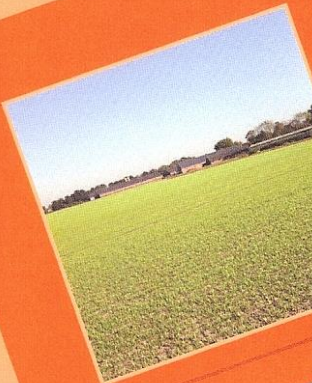
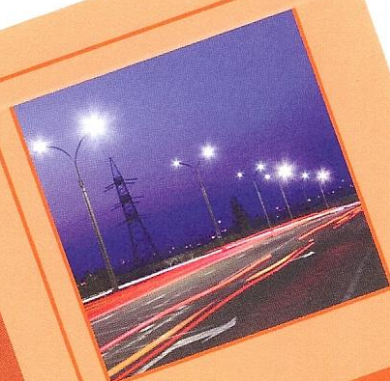
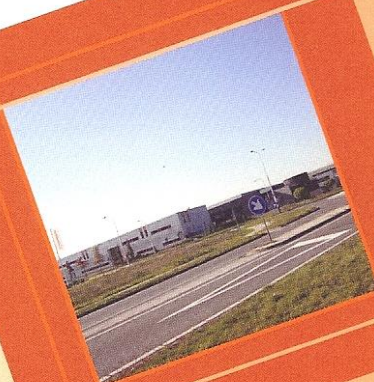
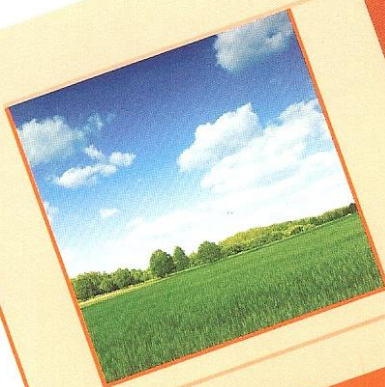




BEUSMANS & JANSSEN

Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening



BESTEMMINGSPLAN

Stationsweg 66a Venray (Gemeente Venray)

VERANTWOORDING EN STATUS

Titel:	bestemmingsplan 'Stationsweg 66a Venray' gemeente Venray		
Opdrachtgever:	[...]		
Contactpersoon:	[...]		
Aantal pagina's:	51		
Ontwerp:	27 januari 2023		
Definitief:	19 maart 2024		
Opsteller:	[...]	paraaf:	
Controleur:	[...]	paraaf:	

COLOFON

BEUSMANS & JANSEN

Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening

© 2023 Beusmans & Jansen, Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening

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

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

Alle rechten voorbehouden.

PLANTOELICHTING

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1	INLEIDING	7
1.1	Aanleiding en doel van het bestemmingsplan	7
1.2	Ligging plangebied	7
1.3	Voorgaande plannen	8
1.4	Leeswijzer	9
HOOFDSTUK 2	ANALYSE VAN HET PLANGEBIED EN PLANBESCHRIJVING	10
2.1	Analyse van het plangebied e.o.	10
2.2	Ruimtelijke ontwikkeling	16
HOOFDSTUK 3	BELEIDSKADER	18
3.1	Rijksbeleid	18
3.2	Provinciaal beleid	19
3.3	Regionaal beleid	22
3.4	Gemeentelijk beleid	23
HOOFDSTUK 4	MILIEU-PLANOLOGISCHE ASPECTEN EN ONDERZOEKEN	27
4.1	Geluidhinder	27
4.2	Bodem	29
4.3	Luchtkwaliteit	29
4.4	Geur	30
4.5	Bedrijven en milieuzonering	32
4.6	Externe veiligheid	33
4.7	Niet Gesprongen Explosieven (NGE)	35
4.8	Ecologie	35
4.9	Cultuurhistorie en archeologie	36
4.10	Verkeer en parkeren	37
HOOFDSTUK 5	WATERPARAGRAAF	39
5.1	Regelgeving, beleid en uitgangspunten	39
5.2	Waterhuishoudkundige situatie plangebied	40
5.3	Duurzame verwerking van regenwater	42
5.4	Overleg met waterschap	42
HOOFDSTUK 6	JURIDISCHE VORMGEVING	43
6.1	Algemeen	43
6.2	Planmethodiek	43
6.3	Toelichting op de verbeelding	43
6.4	Toelichting op de regels	43

HOOFDSTUK 7	UITVOERBAARHEID	45
7.1	Economische uitvoerbaarheid	45
7.2	Handhaving	45
7.3	Procedure en maatschappelijke uitvoerbaarheid	45
BIJLAGEN BIJ TOELICHTING		47
BIJLAGE 1	AKOESTISCH ONDERZOEK	
BIJLAGE 2	BEPERKTE GROEPSRISICOVERANTWOORDING	
BIJLAGE 3	VERSLAG OGD	

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel van het bestemmingsplan

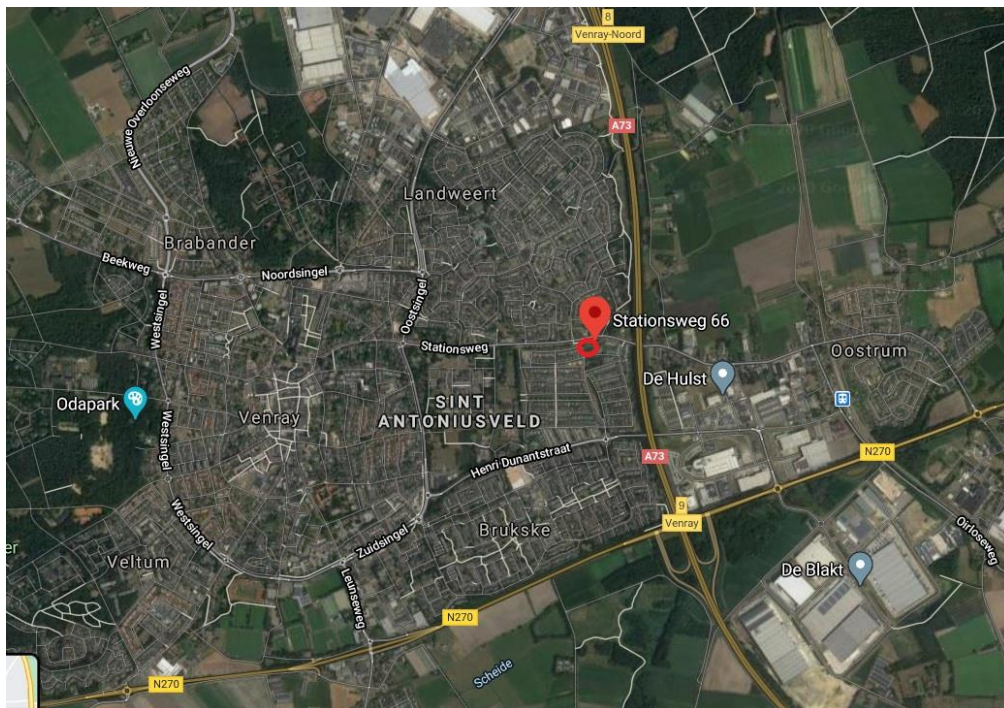
De heer en mevrouw [...] zijn eigenaren van het perceel Stationsweg 66 te Venray (hierna ook te noemen: de initiatiefnemers resp. het plangebied). Initiatiefnemers zijn voornemens om op het onbebouwde deel van het perceel Stationsweg 66 te Venray een woning te realiseren. Dit voornemen vloeit voort uit de vaststellingsovereenkomst tussen initiatiefnemers en de gemeente Venray.

De beoogde bouwlocatie valt binnen het bestemmingsplan 'Venray', bestemming 'Wonen'. Binnen het bestemmingsvlak is maximaal 1 woning toegestaan binnen een bouwvlak. Ter plaatse is inmiddels al een woning aanwezig. Op de locatie waar een extra woning zou moeten komen is ook geen bouwvlak aanwezig. Hierdoor is de beoogde woonontwikkeling in strijd met het geldende bestemmingsplan en is het noodzakelijk om een nieuw bestemmingsplan voor deze locatie op te stellen.

Het voorliggende bestemmingsplan 'Stationsweg 66a Venray' voorziet in een adequate planologisch-juridische regeling ten behoeve van de woningbouw op deze locatie. Het bestemmingsplan 'Stationsweg 66a Venray' bestaat uit een digitale en analoge verbeelding met de daarbij behorende regels waaraan een toelichting is toegevoegd. Naast de digitale versie is er tevens een versie op papier van het bestemmingsplan beschikbaar.

1.2 Ligging plangebied

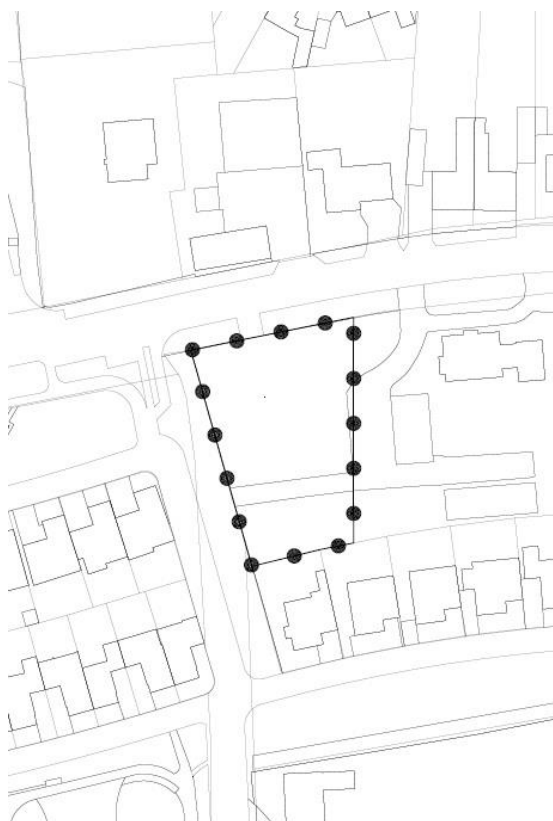
Het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan is gelegen binnen het bestaande stedelijk gebied van de kern Venray. Het plangebied is gelegen binnen het zogenoemde Sint Antoniusveld. Dat is één van de oostelijke woonwijken die zijn gelegen tussen het centrumgebied en de A73. Zie voor de ligging de onderstaande afbeelding.



ligging plangebied in Venray

Het plangebied is kadastraal bekend als gemeente Venray, sectie T nr. 6142 (ged.) en plaatselijk bekend als Stationsweg 66a te Venray. Het plangebied heeft een omvang van 1518 m².

De kadastrale situatie is op de nevenstaande afbeelding hiernaast weergegeven. Tevens is de grens van het plangebied ingetekend. De plangrens is zodanig getrokken dat deze samenvalt met openbare ruimte (zoals straten) en overige perceelgrenzen. Ook is de plangrens zodanig getrokken dat er ten opzichte van de plangebieden van de vigerende bestemmingsplannen geen 'gaten' vallen. Verder is het plangebied gelijk aan het exploitatiegebied.

