfuncties. Deze functiemenging is herkenbaar voor een centrumgebied en bepaalt mede de dynamiek van het gebied. Binnen de functionele structuur zijn een aantal specifieke locaties die bepalend zijn voor het centrumgebied van Deurne als geheel.

- **Kerkstraat (plangebied):** De Kerkstraat kent winkelfuncties met erboven wonen binnen een aaneengesloten bebouwingsbeeld. Hier heeft op kleine schaal al verkleuring plaatsgevonden naar woningbouw maar tegelijkertijd was er ook leegstand in 2023 in de Kerkstraat aanwezig. Aan de Kerkstraat is het functieprofiel divers. Hier bestaan concrete initiatieven om te herontwikkelen, waardoor de verwachting is dat de verkleuring hier door gaat zetten en dit een straat met overwegend woningfuncties wordt.
- **Molenstraat (plangebied):** Op de begane grond is hoofdzakelijk detailhandel te vinden met daarboven gedeeltelijk wonen. Verder van het centrum af is ook wonen op begane grond aanwezig. De Molenstraat heeft in tegenstelling tot de Kerkstraat een vrij smal straatprofiel. Een gevolg hiervan is dat er binnen de Molenstraat aanzienlijk minder groen te vinden is en er in het straatbeeld concurrerende ruimtevragers zijn.
- **Lindenlaan (plangebied):** De straat heeft overwegend een woonfunctie. Uitzondering is een oud KPN schakelstation waar telecom voor Deurne werd ontsloten. Hierachter staat een hoge zendmast. Momenteel heeft dit pand een deel van zijn functie verloren. Het pand heeft een gedateerde uitstraling waardoor hier een kans voor opwaardering van het

ruimtelijk beeld ligt. Vanwege de bouwhistorische kwaliteiten van de Lindenlaan wordt deze in het gebiedspaspoort hoofdzakelijk vanuit een conserverende gedachte benaderd, ook voor de functionele mogelijkheden.

- **Parkeerterrein Kerkstraat – Molenstraat (plangebied):** Het parkeerterrein Kerkstraat-Molenstraat voorziet momenteel in belangrijke mate in de parkeerbehoefte voor het plangebied. Momenteel is het gebied verrommeld en versteend waardoor er een kans tot verbetering ligt. Het huidige terrein fungeert naast parkeerterrein ook als tijdelijke waterberging bij extreme regenval. Hier ligt een noodzaak het gebied klimaatbestendiger in te richten. Jaarlijks wordt hier een deel van de kermis gesitueerd. Daarnaast komt hier veel ondergrondse infrastructuur samen bij het KPN station, en een trafostation.
- **Het Marktpllein (omgeving):** De Markt van Deurne is het cultuurhistorische ankerpunt van het centrum. Diverse looproutes, fietsroutes en functies komen hier samen. Tevens is hier een grote concentratie horeca en het Huis voor de Samenleving te vinden die allen een zeer fraaie historische uitstraling geven aan de locatie. Omdat de functie nu voornamelijk op horeca is gericht, vervult het net als vroeger de rol van ontmoetingslocatie binnen Deurne. Grenzend aan de Markt is een deel perspectiefrijk gebied gelegen. De doelstelling is hier naar een invulling te zoeken die een goede ruimtelijk-functionele aansluiting vormt op de Markt.
- **De Kerk (omgeving):** De Sint-Willibrorduskerk is een belangrijk herkenningspunt binnen de kern dat tevens in relatie staat met de Markt. Samen met de Markt is dit van oudsher het middelpunt van de kern van waaruit de routes liepen waarlangs in de loop der tijd steeds meer uitgebreid en gebouwd is. Het biedt een fraai ensemble met de Markt en omliggende functies en is vanuit meerdere straten in het centrum zichtbaar. Tezamen met de Markt vervult de kerk voornamelijk een cultureel, recreatieve rol.
- **Wolfsberg en bijhorende parkeervoorzieningen (omgeving):** De Wolfsberg betreft een vrij recent ontwikkeld gebied met functiemenging van wonen, winkelen en parkeerfaciliteiten. Waar het kernwinkelgebied meer niet-alledaagse detailhandel georiënteerd is, vervult de Wolfsberg meer de functie voor het doen van dagelijkse boodschappen met onder andere een Albert Heijn, Hema, Etos, Kruidvat en dergelijke. Mensen die de parkeervoorziening Wolfsberg gebruiken, doen dit voor de dagelijkse boodschappen en ook om vervolgens het kernwinkelgebied te bezoeken.
- **Stationsstraat (omgeving):** De Stationsstraat betreft een belangrijke aanloopstraat voor langzaam verkeer vanuit het station naar het kernwinkelgebied en de Markt. In de Stationsstraat zijn verschillende functies te vinden zoals detailhandel met voornamelijk lokale ondernemers en horeca.