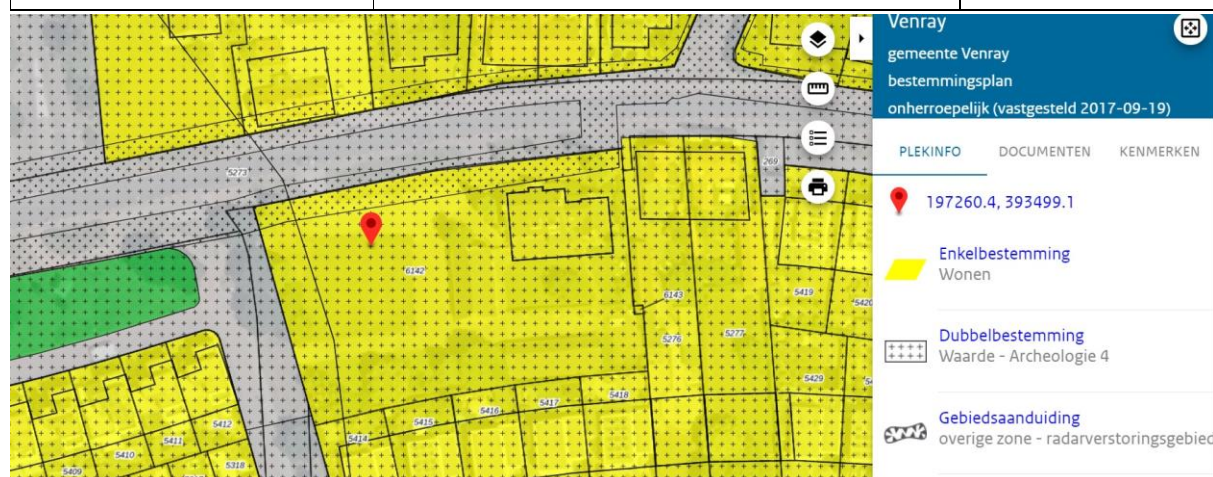


planbegrenzing

1.3 Voorgaande plannen

Voor het plangebied vigeert het volgende bestemmingsplan:

Naam bestemmingsplan	Bestemmingen en aanduidingen	Vaststelling Raad
Venray	- enkelbestemming: Wonen - dubbelbestemming: Waarde-Archeologie 4 - overige zone-radarverstoringsgebied	19 september 2017



uitsnede verbeelding vigerend bestemmingsplan

Artikel 19 onder 2 sub 2 van de bouwregels stelt onder a dat hoofdgebouwen uitsluitend binnen het bouwvlak mogen worden gebouwd en onder b dat per bouwvlak maximaal één woning is toegestaan. Het bestemmingsplan kent verder geen afwijkings- en wijzigingsbevoegdheden om de bouw van een nieuwe woning toe te staan. Er kan alleen medewerking verleend worden aan de beoogde woningbouw door een herziening van het bestaande bestemmingsplan.

1.4 Leeswijzer

De plantoelichting bestaat uit de volgende delen. Na deze inleiding volgt hoofdstuk 2 met een analyse van het plangebied en een beschrijving van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling (het plan). In hoofdstuk 3 wordt het plan getoetst aan het relevante rijks-, provinciale - en gemeentelijke beleid. Hoofdstuk 4 bevat een expliciete toetsing van het plan aan alle relevante milieu-planologische aspecten. De gevolgen voor de waterhuishouding (waterparagraaf) zijn beschreven in hoofdstuk 5. De juridische vormgeving van het bestemmingsplan wordt behandeld in hoofdstuk 6. Hoofdstuk 7 behandelt de economische uitvoerbaarheid van dit plan, de handhavingsaspecten en beschrijft de gevolgde procedure.

HOOFDSTUK 2 ANALYSE VAN HET PLANGEBIED EN PLANBESCHRIJVING

2.1 Analyse van het plangebied e.o.

2.1.1 Korte historische schets

Venray bestaat rond 1850 uit twee bebouwde wegen, linten, met een sterke noord-zuid oriëntatie. Daar waar beide linten elkaar bijna raken, is sprake van een zekere centrumvorming. Rond het dorp, over de akkers ligt een enigszins verdicht, grillig wegenpatroon. De eerste vormen van verstedelijking tekenen zich af rond 1915. Pal langs Oostrum wordt de spoorlijn aangelegd. Door de aanwezigheid van een station bij Oostrum neemt de betekenis van de landweg tussen Oostrum en Venray toe. Deze weg zal uiteindelijk de Stationsweg worden.

De echte verstedelijking van Venray begint vanaf 1965 zichtbaar te worden. De contour van het verstedelijkte gebied wordt vooral bepaald door de West- en Oostsingel. Binnen de singels komen de planmatig ontwikkelde gebieden tot stand die op het kaartbeeld aan het stratenpatroon herkend kunnen worden. De opkomst van het moderne verkeer is verder afleesbaar aan de ontwikkeling van de infrastructuur. De oorspronkelijke twee noord-zuid gerichte linten vormen niet langer de functionele hoofdverkeerstructuur. De oost-west verbindingen zijn van steeds grotere betekenis geworden.

In de periode 1985-1995 vindt de belangrijkste verstedelijking plaats in het (noord) oostelijke stadsdeel. De reconstructie van de Provinciale weg tot autosnelweg (A 73) zorgt voor een harde scheiding tussen stad en landschap. Achter deze “21e eeuwse stadsmuur” worden oude landschapsfragmenten gevuld met stedelijke programma’s. Tussen de Henri Dunantstraat en de Stationsweg is het woongebied Sint Antoniusveld ontwikkeld.



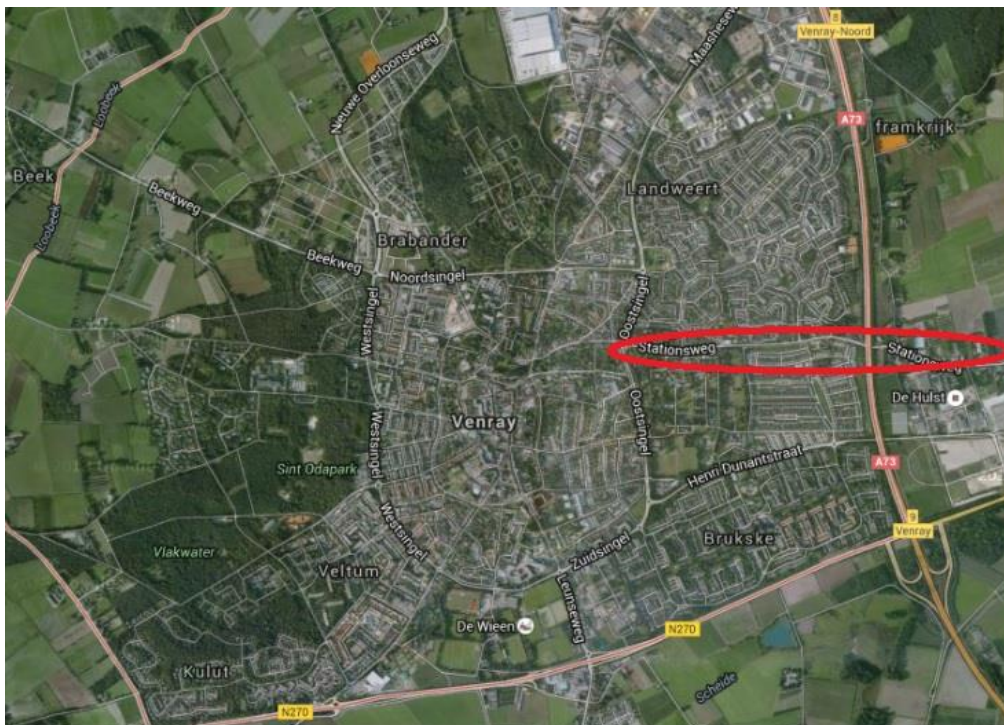
ontwikkeling Venray 1850-2005

2.1.2 Ruimtelijke structuren en functies

Ruimtelijke hoofdstructuur

De kern Venray bestaat uit een compact deel binnen de buitenring (singels) en nieuwe woon- en werkgebieden buiten de buitenring. Naast de buitenring zijn de meest structurerende elementen:

- de Deurneseweg en de A73 die de kern begrenzen;
- de Stationsweg en de Henri Dunantstraat;
- de Maasheseweg die als verlengstuk van de Oostsingel gezien kan worden;
- de Beekweg, Leunseweg, Overloonseweg en Langstraat als invalsroutes;
- de binnenring die het centrum omsluit.



luchtfoto Venray met
belangrijke ruimtelijke
structuurelementen

Wijken

De kern Venray bestaat uit een aantal (woon)wijken. Deze zijn op de nevenstaande afbeelding weergegeven.

Het plangebied is gelegen binnen de wijk Sint Antoniusveld.

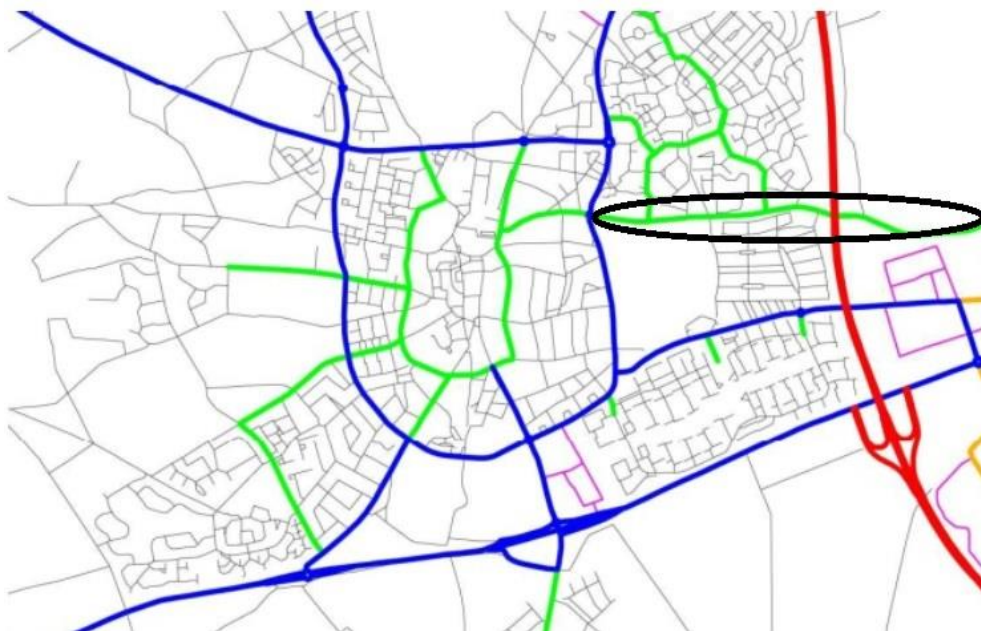


(woon)wijken in Venray

De wijk Antoniusveld ligt ten oosten van het centrum ingesloten tussen de wegen Oostsingel, Stationsweg, A73 en Henri Dunantstraat. De wijk is sterk uniform met een heldere structuur van rechte parallelle woonstraten met daaromheen afwijkende (gebogen) randbebouwing. De woonbebouwing is karakteristiek voor de jaren '90 en bestaat voornamelijk uit twee of drie lagen met verschillende kapvormen. Belangrijke dragers van de wijk zijn de twee pleinen als entree die een markante zichtlijn vormen. Centraal in de wijk ligt een waterpartij met daar haaks op een doorgaande speelruimte/langzaamverkeersroute die alle straten haaks over de bouwstroken verbindt.