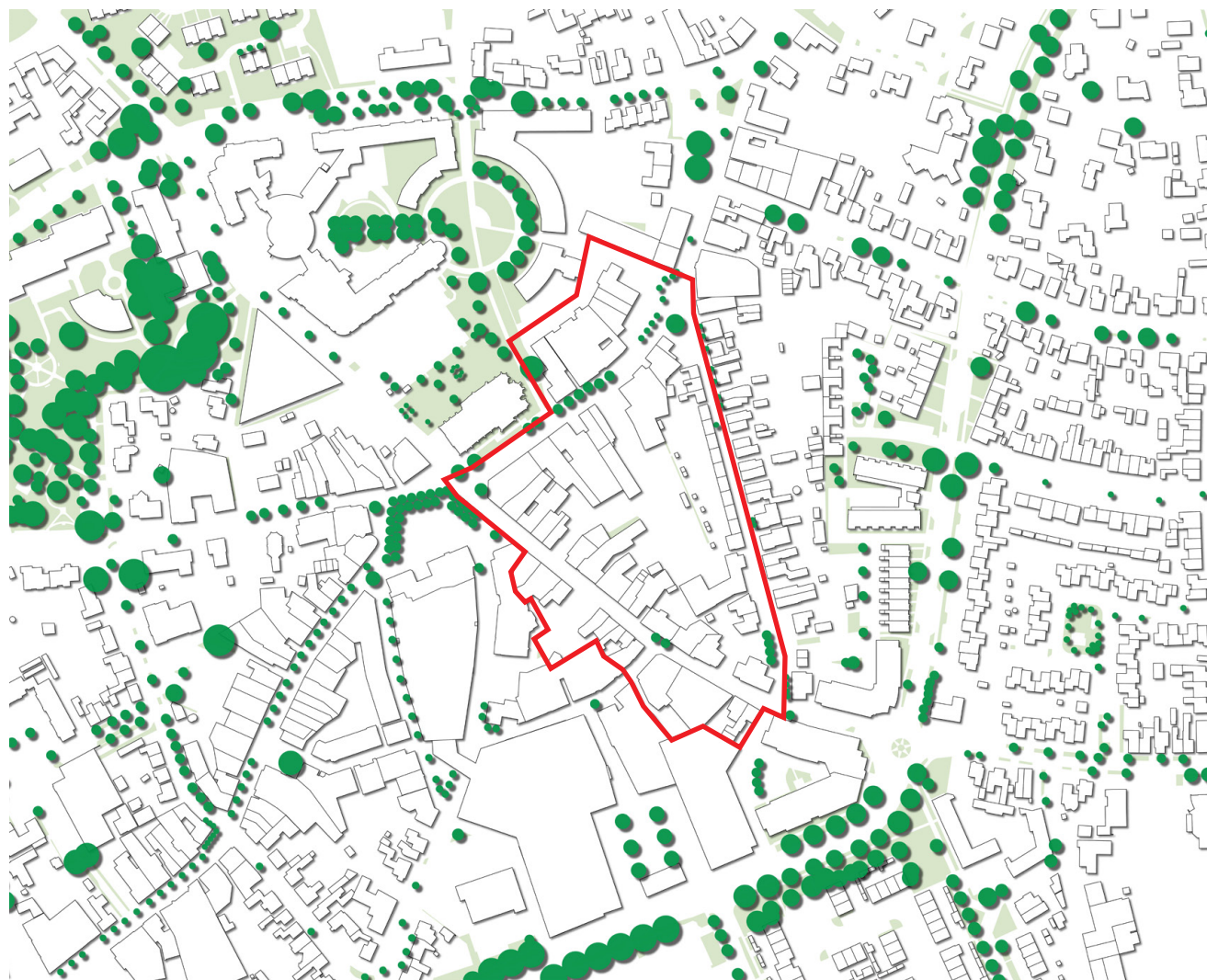
Enkelbestemmingen

- bedrijf
- centrum
- cultuur en ontspanning
- detailhandel
- dienstverlening
- gemengd
- horeca
- kantoor
- maatschappelijk
- wonen

Figuur 20. Functies van bebouwing

## 2.5 Bestaande groenstructuur

De landschapstructuur binnen het centrum van Deurne bestaat uit boomgroepen, lanen en parken. De grotere groenstructuur binnen Deurne betreft de Kasteeltuin die tegen het centrum van Deurne aan ligt. Binnen het centrum zijn het Pastoor Roespark en het Hub van Doornepark de grotere groenstructuren die op steenworp afstand zijn gelegen van het projectgebied. Verder bestaan de structuren binnen het centrum voornamelijk uit boomgroepen en kleinschalige laanstructuren. Binnen het plangebied is een contrast tussen de Kerkstraat, die begeleid wordt door boomstructuren waardoor een relatief groen straatbeeld bestaat binnen een stedelijke omgeving, en de Molenstraat die voornamelijk bestaat uit verharding en maar enkele solitaire bomen heeft. In de structuurvisie heeft de gemeente dit aangeduid als speerpunt, om de Molenstraat te vergroenen en meer klimaatbestendig te maken, wat vanwege de diverse ruimtevragers een uitdaging wordt. Er wordt dan ook gekeken naar het toepassen van efficiënt groen dat ook voor klimaatadaptatie van belang is. Voornamelijk binnen de Molenstraat en het parkeerterrein Kerkstraat - Molenstraat is opwaardering van de openbare ruimte wenselijk.



Figuur 21. Landschap

## 2.6 Bestaande infrastructuur en verbindingen

Het centrum van Deurne bestaat uit een fijnmazig netwerk van langzaam verkeerroutes en autoroutes. Rondom het centrum loopt de ringweg bestaande uit de Europastraat, Hogeweg, Heuvelstraat en de Dunantweg. De wegen binnen het centrumgebied sluiten veelal aan op de ringstructuur. Binnen het kernwinkelgebied zijn de wegen voornamelijk autovrij en gericht op langzaam verkeer. Rondom en in het centrum liggen enkele grotere openbare parkeerplaatsen waar bezoekers en bewoners parkeren. Daarnaast is er in de aanloopstraten vaak parkeergelegenheid in de vorm van langsparkeren.

De Kerkstraat, Molenstraat en de Lindenlaan zijn ingericht voor éénrichtingverkeer. Momenteel ligt er vooral in de Molenstraat een noodzaak om de toegankelijkheid voor voetgangers te verbeteren zodat de Molenstraat ook voor voetgangers aantrekkelijker wordt om te gebruiken. Aan de ring rondom het centrum liggen meerdere bushaltes en in het zuiden ligt het treinstation van Deurne dat door middel van de Stationsstraat in directe verbinding met het centrumgebied staat. Het gebied is redelijk goed ontsloten voor andere vervoerwijzen dan de auto.



Figuur 22. Parkeerterreinen binnen het centrumgebied



Figuur 23. Hoofdverkeer (voetgangersgebied (geel))



## 3. Ambities voor het transformatiegebied

### **Sterke bebouwde omgeving**

De ambitie voor het transformatiegebied is dat er een toekomstgerichte bebouwde omgeving ontstaat die niet alleen esthetisch een sterke uitstraling krijgt maar ook duurzaam, functioneel en passend bij het karakter van Deurne is. De bebouwde omgeving moet een bijdrage leveren aan de historische uitstraling van de aanloopstraten en moet bovenal een prettige woon- en leefomgeving vormen voor de huidige- en toekomstige bewoners.

### **Toekomstbestendige functies**

Detailhandel wordt geconcentreerd in het perspectiefrijk gebied. Binnen het transformatiegebied wordt verkleuren van functies voorgestaan waardoor enerzijds ruimte ontstaat voor functies waar behoefte aan is, zoals bijvoorbeeld wonen. Anderzijds moet een compacter centrumgebied leiden tot een robuuster economisch vitaal centrum waar winkeliers ook naar de toekomst toe nog lange tijd kunnen ondernemen. Uitbreiding van detailhandel is binnen het transformatiegebied onwenselijk.

### **Verwelkomende openbare ruimte**

De openbare ruimte wordt toegankelijk, verwelkomend en klimaatbestendig ingericht. Door de openbare ruimte vriendelijker in te richten, wordt het gebied meer gericht op verblijven en een place to be. De aanloopstraten krijgen hiermee weer allure en worden een prettige loop / fietsroute naar het centrumgebied. Door middel van het toevoegen van groen willen we de aanloopstraten en het achterliggend gebied klimaatbestendiger inrichten waardoor hittestress en wateroverlast worden vermindert.

### **Verkeer en parkeren**

Het transformatiegebied is momenteel nog voornamelijk

ingericht op de auto. De gemeente is voornemens fietsgebruik en andere modaliteiten te stimuleren. Tevens biedt de ligging tegen het centrum aan, op loopafstand / fietsafstand van het station, aantrekkelijke alternatieve vervoersmogelijkheden en functies op loopafstand. Dit samen met functieverandering in het gebied, doet het parkeerbeeld in dit gebied naar de toekomst toe veranderen. Wanneer de afnemende parkeerbehoefte het toelaat, kunnen parkeerplaatsen vervangen worden voor groen, verblijfsplaatsen (pocketparkjes), fietsparkeerplaatsen of overige inrichtingsmaatregelen die voor een betere verblijfskwaliteit zorgen.

### **Parkeernormering**

Op dit moment is in de gehele gemeente Deurne de gemeentelijke parkeernorm volgens het parkeerbeleid van toepassing. Omdat het parkeerbeleid geactualiseerd wordt, is vooruitlopende daarop bespreekbaar om eventueel het bezoekersdeel (0,3 parkeerplaats per woning) niet mee te nemen in de normering voor woningbouw. Dit indien met een concreet plan kan worden aangetoond dat binnen een redelijke loopafstand bezoekers in openbaar gebied kunnen parkeren. Dit bezoekersdeel (0,3) wordt gevonden in een ruimere straal rondom het gebied van het gebiedspaspoort, in feite het gehele centrum. We accepteren dus dat bezoekers daarmee iets verder moeten lopen.