Verkeersstructuur

De wegenstructuur in de kern van Venray is opgebouwd rond twee ringen (bekend als binnenring en buitenring), de verbindingswegen tussen deze ringen en uitvalswegen naar de kerkdorpen en de (boven)regionale wegen.



wegenstructuur en –
categorisering Venray

De binnenring is een wijkontsluitingsweg voornamelijk bedoeld voor de bereikbaarheid van het centrum en de centrumparkeervoorzieningen. Aan de noordzijde valt de binnenring samen met de buitenring. De buitenring is een gebiedsontsluitingsweg bedoeld voor het verkeer tussen de woonwijken en de bovenlokale wegen om het centrum heen te geleiden naar wegen van een hogere orde. De buitenring verbindt de wijken en kruist de naar alle zijden lopende radialen. Dit radiale stelsel bestaat uit wijkstraten en lanen en is uitgebreid met een netwerk van langzaamverkeersroutes waarmee de omliggende wijken met het centrum worden verbonden.

De kern Venray is met het openbaar vervoer bereikbaar via het station Venray/Oostrum. Dit station is aan de oostzijde van de A73 gelegen en grenst derhalve niet direct aan de kern. Vanuit het station rijden bussen naar en van de wijken in de kern en het centrum. Het stationsgebied vervult een belangrijke regionale functie in het openbaar vervoersnet.

Parkeren

Binnen Venray is sprake van een acceptabele parkeersituatie. Parkeren geschiedt op eigen terrein (garages, opritten etc) en in het openbare gebied. In 30 km/uur zones is parkeren op de rijbaan toegestaan maar hiervoor zijn ook voorzieningen binnen het straatprofiel aangebracht. Dit kunnen parkeerhavens, parkeerstroken maar ook parkeerterreinen zijn.

Bij nieuwe ontwikkelingen dient de verkeerssituatie en parkeerbalans niet onder druk komen te staan. Uitgangspunt is dat bij dergelijke ontwikkelingen in de eigen parkeerbehoefte wordt voorzien.

Verkeerskundige functie Stationsweg

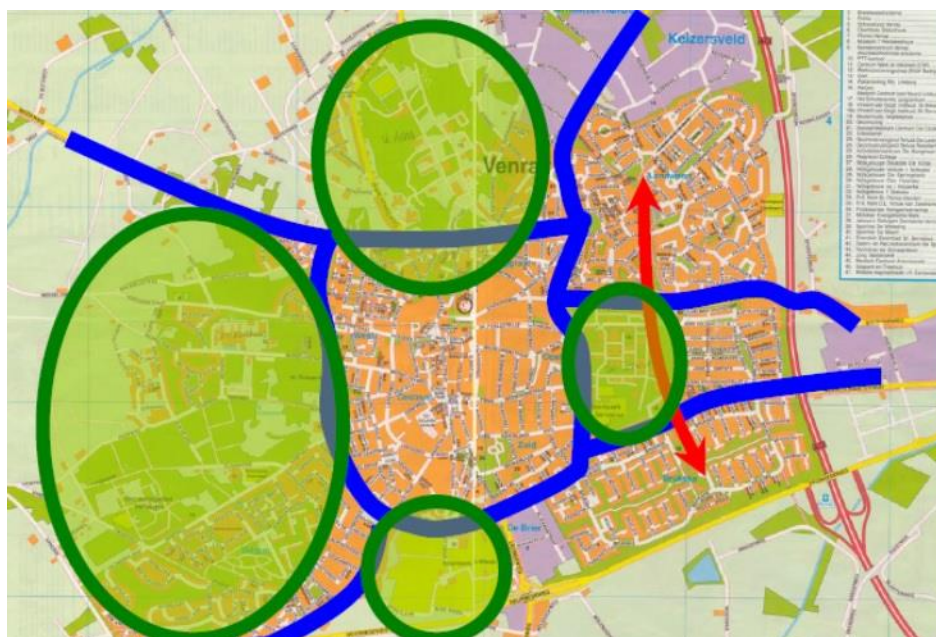
De Stationsweg is één van deze wijkontsluitingswegen en verbindt het Sint Antoniusveld met het centrum van Venray alsmede verbindt deze weg Venray en Oostrum. In het kader van het project 'Via Venray' wordt momenteel bijvoorbeeld gewerkt aan het deelproject 'Versterking wegenstructuur Venray/Oostrum'. Dit betekent wijziging van het wegtype voor de Stationsweg tussen de Oostsingel en de A73: upgradering van wijkontsluitingsweg naar gebiedsontsluitingsweg. Voor meer informatie wordt verwezen naar paragraaf 4.10 van deze plandoelichting.

Het plangebied is zeer goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Het station Venray/Oostrum is met de auto of fiets binnen enkele minuten bereikbaar en schuin tegenover het plangebied is een bushalte gelegen.

Groenstructuur

De hoofdlijnen van het gemeentelijke groenbeleid zijn vastgelegd in het Groenstructuurplan. De groenstructuur binnen de kern Venray wordt met name bepaald door wat er aan landschappelijk groen aanwezig is. Een reeks van parken, sportparken en begraafplaatsen tezamen met de grote complexen van de twee instituten leveren door hun kwaliteit een belangrijke substantiële bijdrage aan het groene karakter van de stad. Aan de noord- en westkant vormen grote groengebieden voor een verbinding tussen het beekdal van de Loobeek en de kern.

Daarnaast vormen de volwassen bomenrijen die de vele lanen en de singels begeleiden, een sterk stelsel van groengebieden. Bij de diverse naoorlogse staduitbreidingen is ook veel stedelijk groen aangelegd. Binnen de singels is het groen beperkt en betreft het met name particulier groen met een deels dorps karakter.



De beplanting langs de gebiedsontsluitingswegen maakt onderdeel uit van de hoofdgroenstructuur (blauwe lijn) van de kern Venray. Een groene verbinding van formaat wordt ook gevormd door de langzaamverkeersroute (rode pijl) die de wijken Bruske, Antoniusveld en Landsweert met elkaar verbindt.

Als belangrijke opgave binnen de ruimtelijke structuur wordt gezien, het behouden en eventueel waar mogelijk nog creëren van aaneengesloten groenzones en het versterken van het typische boskarakter in het stedelijk gebied.

Functies

In functionele zin is het plangebied en haar omgeving te kwalificeren als een binnenstedelijk woongebied. Tevens liggen er in de omgeving enkele bedrijven.

2.1.3 Feitelijke staat van het plangebied

Het woonperceel aan de Stationsweg 66 Venray maakt gedeeltelijk deel uit van het plangebied. De gronden zijn een deel van de (ruime) tuin behorend bij de woning aan de Stationsweg 66. Een deel van het plangebied bestaat uit gazon en een ander deel bestaat uit erfverharding. Op de zijdelingse perceelsgrens bevindt zich een haag en een beperkt aantal bomen en bosschages. Het plangebied is geheel onbebouwd.



luchtfoto plangebied



huidige staat plangebied

2.2 Ruimtelijke ontwikkeling

2.2.1 Aanleiding en stedenbouwkundige randvoorwaarden

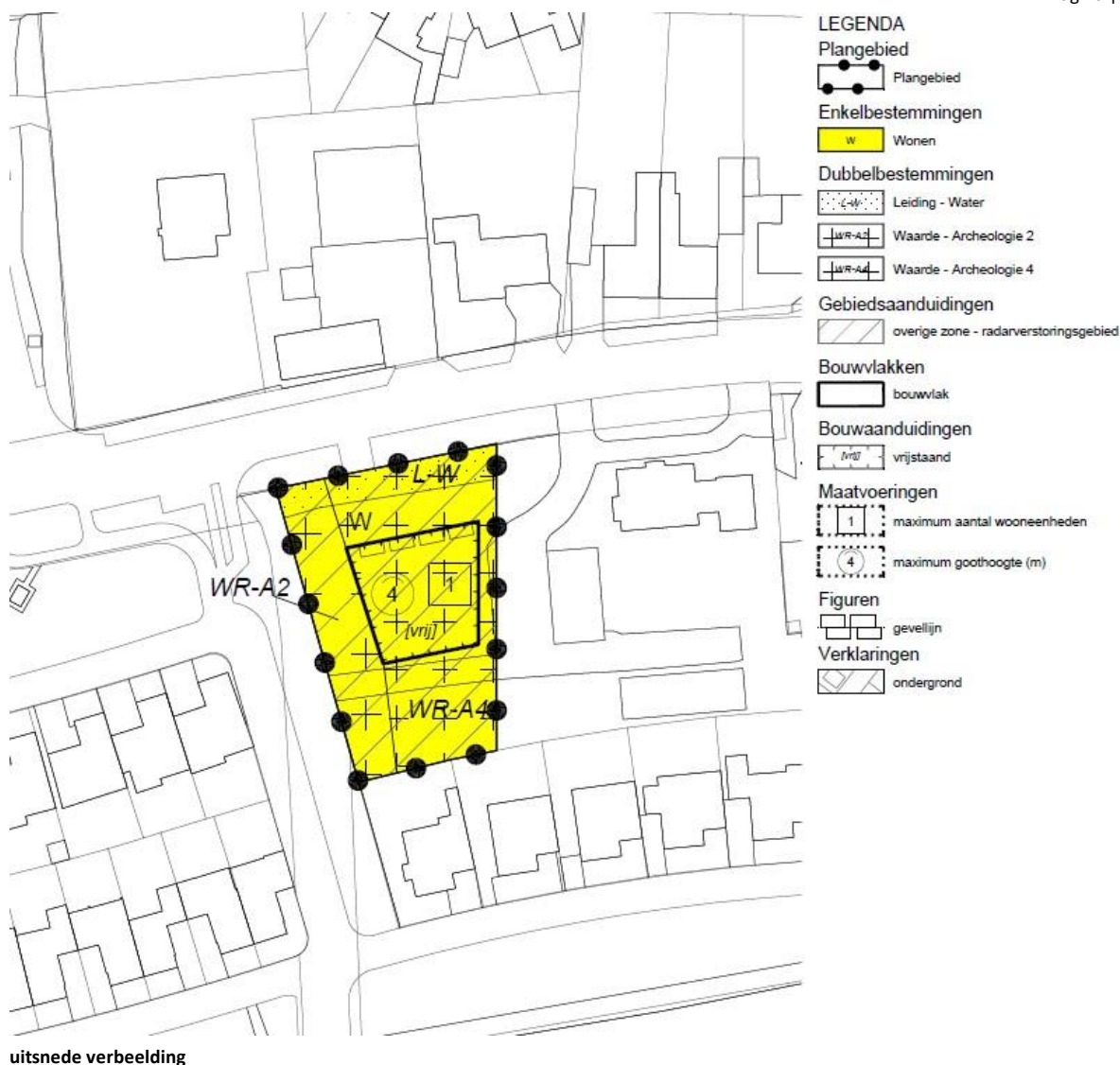
In een vaststellingsovereenkomst d.d. juli 2017 tussen de initiatiefnemers en de gemeente Venray, heeft de gemeente Venray aangegeven voornemens te zijn om mee te werken aan de realisatie van één extra vrijstaande woning op de locatie Stationsweg 66 te Venray (op het onbebouwde deel van het perceel). Op deze wijze hebben de initiatiefnemers en de gemeente Venray een minnelijke oplossing bereikt voor een geschil over de uitleg van een in 1999 tussen hen gesloten koopovereenkomst betreffende de realisatie van 3 woningbouw kavels.