### **Klimaatbestendige woon- en leefomgeving**

Naar de toekomst toe wordt het gebied klimaatbestendiger ingericht waardoor een prettige verblijfs- en woonomgeving geboden wordt. Onder andere het beter opvangen van water en toevoegen van groen zijn speerpunten. Daar waar mogelijk kan met groene daken worden gewerkt waardoor meer water op eigen terrein

wordt opgevangen. Vanwege de beperkte ruimte binnen de aanloopstraten zal ook gekeken moeten worden naar meer innovatieve inrichtingsmaatregelen zoals gevelgroen en gras/water doorlatende verharding op parkeerplaatsen.

### **Behoud van cultuur en historie**

De Kerkstraat en de Molenstraat zijn beide van grote cultuurhistorische waarde en staan in verbinding met de kerk en de Markt, dat het cultuurhistorische ankerpunt van de kern Deurne vormt. Het opwaarderen van de aanloopstraten en terugbrengen van passende architectuur aan deze straten zorgt voor een eenduidig straatbeeld passend bij de cultuurhistorische waarde van de plek. Daar waar bestaande cultuurhistorische kwaliteiten aanwezig zijn (zoals bijvoorbeeld de Lindenlaan) wordt zorgvuldig omgegaan met deze kwaliteiten zodat ze naar de toekomst toe behouden blijven.



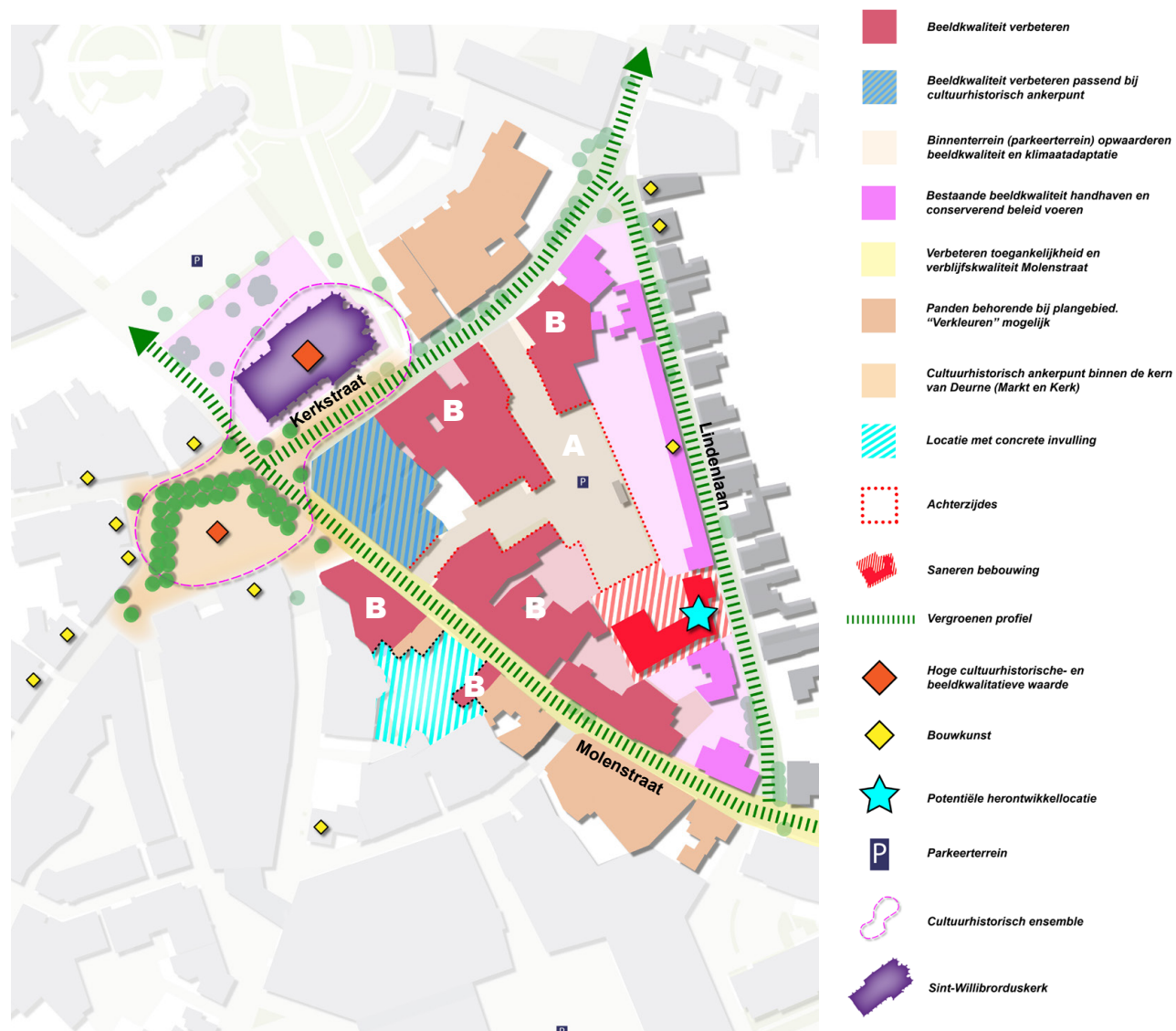
### 3.1 Algemene ruimtelijke uitgangspunten

#### Binnengebied opwaarderen (A)

In de huidige situatie is het binnengebied achter de Kerkstraat-Molenstraat een parkeerterrein met veel verrommeling en achterzijden. In het scenario waarbij het achterterrein bij het gebruikgebied betrokken wordt, worden hier voorzijdes gesitueerd waarbij een sterke ruimtelijke kwaliteit, verblijfsmilieu en toegankelijkheid van belang is. Dit kan zowel met als zonder het vervallen van de parkeerfunctie.

#### Opwaarderen beeldkwaliteit en tegengaan verrommeling (B)

De Molenstraat is in de huidige situatie verrommeld en heeft weinig aansluiting op het cultuurhistorisch karakter van de Molenstraat. Hier ligt een uitdaging om de beeldkwaliteit op te waarderen, meer eenheid te realiseren, en de verrommeling tegen gaan. Daarnaast is het straatprofiel van deze aanloopstraat gefragmenteerd en primair ingericht als autoverbinding. De opgave is om deze en andere straten meer om te vormen tot aantrekkelijke aanloopstraten met verblijfskarakter waarin voetganger en fietser naast een prettige verblijfskwaliteit ook een betere routing wordt geboden naar het centrum en er minder plek voor de auto wordt voorzien.



Figuur 24. Algemene ruimtelijke uitgangspunten

### **KPN gebouw en realiseren nieuwe doorgang voor langzaam verkeer (C)**

In de Lindenlaan staat een KPN pand met zendmast voor telecommunicatie. Momenteel heeft het pand weinig aansluiting met de rest van de Lindenlaan. De zendmast is vanuit de weidse omgeving waarneembaar. Onderzocht wordt in hoeverre het pand nog benodigd is. Ruimtelijk heeft het de voorkeur (om delen van) het pand te saneren om vervolgens een nieuw pand te bouwen dat beter aansluit op de omgeving en om tegelijkertijd een langzaam verkeerverbinding te realiseren om de fijnmazigheid binnen het gebied te versterken.

### **Cultuurhistorisch ankerpunt van de Kern Deurne (D)**

De Markt en omliggend ensemble, de Sint-Willibrorduskerk, en het groenbestand op de Markt vormen een cultuurhistorisch ankerpunt binnen het centrumgebied van Deurne. Meerdere oude wegen komen hier samen waaronder de Molenstraat en de Kerkstraat. Het behouden / versterken van de cultuurhistorische waarde is belangrijk voor het centrumgebied. Het transformatiegebied kan hier een bijdrage aan leveren door bij herontwikkeling te zorgen dat de architectuur aansluit op de historische architectuur van het centrum. Hiermee wordt ook het historische karakter van de aanloopstraten weer in ere hersteld. Versterkte (hogere) gevelvoering in de historische rooilijn is denkbaar.

### **Vergroenen en klimaatbestendig maken (E)**

Momenteel is er binnen de fijnmazigheid van het centrum weinig (robuust) groen aanwezig. De Markt is één van de weinige groene locaties binnen het centrum. Rondom het centrum zijn meerdere parken gelegen die met het centrum verbonden kunnen worden om doorlopende

groenstructuren te realiseren. Aan de westzijde van het plangebied gebeurt dit al met het “Tuinpad van mijn vader”. Dit wordt een groene route die vanaf de Markt naar het park ten zuiden van de Hogeweg loopt. Voor de Kerkstraat en de Molenstraat geldt dat hier de wens is het straatbeeld te vergroenen. Hiermee wordt de verblijfskwaliteit verbeterd en kunnen tegelijkertijd uitdagingen op het gebied van klimaatadaptatie en hittestress worden meegenomen. Open ruimtes en eventueel vrijkomende parkeergelegenheden kunnen benut worden voor meer robuust groen, pocketparkjes en overige groene invullingen die ruimer zijn dan de traditionele boomspiegel bij solitaire stadsbomen. Daarnaast kan bij de bebouwing ook gekeken worden naar groeninpassing in de vorm van bijvoorbeeld gevelgroen, binnentuinen en groene daken. Tegelijkertijd is het parkeerterrein Molenstraat – Kerkstraat volledig verhard. Hier ligt een kans voor vergroening en ontstening.

### **Verbeteren toegankelijkheid en realiseren dooradering voor langzaam verkeer (F)**

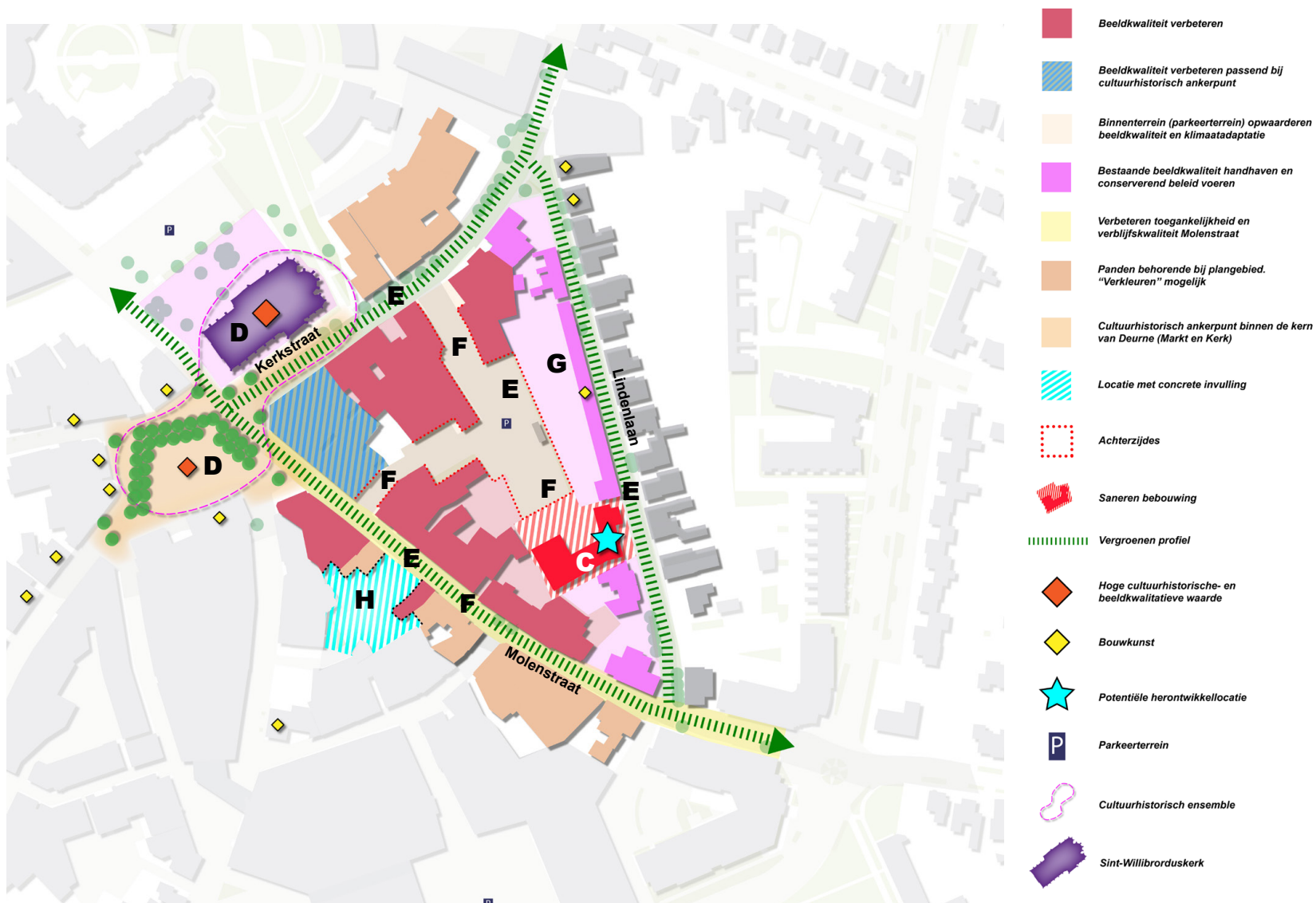
De Molenstraat is in de huidige situatie slechter toegankelijk dan overige delen van het centrum. Trottoirs zijn vrij smal en op sommige plekken dusdanig smal dat deze niet functioneren als trottoir. Tevens zijn er veel obstakels waardoor bijvoorbeeld rolstoelgebruikers zich slecht door het gebied kunnen bewegen. Hier zal dan ook herprofilering moeten plaatsvinden om het profiel beter en eerlijker verdeeld in te richten waardoor de toegankelijkheid beter wordt. Tegelijkertijd kan er met herinrichting van het gebied gekeken worden naar het uitbreiden van de fijnmazige langzaam verkeersstructuur door routingen door het achterterrein te realiseren.

### **Cultuurhistorische (beeld)kwaliteit Lindenlaan handhaven en beschermen (G)**

De Lindenlaan vertegenwoordigt een sterke cultuurhistorische (beeld)kwaliteit. De doelstelling is hier is het behouden- en versterken van deze kwaliteit. Daar waar nieuwe ontwikkelingen raakvlakken hebben met de Lindenlaan zal dan ook goede aansluiting en overgang gezocht moeten worden naar de schaal en maat van de bebouwing aan de Lindenlaan.