Ter uitvoering van de bovengenoemde vaststellingsovereenkomst door middel van dit bestemmingsplan wordt uitsluitend voorzien in een extra woningbouw mogelijkheid. Er is derhalve nog geen concreet bouwplan ontwikkeld.

De ontwikkeling van een afzonderlijk woonperceel (inclusief een extra bouwvlak) heeft plaatsgevonden met in acht name van de onderstaande stedenbouwkundige en programmatische uitgangspunten:

1. aantal extra woningen: 1 ;
2. woningtype: vrijstaand;
3. oriëntatie voorgevel: Stationsweg;
4. voorgevelrooilijn: getrapt, aflopend;
5. afdekking: kap (bij kap dient de nokrichting van de kap van het hoofdgebouw evenwijdig aan de Stationsweg te lopen);
6. bouwkundige maatvoering (inhoud, goothoogte, oppervlakte bijbehorende bouwwerken): 1 bouwlaag met kap, rest cfm bestemming 'Wonen' bestemmingsplan 'Venray';
7. stedenbouwkundige indeling (afstand tot perceelsgrenzen, afstand hoofdgebouw en bijbehorende bouwwerken tot elkaar, bebouwingspercentages): cfm bestemming 'Wonen' bestemmingsplan 'Venray';
8. Parkeren: minimaal 2 naast elkaar gelegen parkeerplaatsen op eigen terrein;
9. Water: waterberging en –infiltratie (T=100) op eigen terrein.

Hierdoor is gekozen voor de hierna weergegeven planologisch-juridische regeling voor een nieuw woonperceel.



uitsnede verbeelding

De beoogde wooninvulling is stedenbouwkundig aanvaardbaar. Dit plan voorziet namelijk in de invulling van een bebouwingssgat van een beperkte omvang binnen een woonlint in binnenstedelijk gebied door middel van een extra woning die aansluit bij de bestaande voorgevelrooilijn, bestaande afdekking en bestaande nokrichting. De toegestane woning van maximaal 1 laag met kap met een goothoogte van maximaal 4 meter is passend gezien de omliggende woningen en het bestaande straatbeeld aan weerszijde van de Stationsweg.

De nieuwe woning zal op een afstand van minimaal 23 meter en maximaal 37 meter van de omringende woningen worden gebouwd. Deze afstanden in combinatie met de beperkte hoogte alsmede gezien de bestaande afstanden tussen woningen in de straat, zijn aanvaardbaar en voorkomen dat er sprake zal zijn van onaanvaardbare privacy-aantasting, uitzichtverlies en verminderde bezonning ter plaatse van woningen van derden.

HOOFDSTUK 3 BELEIDSKADER

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie

Per januari 2021 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) van kracht. De NOVI biedt een langetermijnperspectief op de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland tot 2050. Met de NOVI geeft het kabinet richting aan de grote opgaven die het aanzien van Nederland de komende dertig jaar ingrijpend zullen veranderen. Denk aan het bouwen van nieuwe woningen, ruimte voor opwekking van duurzame energie, aanpassing aan een veranderend klimaat, ontwikkeling van een circulaire economie en omschakeling naar kringlooplandbouw. Alles met zorg voor een gezonde bodem, schoon water, behoud van biodiversiteit en een aantrekkelijke leefomgeving.

Met de NOVI benoemt het Rijk nationale belangen, geeft het richting op de vier prioriteiten en helpt keuzes maken waar dat moet. Want niet alles kan overal. Deze visie is ontwikkeld in nauwe samenwerking met provincies, gemeenten, waterschappen, maatschappelijke instellingen en burgers. De NOVI is vastgesteld op grond van de geldende regelgeving omdat de Omgevingswet nog niet in werking is. De NOVI voldoet tevens aan de eisen die de Omgevingswet stelt aan een omgevingsvisie. Zodra de Omgevingswet in werking is getreden, zal deze omgevingsvisie dan ook gelden als de Nationale Omgevingsvisie in de zin van deze wet.

Met de komst van de NOVI komen meerdere nationale beleidsstukken te vervallen, waaronder de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Strategisch relevante delen van de SVIR en het Barro worden echter opgenomen in de NOVI en blijven daarmee ook na inwerkingtreding van de NOVI gelden. Dit bestemmingsplan zal daarom ook aan dit beleid worden getoetst.

Gebiedsgericht

De NOVI benoemt een aantal aspecten van nationaal ruimtelijk belang. Het betreft de bescherming van de waterveiligheid aan de kust en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, de uitoefening van defensietaken, het Natuurnetwerk Nederland (voorheen de ecologische hoofdstructuur), de elektriciteitsvoorziening, de toekomstige uitbreiding van het hoofd(spoor)wegennet en de veiligheid rond rijksvaarwegen.

Afweging

Het plan is, op nationaal niveau, dermate kleinschalig dat het geen wezenlijke invloed heeft op nationale belangen. Verstedelijkingsbeleid laat het Rijk over aan de provincies en gemeenten zelf. De realisatie van dit project leidt niet tot strijdigheden met de uitgangspunten uit het NOVI.

3.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

De 'Ladder voor duurzame verstedelijking' is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd. Vanaf 1 juli 2017 moeten ruimtelijke plannen die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken worden getoetst aan de nieuwe Ladder Duurzame Verstedelijking. De grondslag voor de nieuwe Ladder-toets is het nieuwe artikel 3.1.6 lid 2 Bro. De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

De Laddertoets moet worden uitgevoerd wanneer er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. In artikel 1.1.1 onder i van het Bro is een nadere omschrijving van het begrip stedelijke ontwikkeling vastgelegd. Als stedelijke ontwikkeling wordt genoemd:

'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.'

In het Bro is geen ondergrens voor de minimale omvang vastgelegd. Of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving. Voor woningbouwlocaties geldt dat in beginsel sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling als er meer dan 11 woningen gerealiseerd worden. Indien niet meer dan 11 woningen binnen een bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, is er volgende de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State geen sprake van de ruimtelijke ontwikkeling van een nieuwe woningbouwlocatie of een andere stedelijke voorziening.

Afweging

Dit bestemmingsplan voorziet in de realisatie van slechts één extra woning. Het bestemmingsplan ziet derhalve niet in een (nieuwe) stedelijke ontwikkeling. Een toets aan de Ladder duurzame verstedelijking is dan ook niet noodzakelijk.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Limburg

Met de komst en invoering van de Omgevingswet dient elke provincie haar eigen provinciale omgevingsvisie op te stellen. Na een uitgebreid participatief proces hebben Provinciale Staten op 1 oktober 2021 de Omgevingsvisie vastgesteld. De Omgevingsvisie Limburg is op 25 oktober 2021 in werking getreden. Met de inwerkingtreding van de Provinciale Omgevingsvisie zijn de volgende beleidsnota's komen te vervallen:

- Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL2014);
- POL-aanvullingen Zandmaas (2002, 2004, 2010), uitbreiding Groeve 't Rooth (2006) en beëindiging kalksteenwinning St. Pietersberg (2009). De POL-aanvulling Grensmaas (2005, 2010) blijft in stand, maar wordt opgevat als een programma onder de Omgevingsvisie.

In de provinciale omgevingsvisie Limburg zijn een aantal hoofdopgaven te onderscheiden, namelijk:

1. Een aantrekkelijke, sociale, gezonde en veilige leefomgeving
2. Een toekomstbestendige, innovatieve en duurzame economie; inclusief landbouwtransitie.
3. Klimaatadaptie en energietransitie.

De Omgevingsvisie Limburg bestaat uit twee delen:

- A. Een thematisch deel waarin gedetailleerd wordt ingegaan op de provinciale ambities en opgaven voor de diverse thema's;
- B. Een gebiedsgericht deel waarin de thema's op hoofdlijnen verbonden worden op regionale schaal voor de drie regio's Noord-, Midden en Zuid-Limburg.

A. Thema Wonen en leefomgeving

De Omgevingsvisie Limburg houdt vast aan een dynamisch en flexibel woonbeleid, de woonbehoeften van de Limburger zijn daarbij leidend. Verder liggen hierin ook mogelijkheden bij te dragen aan klimaat-, energie-, en duurzaamheidsdoelstellingen. Vanuit de wetgeving is de rol van de provincie op dit terrein beperkt. Daarom opereert de provincie, met betrekking tot dit thema, vanuit een agenderende, stimulerende, meesturende en verbindende rol. De POVI is hierbij een op hoofdlijnen richtinggevend kader. Aangezien de toekomst onderhevig zal zijn aan veranderingen, en elke specifieke regio voor een andere aanpak vraagt zijn meer gerichte uitwerkingen in provinciale, regionale en/of gemeentelijke programma's, agenda's en instrumenten noodzakelijk.