### **Ontwikkellocatie in uitwerkingsfase (H)**

Momenteel is er aan de Molenstraat een braakliggend terrein gelegen. Voor dit terrein zijn in het verleden diverse initiatieven ingediend die nooit tot uitvoering zijn gekomen. Inmiddels wordt er een initiatief uitgewerkt dat in de laatste fases van de planvorming is, waardoor de verwachting is dat op deze locatie binnen afzienbare tijd een ontwikkeling gaat plaatsvinden.



Figuur 25. Algemene ruimtelijke uitgangspunten

### 3.2 Scenario's

Voor het gebiedspaspoort zijn twee verschillende ruimtelijke scenario's uitgewerkt, te weten:

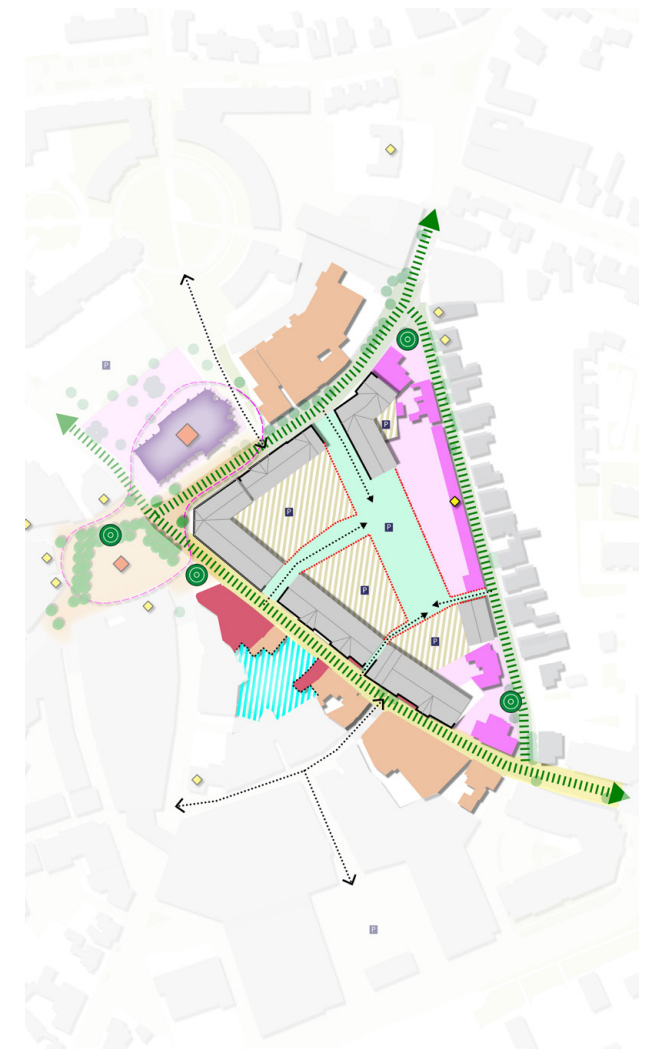
- Een nieuw groen woonhart;
- Krachtige aanloopstraten.

Een nieuw groen woonhart staat voor de versterking van de aanloopstraten, in combinatie met robuuste bebouwing die zich op deze straten maar ook op het achterterrein richt. Dit dient daarbij meer verblijfskwaliteit, ruimte voor groen, water en klimaat te krijgen. Krachtige aanloopstraten staan voor herwaardering van de compacte straatgerichte lintbebouwing, met daarachter lagere bebouwing met een ruime footprint en een meer functioneel ingericht (straat)parkeerterrein waarbij ook dan ruimte voor water- en duurzaamheidsmaatregelen ontstaat.

Deze scenario's gaan daarmee uit van twee basisprincipes voor ruimtelijke versterking van de aanloopstraten naar het centrum. De twee scenario's sluiten ieder aan bij verschillende verstedelijkingsprincipes die in en grenzend aan het plangebied aanwezig zijn. Doel daarbij is om transformaties van functies ruimtelijk goed in te passen, te komen tot een betere eenheid in bebouwing, en tot een verbeterde kwaliteit te komen van de openbare ruimte van de aanloopstraten naar het centrum.