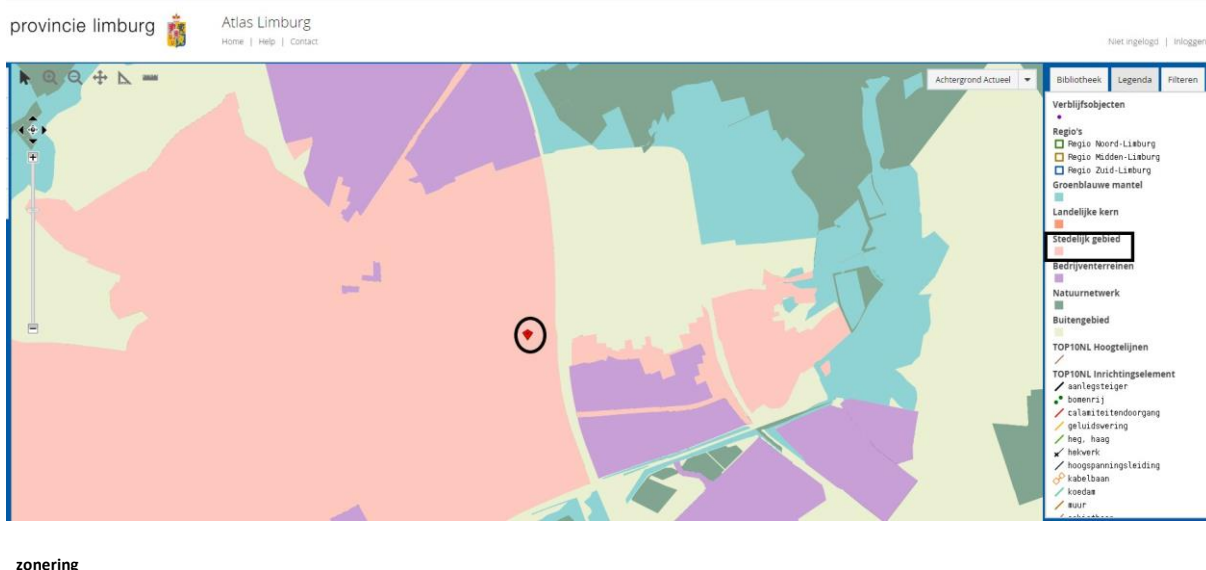
B. Zonering

Het toekomstbeeld voor Limburg kan worden gevangen in een indicatieve zonering. Die zonering bouwt voort op de 'tijdloze' karakteristiek van de ondergrond; de geomorfologie en het watersysteem en de typering en ontwikkeling van het ruimte- gebruik in deelgebieden binnen Limburg in de afgelopen decennia. Het geformuleerde beleid in de Omgevingsvisie leidt niet tot aanpassingen van de begrenzing in de bestaande indicatieve kaartbeelden. De Omgevingsvisie is een visie in tekst en bevat geen specifiek kaartmateriaal. De begrenzingen van de zoneringen en andere werkingsgebieden die voortkomen uit de Limburgse principes en de uitwerkingen in de thema's in deze Omgevingsvisie, zullen verankerd worden in het kaartmateriaal behorende bij de Omgevingsverordening Limburg. Daarna dienen deze tevens ter ondersteuning van deze visie.

De kaarten bij de Omgevingsverordening zijn zoneringsskaarten. Dit betekent dat zones over bouwblokken, gebouwen, wegen, paden en ander grondgebruik, anders dan beoogt in de betreffende zonering, geprojecteerd zijn. Ook komt het voor dat de begrenzing van zones, bijvoorbeeld bufferzones rondom beken, dwars over percelen geprojecteerd zijn. Het precieze begrenzen van alle gebruiksfuncties hoort thuis op het niveau van de gemeentelijke omgevingsplannen. Voor de bestemmingen in de vigerende bestemmingsplannen (onder de Omgevingswet: omgevingsplannen) heeft de Omgevingsvisie geen directe gevolgen. De daarin vastgelegde bestemmingen blijven staan zolang er zich geen nieuwe ontwikkelingen voordoen.

Afweging

Het plangebied is gelegen in de zonering 'stedelijk gebied'. Het stedelijk gebied omvat de bebouwde gebieden van de Westelijke Mijnstreek, Heerlen, Brunssum, Landgraaf en Kerkrade en de steden Maastricht, Venlo, Roermond, Weert en Venray. Hier vind je een breed scala aan locaties met functies zoals wonen, winkels, scholen, voorzieningen, wegen en openbare ruimte. De zorg voor een goede kwaliteit van de leefomgeving en een goede bereikbaarheid zijn hier belangrijke uitgangspunten.



De gemeente Venray kenmerkt zich door een aantrekkelijk woon- en leefklimaat. Er dient een transformatie van de bestaande woningvoorraad plaats te vinden, aangezien er nauwelijks bevolkingsgroei meer is. Daarbij zal primair worden gekozen voor inbreiding, aanpassing en functieverandering. Het plan behelst de realisatie van een extra vrijstaande woning binnen een bestaand stedelijk (woon) gebied. Dit is in overeenstemming met de provinciale beleidsdoelstellingen voor dit soort binnenstedelijke gebieden.

3.2.2 (Wijzigingsverordening) Omgevingsverordening Limburg 2014

Omgevingsverordening Limburg 2014

De Omgevingsverordening Limburg 2011 was een samenvoeging van de Provinciale milieuverordening, de Wegenverordening, de Waterverordening en de Ontgrondingenverordening. In 2014 is de Omgevingsverordening opnieuw gewijzigd, vanwege de vaststelling van POL 2014, waarin is bepaald dat er een nieuw hoofdstuk Ruimte aan de Omgevingsverordening wordt toegevoegd. Dat hoofdstuk Ruimte is gericht op de doorwerking van het ruimtelijke beleid van POL 2014 naar gemeentelijke ruimtelijke plannen.

Wijzigingsverordening Omgevingsverordening Limburg 2014

Op 29 maart 2022 heeft het college van Gedeputeerde Staten van Limburg het ontwerpbesluit genomen waarmee de Omgevingsverordening Limburg 2014 wordt **aangevuld** met een viertal instructieregels. Het gaat om de instructieregels over:

1. Wonen;
2. Huisvesting internationale werknemers;
3. Na-ijlende effecten steenkoolwinning;
4. Zonne-energie (zonneparken).

Regels van eenzelfde strekking zijn al opgenomen in de Omgevingsverordening Limburg 2021. Deze verordening treedt echter pas tegelijk met de Omgevingswet in werking.

De Wijzigingsverordening is op 30 september 2022 vastgesteld door Provinciale Staten van Limburg.

Reikwijdte verordening

Artikel 2.4.2 Instructieregels nieuwe planvoorraad wonen

De toelichting bij een ruimtelijk plan dat betrekking heeft op de realisatie van een of meerdere woningen beschrijft dat:

- a. rekening is gehouden met de hoofdstukken 3 (Limburgse principes en algemene zonering) en 5 (wonen en leefomgeving) van de provinciale omgevingsvisie;
- b. sprake is van behoefte in kwaliteit en kwantiteit op basis van actueel onafhankelijk regionaal behoefteonderzoek;
- c. over de behoefte aan realisatie van deze woningen overeenstemming bestaat binnen de regio Noord-Limburg of Midden-Limburg of Zuid-Limburg. De regio's bepalen eigenstandig de regionale overeenstemming, organiseren hun eigen regionale overleggen en dragen zorg voor actuele regionale woonvisies en regionale onderzoeken;
- d. het ruimtelijk plan is opgenomen in de Limburgse systematiek van monitoring.
- e. realisatie van de woningen beoogd is binnen vijf jaar na vaststelling van het ruimtelijk plan en dat, als deze termijn niet wordt gehaald, hoe en wanneer de mogelijkheid tot realisatie van deze woningen komt te vervallen.

Afweging

Ad a.

Dit plan voldoet aan de POVI met de daarin opgenomen principes en zonering. Verwezen wordt hier naar paragraaf 3.2.1 van deze plantoelichting.

Ad b, c. en d.

De paragrafen 3.3.1 en 3.4 van deze plantoelichting bevat de resultaten van de toetsing van het plan aan de Regionale Woonvisie Noord-Limburg 2020-2024 en het gemeentelijke woonbeleid. Hieruit blijkt dat het plan in overeenstemming is met het regionale en het gemeentelijke woonbeleid. Verwezen wordt hier naar beide paragrafen. Deze lokale en regionale toetsing komt tevens overeen met de aanvullende instructieregels uit de Wijzigingsverordening voor wat betreft het onderdeel Wonen.

Ad e.

Realisatie van de beoogde nieuwbouw wordt beoogd zo spoedig mogelijk plaats te vinden, doch in ieder geval binnen 5 jaar.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Regionale Woonvisie Noord-Limburg 2020-2024

Op 22 september 2020 heeft de gemeente Venray de nieuwe Regionale Woonvisie Noord-Limburg 2020-2024 vastgesteld. Deze woonvisie geeft richting aan het woonbeleid voor de komende 4 jaar. Het is de 2e visie die door de 8 Noord-Limburgse gemeenten in gezamenlijkheid is opgesteld. In deze visie wordt teruggekeken naar de vorige visie: waar komen we vandaan en wat willen we meenemen naar de nieuwe visie. En zijn er ook zaken die veranderd zijn?

Het 'wonen' is steeds meer verweven met andere beleidsvelden in het economische én het sociaal domein. In het hoofdstuk 'analyse: trends en ontwikkelingen' wordt aangegeven wat de huishoudensontwikkeling is. Demografie blijft immers een belangrijke onderlegger voor het woonbeleid. Prognoses geven een handvat om in te spelen op de toekomstige ontwikkeling van onze bevolking. Hierbij gaat het zeker niet alleen om aantallen, maar ook om de samenstelling van onze bevolking. Uit de analyse die inzicht geeft in de sterke en zwakke segmenten van de woningvoorraad, blijkt dat de aandacht met name moet uitgaan naar de bestaande voorraad.

Ook zijn allerlei trends en ontwikkelingen die de context waarbinnen wordt gewerkt, beïnvloeden en de druk op de leefbaarheid vergroten. Denk hierbij aan grote ontwikkelingen zoals de energietransitie en de vergaande extramuralisering van de zorg.

Vanuit deze analyse is er dan ook een aantal opgaven dat kan worden samengevat in:

■ Mismatch woningbehoefte en woningvoorraad

Het gaat hierbij om zowel de bestaande woningvoorraad, als nieuwbouw. Er wordt geconstateerd dat de samenstelling van onze bevolking verandert. Men wordt ouder en er is een grote toename van het aantal 1-persoonshuishoudens. Dit brengt een andere woonvraag met zich mee. Deze vraag sluit maar deels aan op wat we in de bestaande voorraad hebben. De opgave ligt dan ook bij het aanpassen van de bestaande voorraad. De nieuwbouw die wordt toegevoegd dient toegespitst te worden op de toekomstige woningbehoefte. Hierbij wordt nog meer dan voorheen gekeken naar de kwalitatieve vraag en het bevorderen van de doorstroming op de regionale woningmarkt. Bij nieuwbouw is de kwalitatieve toets daarom leidend en in mindere mate de kwantitatieve toets.

Afweging

Met dit bestemmingsplan wordt beoogd zo veel mogelijk aan te sluiten bij de beleidsdoelen uit de Woonvisie Noord-Limburg 2020-2024 en is tevens ter kennisgeving voorgelegd aan de regio. Dit bestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid om één extra vrijstaande woning te realiseren. Er is op dit moment echter nog geen concreet bouwplan ontwikkeld. Dat is afhankelijk van de wensen van een toekomstige eigenaar. Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling van woningtypes waar er binnen de Noord-Limburgse woningmarkt nog te weinig van zijn zoals duurzame, energiezuinige, klimaatgeadapteerde en levensloopbestendige woningen in het goedkope - en middensegment voor met name starters, senioren en andere kleine (1-of 2 persoonshuishoudens).

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Toekomstvisie 2030 'Venray loopt voorop'

In het coalitieakkoord 2018-2022 'Een gezonde toekomst voor Venray' is opgenomen dat de gemeente Venray wil komen tot een nieuwe strategische visie met een horizon tot 2030. Deze stip op de horizon moet richting geven aan de vraag waarin de gemeente zich de komende jaren wil ontwikkelen gezien de actuele trends en ontwikkelingen. Bijvoorbeeld op het gebied van klimaat, energie, duurzaamheid, leefomgeving, gezondheid, demografie en technologie, maar ook kijkend naar de positie en rol van de gemeentelijke overheid.