Figuur 26. Scenario 1

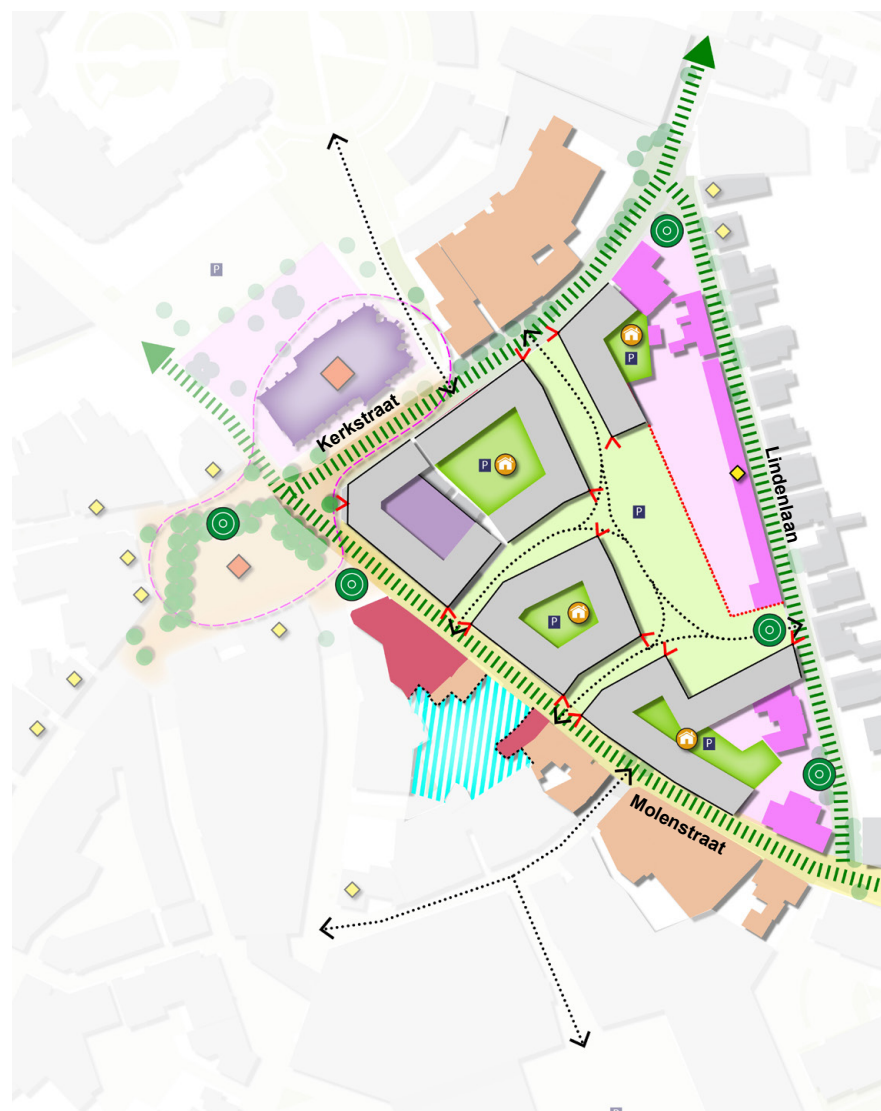


Figuur 27. Scenario 2



### 3.3 Scenario 1: Een nieuw groen woonhart

Het eerste scenario gaat uit van het toepassen van “bouwblokken” waarbij voor een opzet wordt gekozen waarbij aan meerdere zijdes voorgevels worden geïntroduceerd. Dit betekent dat er voorkanten worden toegepast en de bebouwing een “alzijdige” oriëntatie krijgt en het plot in de volledigheid benut wordt. Het huidige achterterrein wordt daarmee ook een aantrekkelijk verblijfsgebied. De hoogte, sfeer en architectonische uitwerking zal daarbij ingepast worden in de bestaande omgeving en aansluiting zoeken met de “cultuurhistorische” invloeden van het gebied. Denk bijvoorbeeld aan: parcellering van geveldelen, kapvormen passend bij het straatbeeld, en hoogte en massa passend bij straatbeeld en gebruik. Hierbij wordt een hogere bouwhoogte toegestaan dan nu het geval is maar wel met in achtnaam van een goede aansluiting op de bestaande omgeving. Tevens zal het parkeren grotendeels op eigen terrein, al dan niet middels een parkeerkelder, opgelost moeten worden. Het dan geldende parkeerbeleid is daarin leidend. Door de buitenruimte in het volledige plot openbaar in te richten is een parkeerkelder of parkeren onder de bebouwing ook beter toepasbaar. Bij deze aanpak dient opgemerkt te worden dat voor een succesvolle implementatie van dit model samenwerking tussen initiatiefnemers noodzakelijk is om collectief tot een nieuwe ontwikkeling van voldoende omvang te komen.



- Intensiveren in het gebied in de vorm van bouwblokken
- Vergroenen achterterrein en inrichten als verblijfsgebied
- Functies begane grond passend bij de Markt
- Binnentuinen binnen de “bouwblokken”
- Panden behorende bij plangebied. “Verkeuren” mogelijk
- Bestaande beeldkwaliteit handhaven en conserverend beleid voeren
- Beeldkwaliteit verbeteren
- Verbeteren toegankelijkheid en verblijfskwaliteit Molenstraat
- Sterk vormgegeven hoekpunten
- Cultuurhistorisch ankerpunt binnen de kern van Deurne (Markt en Kerk)
- Locatie met concrete invulling
- Gezamenlijk binnenerf
- Introduceren voorzijdes
- Achterzijdes
- P Parkeerterrein
- Groen ankerpunt
- Vergroenen profiel

Figuur 28. Scenario 1

### **Bouwblokken met een groen binnenerf (A)**

De bouwblokken benutten de gehele plot die beschikbaar is en introduceren alzijdig voorzijdes in het gebied. Tevens wordt het achtergebied verfraaid t.o.v. de huidige situatie met veel achterkanten en verrommeling. Omdat de straten rond het gebied drie verschillende zijdes bieden, is er voor elke straat een maximale hoogterange aangeduid voor nieuwbouw. Voor de Kerkstraat is een hoogte van 4 lagen met een accent tot 5 lagen denkbaar. Wel dient de kerk en het cultuurhistorisch ankerpunt het middelpunt van het centrum te blijven en zal de bebouwing richting de kerk in hoogte en massa niet mogen concurreren met de kerk. Tevens geldt dat een eventuele hoogtesprong t.o.v. bestaande naastgelegen bebouwing daarbij op een logische en ruimtelijk verantwoorde manier opgelost dient te worden zodat te grote sprongen, blinde gevels etc. onderling voorkomen worden. Voor de Molenstraat is gezien het smallere profiel een hoogte van maximaal 4 lagen mogelijk. Daarbij wordt er geïntensiveerd ten opzichte van de huidige situatie maar blijft de menselijke maat intact en wordt het profiel niet “drukkend”. Het uitgangspunt is dat de 4<sup>e</sup> laag aan de Molenstraat en de 5<sup>e</sup> laag aan de Kerkstraat, een kap laag betreft waarmee het aansluit op het cultuurhistorisch karakter en de bestaande bebouwing. Daarnaast is het voor het straatbeeld niet wenselijk dat er onlogisch grote hoogtesprongen ontstaan. Uitgangspunt in de Molenstraat is daarom dat in principe een pandinvulling niet hoger mag zijn dan 1 bouwlaag meer dan het aangrenzende pand, zodat gebouwhoogten geleidelijk en getrapt variëren. Hier kan gemotiveerd van worden afgeweken. In de Lindenlaan geldt dat de bestaande beeldkwaliteit behouden en beschermd moet blijven. Dit betekent dat indien er nieuwe bebouwing hier toegevoegd wordt deze bestaat uit maximaal 3 lagen waarbij de derde laag een kap laag dient te zijn.

De bouwhoogte aan de achterzijde (het nieuwe groene hart) is maximaal gelijk aan de bouwhoogte aan de voorzijde. Bovendien is afstemming op de belendende bebouwing vereist.

### **Achtergebied transformeren tot groen woonhart (B)**

Het achtergebied wordt getransformeerd naar een openbare ruimte waar voorkanten aan gesitueerd zijn. Door parkeren geheel of grotendeels in de bouwblokken onder te brengen, kan een deel van het maaiveldparkeren binnen dit gebied komen te vervallen waardoor er ruimte ontstaat voor het realiseren van een sterke openbare ruimte die meer verblijfsgebied dan parkeergebied wordt. Invullen met groen zorgt hier voor een betere woon- en leefomgeving die tevens klimaatbestendiger is ingericht. Daar waar parkeren nog op maaiveld plaatsvindt, gebeurt dit op gras- of waterdoorlatende verharding.

### **Nieuwe fijnmazige verbindingen (C)**

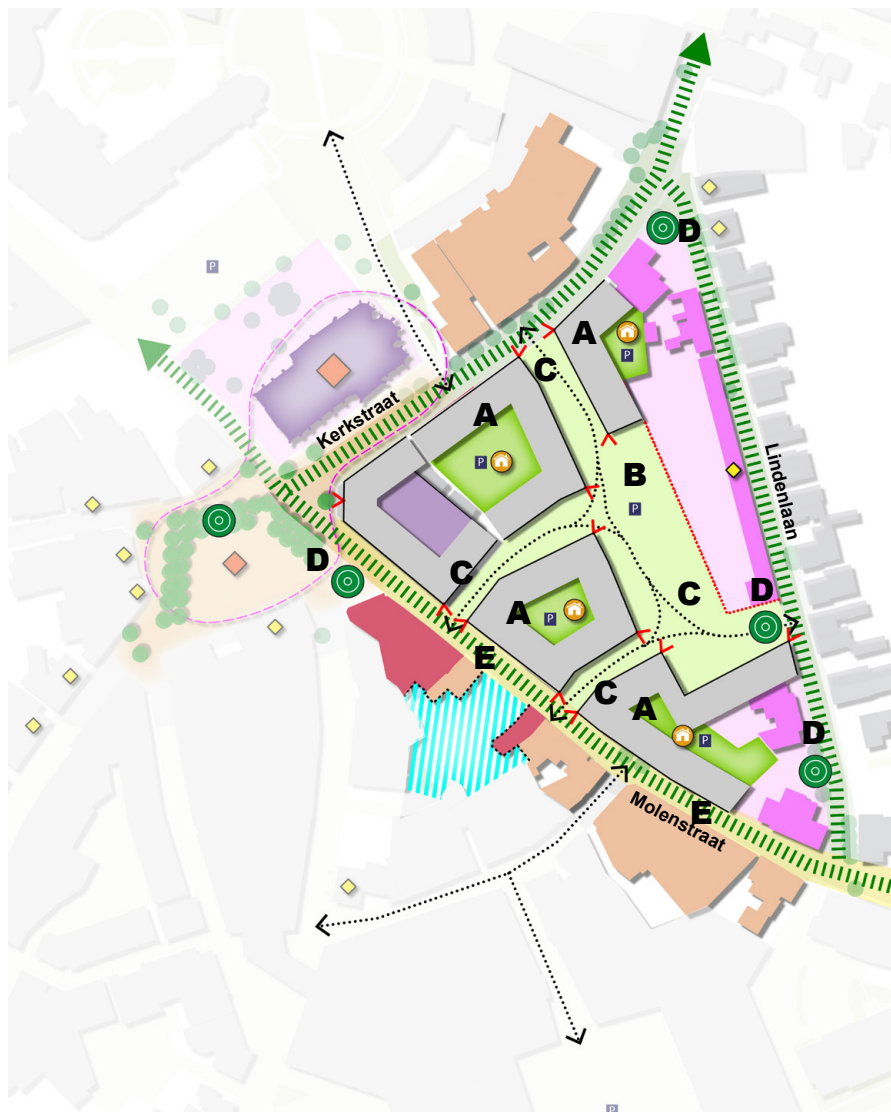
Door het achtergebied naar groen woonhart te transformeren ontstaat er tevens aanleiding om de fijnmazigheid en voetgangersverbindingen hier uit te breiden en te versterken. Hierdoor kan men vanaf de Lindenlaan naar het kernwinkelgebied of de Kerkstraat lopen via het groene woonhart. Hiermee ontstaat er ook meer “reuring” op straat zodat het een prettiger gebied met ontmoeting en uitnodigende karakter wordt in plaats van simpelweg een achterafje. Vanaf de Molenstraat wordt een langzaam verkeerverbinding toegevoegd met ruimte voor aanplant waardoor “groene” wandelverbindingen ontstaan.

### **Groene ankerpunten (D)**

Daar waar grotere open ruimtes zijn kan groen geclusterd worden waardoor ankerpunten ontstaan waar de groenstructuur aan opgehangen kan worden en verder het gebied in getrokken kan worden. Tevens kunnen structuren verbonden worden met elkaar. Het vormen daarmee een soort stapstenen die leiden tot doorlopende groenstructuren.

### **Verbeteren toegankelijkheid en verblijfskwaliteit (E)**

In de Molenstraat wordt de toegankelijkheid voor voetgangers verbeterd. Hiervoor wordt het profiel aangepast en wordt het langsparkeren gereduceerd. Door het parkeren voornamelijk op eigen terrein onder te brengen ontstaat er ruimte om het profiel meer in te richten naar verblijven en de toegankelijkheid te verbeteren. De verwachting is dat door meer in te zetten op alternatieve vervoersmiddelen (fiets / e-bike, wandelen, ov) de parkeerbehoefte afneemt en er ruimte voor groen en water ontstaat. Door het verkleuren naar (voornamelijk) wonen zal het gebied meer verblijfskwaliteit moeten hebben om als aantrekkelijke woon- en leefomgeving te functioneren.



- Intensiveren in het gebied in de vorm van bouwblokken
- Vergroenen achterterrein en inrichten als verblijfsgebied
- Functies begane grond passend bij de Markt
- Binnentuinen binnen de "bouwblokken"
- Panden behorende bij plangebied. "Verkleuren" mogelijk
- Bestaande beeldkwaliteit handhaven en conserverend beleid voeren
- Beeldkwaliteit verbeteren
- Verbeteren toegankelijkheid en verblijfskwaliteit Molenstraat
- Sterk vormgegeven hoekpunten
- Cultuurhistorisch ankerpunt binnen de kern van Deurne (Markt en Kerk)
- Locatie met concrete invulling
- Gezamenlijk binnenerf
- Introduceren voorzijdes
- Achterzijdes
- P Parkeerterrein
- Groen ankerpunt
- Vergroenen profiel

Figuur 29. Scenario 1



### 3.4 Scenario 2: Krachtige aanloopstraten

Het tweede scenario gaat uit van aaneengesloten lintbebouwing die in een pandsgewijze opzet is uitgevoerd. Hierbij wordt meer de hoogte benut en wordt het achtererf van het plot gebruikt voor ruimtevragers zoals gebruiksruimte op begane grond, parkeren, privaat groen en klimaatadaptatie op eigen terrein. De pandsgewijze opzet wordt benadrukt door rooilijnverspringing, kapverdraaiingen e.d. Hierbij kunnen panden ook iets naar achter geschoven worden waardoor een sterkere overgang openbaar – privé kan worden ontstaan. Het achterterrein blijft in dit scenario “facilitair” van aard waarbij parkeren het hoofdgebruik blijft, maar geïntegreerd met een robuust watersysteem en klimaatmaatregelen. Er worden geen nieuwe voorzijden in het gebied geïntroduceerd en het achterterrein krijgt geen verblijfskarakter. Ten opzichten van het voorgaande scenario is dit scenario makkelijker door individuele initiatiefnemers te ontwikkelen en is er minder samenwerking nodig.

#### “Lintbebouwing” (A)

De “Lintbebouwing” krijgt in dit scenario een centrum-opzet waarbij hogere panden met individueel ogende gevelvoering de hoofdtoon voeren. Door middel van parcellering in het gevelvlak moet het oude karakter van individuele pandjes langs de Molenstraat deels in ere hersteld worden waarbij voldoende ruimte is voor ontwikkelingsmogelijkheden. Daarbij mag er hoger gebouwd worden dan nu het geval is, maar wel met in achtname van de stedelijke context. Per situatie wordt bekeken wat een acceptabele hoogte is, mede afgestemd op de belendingen. Omdat het gebied drie verschillende zijdes heeft is er voor elke straat een maximale hoogte aangeduid. Voor de Kerkstraat is een hoogte van 4 lagen denkbaar. Voor de Molenstraat is gezien het smallere

profiel een hoogte van maximaal 4 lagen mogelijk. Daarbij wordt er geïntensiveerd ten opzichte van de huidige situatie maar blijft de menselijke maat intact. Het uitgangspunt is dat de 4<sup>e</sup> laag en indien nodig ook de 3<sup>e</sup> laag een kap laag betreft waarmee het aansluit op het cultuurhistorisch karakter en de bestaande bebouwing. Daarnaast is het voor het straatbeeld niet wenselijk dat er onlogisch grote hoogtesprongen ontstaan. Uitgangspunt is daarom dat in principe een pandinvulling niet hoger mag zijn dan 1 bouwlaag meer dan het aangrenzende pand, zodat gebouwhoogten geleidelijk en getrapt variëren. Hier kan gemotiveerd van worden afgeweken. In de Lindenlaan geldt dat de bestaande beeldkwaliteit behouden en beschermd moet blijven. Dit betekent dat indien er nieuwe bebouwing hier toegevoegd wordt deze bestaat uit maximaal 3 lagen waarbij de derde laag een kap laag dient te zijn.