Hiertoe heeft de gemeenteraad op 27 juni 2019 een nieuwe strategische visie vastgesteld; de Toekomstvisie 2030 'Venray loopt voorop'. Deze visie vervangt de Strategische visie Venray 2020 en de nota 'Venray, stad in de Peel (2025)'.

De toekomstvisie gaat in op:

- De grote ontwikkelingen die op Venray afkomen en aangeven wat dit betekent voor de opgaven op lokaal en regionaal niveau en voor de vraagstukken of agendapunten voor het lokaal bestuur (kompas);
- Verbinding en energie opleveren door samen met de Venrayse gemeenschap – inwoners, bedrijven en maatschappelijke partners – te komen tot een gezamenlijk toekomstbeeld van Venray;
- Slim verbinding leggen met andere participatietrajecten, zodat hier op voortgebouwd kan worden onder meer bij de totstandkoming van de omgevingsvisie.

Ten aanzien van het thema wonen wordt het belang van een goede kwaliteit van woonomgeving en woningen, de aanwezigheid van werkgelegenheid en kwalitatief goede voorzieningen onderstreept. Met de visie op de gewenste toekomstrichting kan de gemeente Venray effectief sturing geven aan het proces van beleidsontwikkeling en prioritering. De thema's die centraal staan zijn:

1. Venray is dorp en stad;
2. Venray is kennisintensief;
3. Venray zorgt voor elkaar;
4. Venray is levendig;
5. Venray voorziet in alle woonwensen.

De gemeente wil voorzien in alle woonwensen en biedt daarbij de ruimte voor een gevarieerde en boeiende maatschappelijke omgeving. Door een grote zorg voor het in stand houden en verbeteren van de bestaande woonwijken (waaronder in de vorm van herstructurering) beoogt de gemeente unieke woonmilieus creëren, waarin de bestaande sociale structuren en voorzieningen op een positieve wijze worden beïnvloed.

Afweging

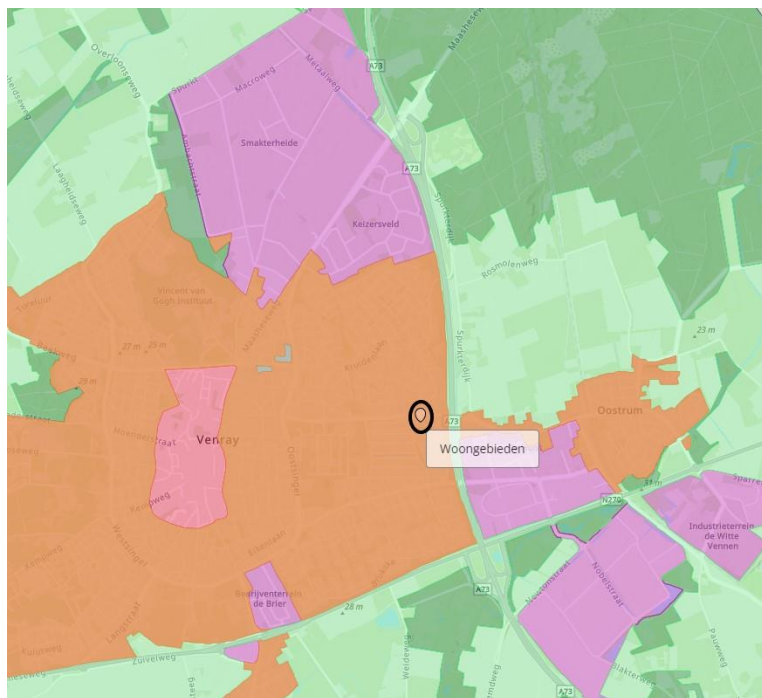
Het onderhavige woningbouwplan zal worden ontwikkeld met in acht name van deze beleidsuitspraken.

3.4.2 Omgevingsvisie Venray

Op 2 november 2021 heeft de gemeenteraad van Venray de Omgevingsvisie Venray vastgesteld. De omgevingsvisie van geeft aan wat belangrijk wordt gevonden in de fysieke leefomgeving. De fysieke leefomgeving is alles wat we buiten zien en voelen: bijvoorbeeld hoe de gemeente eruit ziet, wat de kwaliteit is

van de lucht en welke bedrijven er zijn. De omgevingsvisie gaat in op ambities, beleid en de samenhang tussen ruimte, water, milieu, natuur, landschap, verkeer en vervoer, wonen en werken en cultureel erfgoed.

De onderdelen van deze leefomgeving waar de gemeente trots op is, moeten worden beschermd en verbeterd. Daarnaast zet de gemeente in op nieuwe doelen die zijn beschreven in vier hoofdambities. De omgevingsvisie is gebiedsgericht. Het onderhavige plangebied wordt in de Omgevingsvisie gekwalificeerd als **'woongebied'**.



uitsnede kaart Omgevingsvisie

Aan de hand van hoofdambities zijn de volgende actielijnen uitgewerkt:

1. Versnellen: gezien het urgente woningtekort benoemen we acties om de woningbouw in Venray gericht te versnellen.
2. Vergroten (kwantiteit): de komende jaren gaan we voor een bouwproductie van minimaal 200 woningen per jaar, door 'zachte' plannen hard te maken en extra plannen te ontwikkelen.
3. Veranderen (kwaliteit): woonmilieu, woningtype en -prijs moeten beter aansluiten bij de behoefte. Naast het uitvoeren van een kwalitatief woningmarktonderzoek zetten we in op meer betaalbare woningen, de aanpak van leegstand, de ontwikkeling van bijzondere woonconcepten en meer (tijdelijke) woningen voor specifieke doelgroepen.
4. Vergroenen/verduurzamen: we verhogen de kwaliteit van de woning en de woonomgeving door gerichte maatregelen te nemen op het gebied van groen, klimaatadaptief en duurzaam bouwen.

Afweging

Dit bestemmingsplan zorgt voor één extra nieuwe woningbouwmogelijkheid binnen bestaande stedelijk gebied. Er is op dit moment echter nog geen concreet bouwplan ontwikkeld. Dat is afhankelijk van de wensen van een toekomstige eigenaar. Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling van woningtypes waar er binnen de Noord-Limburgse woningmarkt nog te weinig van zijn zoals duurzame, energiezuinige, klimaatgeadapteerde en levensloopbestendige woningen in het goedkope - en middensegment voor met name starters, senioren en andere kleine (1-of 2 persoons) huishoudens).

3.4.3 Omgevingsprogramma Wonen

Het op 15 februari 2022 door de raad vastgestelde 'Omgevingsprogramma Wonen' is de uitwerking van de beleidsdoelen van de nota 'Koers op wonen' en tevens bedoeld als de actualisatie van de thema's van de Woonvisie 2017-2021. In het Omgevingsprogramma Wonen worden de verschillende beleidsdoelen, maatregelen en instrumenten op hoofdlijnen uitgewerkt, die nodig zijn voor de realisatie van de nieuwbouwopgave en aanpassing van de bestaande woningvoorraad in alle kernen van de gemeente. Het Omgevingsprogramma Wonen is de onderlegger voor ieder project voor nieuwbouwwoningen en verbetering van woningen uit de bestaande woningvoorraad.

In het gemeentelijke programma Koers op Wonen werden de ambities en uitgangspunten voor met name de kwantitatieve bouwopgave vastgelegd. De kwalitatieve opgave bleef echter nog wat onderbelicht. Hiervoor was een uitwerking noodzakelijk. In het Omgevingsprogramma Wonen is een en ander verder uitgewerkt. Zo zijn de eerdere vier actielijnen (versnellen, vergroten, veranderen en verduurzamen) aangevuld en vertaald naar vijf centrale thema's:

1. Snel woningen bouwen
2. Gevarieerd aanbod.
3. Duurzame woningvoorraad.
4. Wonen en zorg.
5. Vitale wijken en kernen.

In de bijlage bij het Omgevingsprogramma Wonen is een beschrijving opgenomen van de kwantitatieve woningbouwopgave van 2021 tot 2035 per wijk of kern. Deze bijlage is een momentopname van de actuele stand van zaken van de woningbouwprojecten in alle kernen van de gemeente Venray. Het overzicht wordt jaarlijks bijgewerkt en geactualiseerd.

Afweging

Met dit bestemmingsplan wordt aangesloten bij diverse beleidsdoelen/thema's uit het Omgevingsprogramma Wonen (zoals 'snel woningen bouwen', 'gevarieerd aanbod' en 'vitale wijken en kernen'). Dit bestemmingsplan zorgt voor één extra nieuwe woningbouwmogelijkheid binnen bestaande stedelijk gebied. Er is op dit moment echter nog geen concreet bouwplan ontwikkeld. Dat is afhankelijk van de wensen van een toekomstige eigenaar. Er wordt gestreefd naar de ontwikkeling van woningtypes waar er binnen de Noord-Limburgse woningmarkt nog te weinig van zijn zoals duurzame, energiezuinige, klimaatgeadapteerde en levensloopbestendige woningen in het goedkope - en middensegment voor met name starters, senioren en andere kleine (1-of 2 persoons) huishoudens).

3.4.4 Trendsportal / Nota "Uitgangspunten Netwerken Infrastructuur en Verkeer, fietsen en lopen in de spotlights"

In de periode december 2017 – februari 2018 hebben acht Noord Limburgse gemeenteraden de Mobiliteitsvisie Noord- Limburg vastgesteld onder de naam Trendsportal. Als gevolg van technologische ontwikkelingen, andere vormen van organisatie en veranderingen in financiële stromen wordt hiermee een verschuiving in gang gezet van meer traditionele infraprojecten naar andersoortige projecten op het gebied van mobiliteit, verkeer en vervoer.

De vijf hoofddoelstellingen van Trendsportal zijn:

1. Verhogen kwaliteit van leven: Mobiliteit zodat iedereen mee kan doen.
2. Verbeteren verkeersveiligheid: Streven naar NUL verkeersslachtoffers.
3. Aantrekkelijk mobiliteitssysteem: Robuust, attractief en betrouwbaar.
4. Ondersteunen milieu- en energietransitie: Overschakelen op schone en stille mobiliteit.
5. Verbeteren ruimtelijk-economische bereikbaarheid: Voor toerisme, agro, maak en logistieke sector.

De omschrijving van de 5 hoofddoelen werd echter nog te abstract geacht om uiteindelijk een goede projectenlijst op te kunnen stellen om die hoofddoelen te realiseren. Elk hoofddoel is daarom uitgewerkt in een aantal subdoelstellingen. De realisatie van de subdoelstellingen ‘kwaliteit van leven’, ‘aantrekkelijk mobiliteitssysteem’ en ‘hoogwaardig en compleet fietsnetwerk’ scoorde hoog. Reden genoeg de komende jaren vooral fietsen en lopen in de schijnwerpers te zetten en hier gelijk al een eerste uitwerking aan te geven.

De Nota ‘Uitgangspunten Netwerken Infrastructuur en Verkeer, fietsen en lopen in de spotlights’ is de opvolger van het “Venray’s Verkeer- en Vervoerplan (VVVP)” uit 2007. De gemeente Venray acht het noodzakelijk de komende jaren het niet-gemotoriseerde verkeer (fietsen en lopen) meer in de spotlights te plaatsen. De eerste aandacht gaat dus uit naar het opstellen van een netwerk voor niet-gemotoriseerd verkeer (fiets en voetganger). Dit netwerk heeft de intentie er voor te zorgen dat fietsen en lopen een veilig, aantrekkelijk en voor de hand liggende wijze van vervoer gaan worden voor alle inwoners en bezoekers van Venray en de kerkdorpen.

Met dit netwerk wordt het begrip “basis op orde” wat betreft de infrastructuur een nieuw kader meegegeven. De tweede aandacht gaat uit naar het opstellen van de netwerken voor gemotoriseerd verkeer: personenauto, vrachtverkeer en landbouwverkeer. Voor vele doeleinden is en blijft dit toch dé wijze van vervoer, bijvoorbeeld vanwege de (langere) afstand of het vervoer van goederen.

Infrastructurele maatregelen waarmee het gebruik van de fiets, zowel utilitair als recreatief, wordt gestimuleerd of het autogebruik wordt ontmoedigd, worden in deze netwerknota meegenomen. Voor stimuleren van fietsverkeer kan het gaan om bijvoorbeeld de aanleg van ontbrekende schakels, het opwaarderen van kwalitatief mindere verbindingen of het verbeteren van de oversteekbaarheid van grote verkeerswegen. Voor het ontmoedigen van autoverkeer, kan het gaan om het weren van verkeer of het aanpassen van de verkeerscirculatie.

Afweging

Het plangebied wordt ontsloten via de Stationsweg. Deze weg heeft verkeerskundig nu nog een functie als wijkontsluitingsweg (WOW). Via deze weg is het plangebied goed en veilig bereikbaar voor zowel auto-als fietsverkeer.

De gemeente Venray heeft het voornemen om een nieuwe verbindingsweg aan te leggen tussen Henri Dunantstraat en de Stationsweg, parallel aan de oostkant van de A73; het project Oostverbinding. Als gevolg van deze ontwikkeling zal er meer verkeer over de Stationsweg rijden. De Stationsweg wordt om deze reden opgewaardeerd van een wijkontsluitingsweg (WOW) naar een gebiedsontsluitingsweg (GOW). Dit betekent ook een verandering van het wegprofiel. Zo zullen er parallelvoorzieningen- onder meer in de vorm van afgescheiden fietspaden – komen. Op deze wijze blijft het plangebied – ook in de toekomst – voor fietsers veilig bereikbaar. Voor meer informatie wordt verwezen naar paragraaf 4.10 van deze plantoelichting.

HOOFDSTUK 4 MILIEU-PLANOLOGISCHE ASPECTEN EN ONDERZOEKEN

4.1 Geluidhinder

De Wet geluidhinder (Wgh) is van toepassing op woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen (onder meer onderwijsgebouwen, ziekenhuizen, verpleeghuizen en andere gezondheidszorggebouwen) en geluidsgevoelige terreinen (onder meer woonwagenstandplaatsen). Uit art. 74 Wgh vloeit voort dat in principe alle wegen voorzien zijn van een geluidzone, met uitzondering van wegen die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied of wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/uur geldt. De zonebreedte is afhankelijk van het gebied (stedelijk of buitenstedelijk) en het aantal rijstroken. Binnen de zones moet een akoestisch onderzoek worden verricht. De voorkeursgrenswaarde voor woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen en terreinen bedraagt in die zone op de buitengevel 48 dB (art. 82 lid 1 Wgh). Er geldt verder een maximale ontheffingswaarde binnen buitenstedelijk gebied van 53 dB (artikel 83 lid 1 Wgh).

Econsultancy BV te Boxmeer heeft een akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaaï verricht (rapport nummer 10006.001). De geluidgevoelige bestemming is gelegen in de geluidszone van de A73, Klaproos en de Stationsweg. In het kader van een goede ruimtelijke ordening worden tevens de nabijgelegen niet-gezoneerde wegen (Aletta Jacobsstraat, Sint Antoniusveldweg en de Wilhelmina Druckerstraat) in het onderzoek betrokken. In het onderzoek wordt de geluidbelasting op de geluidgevoelige bestemming inzichtelijk gemaakt en beoordeeld op basis van het toetsingskader.

Voor de woningbouw is geen bouwplan opgesteld met de projectie van de woning. In het onderzoek is uitgegaan van het op de verbeelding opgenomen bouwvlak met de volgende kenmerken:

1. woning zal uit maximaal één bouwlaag met kap bestaan;
2. maximale goothoogte is 4 meter;
3. de voorgevel van het hoofdgebouw dient in of ten hoogste 3 meter achter de voorgevelrooilijn te worden gebouwd;
4. de afstand tot de zijdelingse perceelsgrens bij vrijstaande woningen bedraagt minimaal 3 meter aan beide zijden;
5. de maximale diepte van het hoofdgebouw bedraagt 20 meter.

Voor elke zijde van het bouwvlak zijn toetspunten ten behoeve van maximaal twee bouwlagen gemodelleerd. De berekeningen zijn verricht aan de hand van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 en met behulp van het programma Geomilieu, versie 2020.2.

De gemeente Venray heeft het voornemen een nieuwe verbindingsweg aan te leggen tussen Henri Dunantstraat en de Stationsweg, parallel aan de oostkant van de A73. Als gevolg van deze ontwikkeling zal er meer verkeer over de Stationsweg rijden, vandaar dat de Stationsweg wordt opgewaardeerd. Uitgangspunt voor de kruispunten aan deze weg is om deze vorm te geven als rotondes. In het onderzoek is ter plaatse van de kruising van de Klaproos met de Stationsweg een rotonde gemodelleerd op basis van de tekeningen van het voorlopig ontwerp.

De geluidsbelasting op het bouwvlak bedraagt ten hoogste **57 dB**. Alleen ten gevolge van de Stationsweg treedt een overschrijding op van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 48 dB. Deze wordt met ten hoogste 9 dB overschreden. De maximaal te ontheffen waarde van 63 dB wordt niet overschreden.

Voor de Stationsweg is een **afweging van geluidsreducerende maatregelen** noodzakelijk. Het treffen van bron- en overdrachtsmaatregelen zijn niet doelmatig. Vanwege de Stationsweg dient een hogere waarde te worden aangevraagd. Voor de omgevingsvergunning ten behoeve van de bouw van de woning is een nader onderzoek naar de karakteristieke geluidwering van de gevels noodzakelijk.

Maatregelenafweging

Ten gevolge van de Stationsweg wordt de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 48 dB overschreden. Conform de Wet geluidhinder dient een maatregelenonderzoek plaats te vinden. Hierbij dienen achtereenvolgens bron-, overdrachts- en gevelmaatregelen te worden overwogen.

■ *Bronmaatregelen*

Het beperken van de rijsnelheid of de verkeersintensiteiten van de Stationsweg zijn onder andere vanuit verkeerskundig oogpunt geen reële maatregelen. Integendeel, de Stationsweg zal in de toekomst worden opgewaardeerd om meer verkeer te kunnen verwerken.

De huidige Stationsweg beschikt over een referentiewegdek (AC 16 surf). Als worstcasescenario wordt vanuit gegaan dat de Stationsweg na de opwaardering ook over een referentiewegdek beschikt. De aanleg van een geluidsreducerend wegdek over een beperkte lengte en in de nabijheid van de rotonde zal in verband met beheer en onderhoud op overwegende bezwaren stuiten. Met een stiller wegdektype (zoals SMA-NL5) kan een reductie van 1 dB behaald worden. Voor een efficiënte bronmaatregel dient over minstens 165 meter lengte van de Stationsweg het wegdektype te worden vervangen. Bij een eenheidsprijs van € 35,- per m² bedragen de totale kosten voor het vervangen van het wegdek circa € 43.300,-. Een dergelijke investering is gezien de beperkte reductie voor één woning niet doelmatig.

■ *Overdrachtsmaatregelen*

Het plaatsen van een geluidsscherm kan een effectief middel zijn om het geluid in de woonomgeving terug te dringen. Het realiseren van overdrachtsmaatregelen langs een gemeentelijke weg zal snel als bezwaarlijk worden gezien. De Stationsweg is een belangrijke gebiedsontsluitingsweg en tevens een route voor het openbaar vervoer. Daarnaast wordt met het project 'Oostverbinding' vrijliggende fietspaden langs de Stationsweg aangelegd. Het realiseren van een geluidsscherm ter plaatse van het plangebied wordt vanwege de verkeersveiligheid niet wenselijk geacht. Derhalve zal het realiseren van overdrachtsmaatregelen voor het plan op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard stuiten.

■ *Cumulatieve geluidsbelasting*

In het kader van een goede ruimtelijke ordening en volgens het gemeentelijk geluidbeleid is inzicht in de gecumuleerde geluidsbelasting wenselijk. Maatgevend voor de cumulatieve geluidsbelasting is het wegverkeer over de Stationsweg. De gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt ten hoogste 63 dB en is lager dan de maximaal te ontheffen waarde + 3 dB (66 dB). De cumulatieve geluidsbelasting wordt derhalve acceptabel geacht.

■ *Aanvraag hogere waarden*

Voor het bouwvlak dient ten gevolge van de overschrijding van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de Stationsweg een hogere waarde bij het college van B&W te worden aangevraagd. De gemeente kan hierbij de volgende kenmerken van het plan in overweging nemen:

- bron- en overdrachtsmaatregelen voor de Stationsweg zijn niet doelmatig of stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard;
- de berekende geluidsbelastingen zijn lager dan de maximaal te ontheffen waarde van 63 dB;
- de cumulatieve geluidsbelasting bedraagt ten hoogste 62 dB en is lager dan de maximaal te ontheffen waarde + 3 dB;
- aan de zuidzijde van het bouwvlak is de geluidsbelasting niet hoger dan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting voor elk van de te onderscheiden geluidbronnen;
- ten gevolge van de overige wegen vinden geen overschrijdingen van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 48 dB plaats;
- bij de woningindeling geldt dat de verblijfsruimten zoveel mogelijk aan de geluidluwe zijde liggen en dat ten minste één slaapkamer aan de geluidluwe zijde ligt;
- indien de toekomstige woning beschikt over een balkon of loggia, dan dient deze bij voorkeur te zijn gelegen aan een geluidluwe zijde;
- middels een nader onderzoek naar de geluidwering van de gevels wordt de vereiste binnenniveau

conform het Bouwbesluit 2012 gewaarborgd.

Conclusie

Het treffen van bron- en overdrachtsmaatregelen zijn niet doelmatig. Vanwege de Stationsweg dient een hogere waarde te worden aangevraagd. Voor de omgevingsvergunning ten behoeve van de bouw van de woning is een nader onderzoek naar de karakteristieke geluidwering van de gevels noodzakelijk.

Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar het rapport dat als bijlage 1 integraal onderdeel uitmaakt van deze plantoelichting.