#### Erven benutten voor ruimtevragers (B)

Door de hoogte meer te benutten ontstaat er op de begane grond aan de achterzijden ruimte om diverse ruimtevragers op eigen terrein op te lossen waaronder: gebouwde functies op begane grond en maximaal op 1 verdieping, parkeren, afvalopslag, e.d. Hierdoor ligt er minder druk op de openbare ruimte voor deze ruimtevragers en ontstaat er in de openbare ruimte meer mogelijkheid voor het verbeteren van de kwaliteit en de toevoeging van klimaatmaatregelen en eventueel groen.

#### Rooilijnenspel (C)

Het rooilijnenspel van de voorgevels aan de straat is meer speels opgezet waardoor de parcellering van de gevelbeelden sterker tot uitdrukking komt. Daarnaast biedt het mogelijkheden voor sterke overgangen openbaar – privé. De rooilijnverspringing wordt subtiel uitgevoerd

zodat de eenheid in de licht gebogen rooilijn van de Molenstraat niet vervalt. Daar waar mogelijk wordt de buiging van de straat versterkt door nieuwe gevels mee te laten buigen.

#### “Facilitair” achtergebied (D)

Het parkeerterrein Kerkstraat-Molenstraat blijft in dit scenario een functioneel gebruiksgebied voor parkeren, eventueel waterbergingsruimte, met er omheen achterzijden. Ook blijft de opgave tot het verbeteren van de klimaatadaptatie binnen dit gebied gezien de oppervlakte aanwezig. Omdat in dit scenario geen verblijfsgebied van de plek gemaakt wordt, kan het wel behouden blijven voor primair gebruik als parkeerterrein. Dit in tegenstelling tot het eerste scenario. Eveneens kan bij behoud van de parkeerfunctie gekeken worden naar parkeren op gras- en waterdoorlatende verharding.

#### Groene ankerpunten (E)

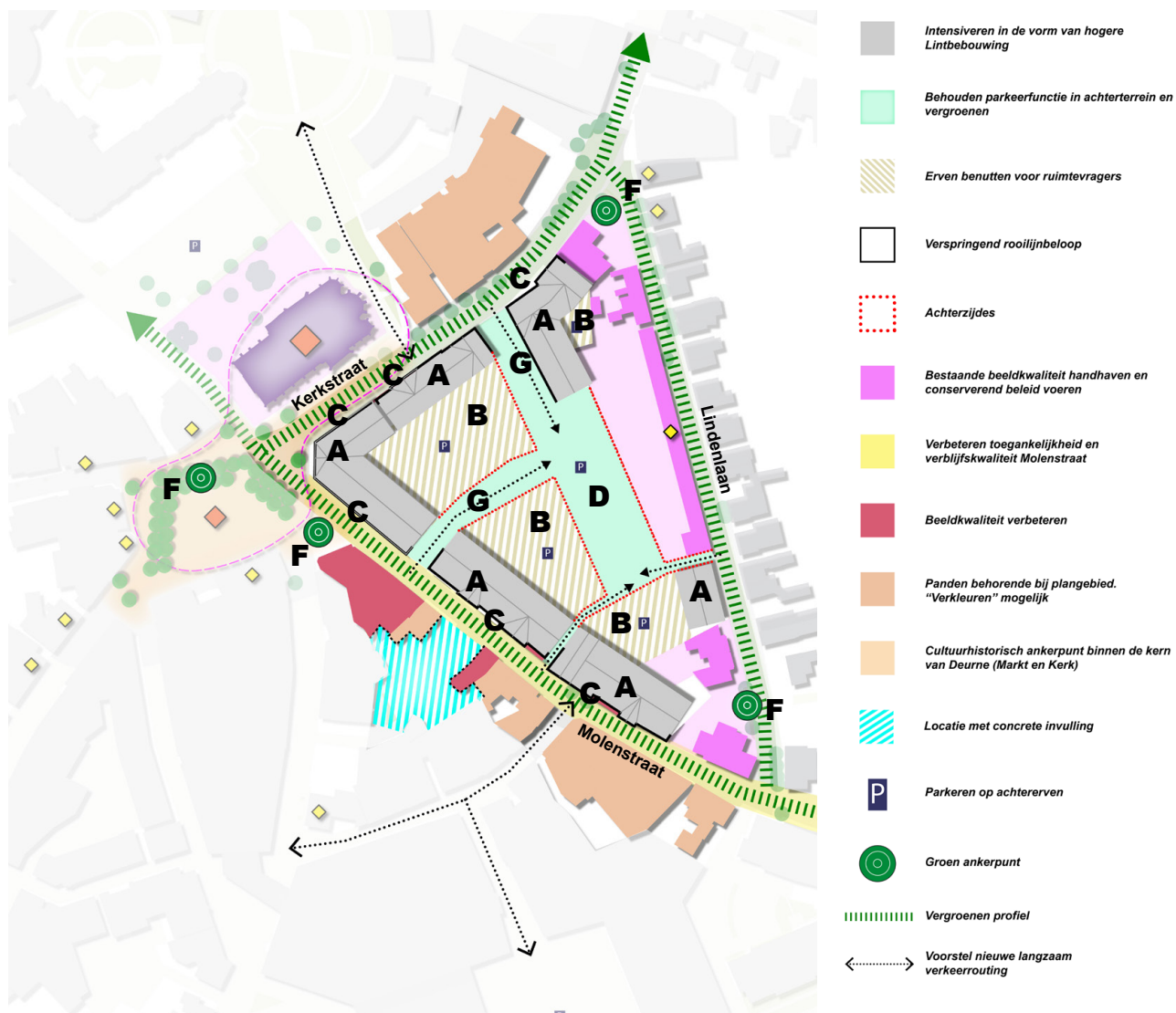
In dit scenario past het om de binnenstedelijke groene kwaliteit vooral in de aanloopstraten te realiseren. Op het achterterrein kan groen invulling geven aan klimaatadaptatie en voorkomen van hittestress.

### Verbeteren toegankelijkheid (F)

In de Molenstraat wordt de toegankelijkheid voor voetgangers verbeterd. Er wordt naar de toekomst toe ingezet op gebruik van andere vervoersmodaliteiten zoals fietsen / e-bikes, wandelen en het ov. Wanneer men meer overstapt op deze vervoersmodaliteiten tezamen met parkeren op eigen terrein, biedt dit meer ruimte in openbaar gebied om te gebruiken voor verbetering van de toegankelijkheid en andere doeleinden. In de Molenstraat kunnen dan parkeerplaatsen vervallen en kan de ruimte voor een meer kwalitatieve invulling worden benut, met doorlopende voet- en fietsroutes en meer straatgroen. Hiervoor zal het profiel uiteindelijk aangepast moeten worden waardoor trottoirs breder worden en er plek is voor groene invulling. Wel dient er rekening gehouden te worden met laden en lossen.

### Toegangen voor het achterterrein (G)

Daar waar gevelonderbrekingen zijn gesitueerd, worden toegangen tot de achterterreinen voorzien. Van belang is dat deze overzichtelijk, verkeersveilig, en sociaal veilig worden ontworpen zodat geen onwenselijke situaties ontstaan.



Figuur 30. Scenario 1