4.2 Bodem

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

Met dit nieuwe bestemmingsplan wordt niet voorzien in de vestiging van een bodemgevoeligere bestemming (functie) dan de bestemming (functie) die nu al is toegestaan. Er geldt nu en straks een woonbestemming. Op grond van regionale bodembeleid zoals neergelegd in de Nota 'Bodembeheer Limburg Noord' is bodemonderzoek alleen noodzakelijk indien de bestemming voorheen nog niet 'Wonen' was. Dat is hier niet het geval. In het kader van de toekomstige omgevingsvergunning (bouwen) zal echter wel minimaal een historisch bodemonderzoek (vooronderzoek NEN 5725) noodzakelijk zijn.

4.3 Luchtkwaliteit

Titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm) heeft tot doel het beschermen van mensen tegen de negatieve gevolgen van luchtverontreiniging op de gezondheid. Hierbij is het van belang een onderscheid te maken tussen het:

1. realiseren van een bron (bijvoorbeeld inrichting of weg);
2. realiseren van een nieuwe gevoelige functie.

Bij het realiseren van een nieuwe bron moet in beeld gebracht worden of deze ontwikkeling leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit, tenzij de ontwikkeling NIBM (Niet In Betekende Mate) is of onder het NSL valt.

Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)

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

Voor woningbouw geldt dat woningbouwprojecten van netto niet meer dan 1500 woningen (in geval van één ontsluitingsweg) niet in betekende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit (art. 4 lid 1 Besluit NIBM jo. art. 4 lid 2, bijlage 3B.2 Regeling NIBM). Het onderhavige plan voorziet slechts in de bouw van één nieuwe woning. Het plan is te kleinschalig om in betekende mate bij te dragen aan een verandering/verslechtering van de luchtkwaliteit. Luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de beoogde ruimtelijke ontwikkeling.

Achtergrondluchtkwaliteit

Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) maakt jaarlijks kaarten met grootschalige concentraties en deposities in Nederland. De kaarten zijn gebaseerd op een combinatie van modelberekeningen en metingen en geven een grootschalig beeld van de luchtkwaliteit en depositie in Nederland zowel voor jaren in het verleden als in de toekomst. De nieuwe concentratiekaarten worden ieder jaar beschikbaar gesteld op 15 maart. De depositiekaarten volgen in juni. Gemeentes, provincies en anderen gebruiken concentratie- en depositiekaarten bij hun rapportage van overschrijdingen in het kader van de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit en bij (ruimtelijke) planvorming.

Op basis van de meest recente **Grootschalige Concentratie- en Depositiekaarten Nederland (GCN en GDN)** van het RIVM blijkt dat de achtergrondconcentratie in 2021 en de - door het RIVM verwachte - achtergrondconcentratie in 2030 ter plaatse van het plangebied e.o. als volgt bedragen:

stofcategorie	2021	2030
stikstofdioxide (NO ₂)	13.68 µg/m ³	10.00 µg/m ³
fijn stof (PM ₁₀)	17.24 µg/m ³	14.21 µg/m ³
fijn stof (PM _{2,5})	10.22 µg/m ³	7.41 µg/m ³

De grenswaarden voor de luchtkwaliteitseisen voor PM₁₀, PM_{2,5} en NO₂ zoals opgenomen in de Wet milieubeheer zijn in navolgende tabel weergegeven.

Component	Grenswaarden	Norm
Fijn stof (PM ₁₀)	Jaargemiddelde	40 µg/m ³
	24-Uurgemiddelde (jaarlijks maximaal 35 overschrijdingen)	50 µg/m ³
Fijn stof (PM _{2,5})	Jaargemiddelde	25 µg/m ³
Stikstofdioxide (NO ₂)	Jaargemiddelde	40 µg/m ³
	Uurgemiddelde (jaarlijks maximaal 18 overschrijdingen)	200 µg/m ³

Conclusie

Aangezien ter plaatse van het projectgebied sprake is van woonfuncties die niet in betekenende mate bijdragen, de achtergrondconcentraties ruimschoots voldoen aan de wettelijke normstelling en de achtergrondconcentraties een dalende trend vertonen, is voor het aspect luchtkwaliteit sprake van een goed woon- en leefklimaat.

4.4 Geur

Voor het toetsen van een aanvaardbaar woon- en/of leefklimaat ter plaatse van het plangebied en om te voorkomen dat agrarische bedrijven in hun ontwikkeling belemmerd worden, is het bepaald in de Wet geurhinder en veehouderij van belang. De Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) vormt vanaf 1 januari 2007 het toetsingskader voor de milieuvergunning, als het gaat om geurhinder vanwege dierenverblijven van veehouderijen. Buiten de bebouwde kom geldt een vaste afstand van 50 meter tot een emissiepunt van een veehouderij en 25 meter afstand tot de gevel van een stal van een veehouderij. Aan deze afstanden wordt voldaan.

De gemeenteraad van de gemeente Venray heeft een Verordening geurhinder en veehouderij vastgesteld. In deze verordening wijkt de gemeente Venray deels af van de wettelijke normen uit de Wgv. De geurverordening van de gemeente Venray stelt de volgende normen:

1. Bestaande woongebieden 3,0 ouE/m³
2. Zoekgebieden woningbouw en bedrijventerreinen 8,0 ouE/m³
3. Buitengebied 14,0 ouE/m³

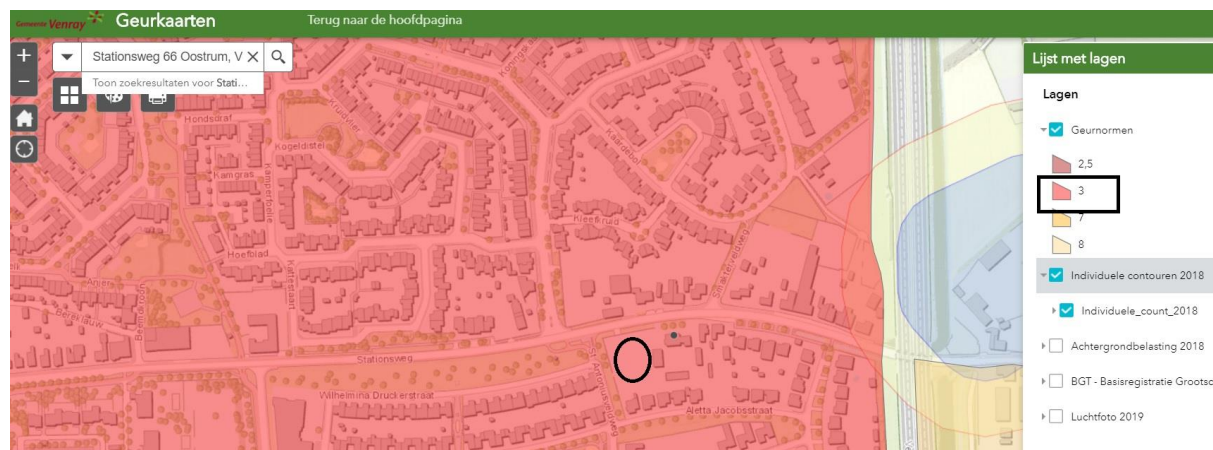
De normstelling is onderbouwd in de Gebiedsvisie geurhinder en veehouderij.

In de 'Aanvulling op de Gebiedsvisie, geurhinder en veehouderij gemeente Venray. Aanvaardbaar woon- en leefklimaat' is verder voor het buitengebied een maximale achtergrondbelasting van 20 ouE/m³ opgenomen. Een matig woon en leefklimaat (tot 20% geurgehinderden) wordt aanvaardbaar geacht.

Bij de beoordeling of het woon- en verblijfsklimaat ter plaatse van het plangebied acceptabel is, dient de geurbelasting veroorzaakt door de individuele bedrijven (voorgrondbelasting) en de geurbelasting op het plangebied veroorzaakt door alle veehouderijen samen (achtergrondbelasting) in beeld te worden gebracht. Beoordeeld moet worden of de belasting acceptabel is.

Voorgrondbelasting

Ter plaatse van het onderhavige plangebied geldt er conform de Geurverordening een (voorgrond)geurbelastingsnorm van maximaal 3 ouE/m³. Uit de meest recente geurhinderkaarten (14 november 2018) van de gemeente Venray blijkt dat deze geurnorm nergens binnen het plangebied (en wijde omgeving) wordt overschreden. Er liggen geen individuele geurcontouren van intensieve veehouderijen over het plangebied.



Uitsnede geurhinderkaart 2018 (voorgrondgeurbelasting)

Achtergrondbelasting

Uit de geurhinderkaart achtergrondbelasting 2018 van de gemeente Venray blijkt dat de huidige achtergrondbelasting op het plangebied kan worden gekwalificeerd als een 'zeer goed woon-en leefklimaat'. Dit komt overeen met een geurbelasting van (0-3 ouE/m³). In de 'Aanvulling op de Gebiedsvisie, geurhinder en veehouderij gemeente Venray' is aangegeven dat tot 20.0 ouE/m³ nog sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Deze norm wordt ruimschoots gehaald.



Uitsnede geurhinderkaart 2018 (achtergrondgeurbelasting)

4.5 Bedrijven en milieuzonering

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

Bedrijven en Milieuzonering; Staat van bedrijfsactiviteiten

De VNG Handreiking is ingedeeld in een zestal categorieën met toenemende potentiële milieuemissies. Per bedrijfsactiviteit is voor elk ruimtelijk relevante milieucomponent (geur, stof, geluid en gevaar) een **richtafstand** aangegeven die in beginsel moet worden aangehouden tussen een bedrijf en milieugevoelige objecten (woningen) om hinder en schade aan mensen binnen aanvaardbare normen te houden. Bij het bepalen van deze richtafstanden zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

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

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

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

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

Invloed milieuhinder op het plangebied

In een straal van meer dan 100 meter om het plangebied zijn geen potentieel milieubelastende functies (bedrijven) aanwezig. Het dichtstbij gelegen bedrijf is een horecabedrijf (cafetaria) aan de Stationsweg 147 op 140 meter van het plangebied. Het betreft hier een milieucategorie 1 bedrijf met een minimale richtafstand tot woningen van 10 meter. Deze afstand wordt ruimschoots in acht genomen.

Het plangebied maakt deel uit van een rustige woonwijk. Binnen de bestemming 'Wonen' - die geldt voor alle woningen in deze woonwijk - zijn alleen beroepen aan huis en bedrijven aan huis toegestaan. Het betreft hier activiteiten die naar aard, omvang en invloed zodanig zijn dat deze in een woning en bijgebouwen kunnen worden uitgeoefend waarbij de woonfunctie in overwegende mate wordt gehandhaafd. Dergelijke lichte en kleinschalige beroeps- en bedrijfsmatige activiteiten zijn dus qua ruimtelijke gevolgen en milieubelasting aanvaardbaar binnen een woonwijk. Er behoeft derhalve redelijkerwijs niet gevreesd te worden dat door de milieu-invloed van deze activiteiten een goed woon- en leefklimaat in de woning niet gegarandeerd kan worden.

4.6 Externe veiligheid

Het wettelijk kader voor risicovolle bedrijven is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), voor het transport van gevaarlijke stoffen is het vastgelegd in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en voor buisleidingen in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

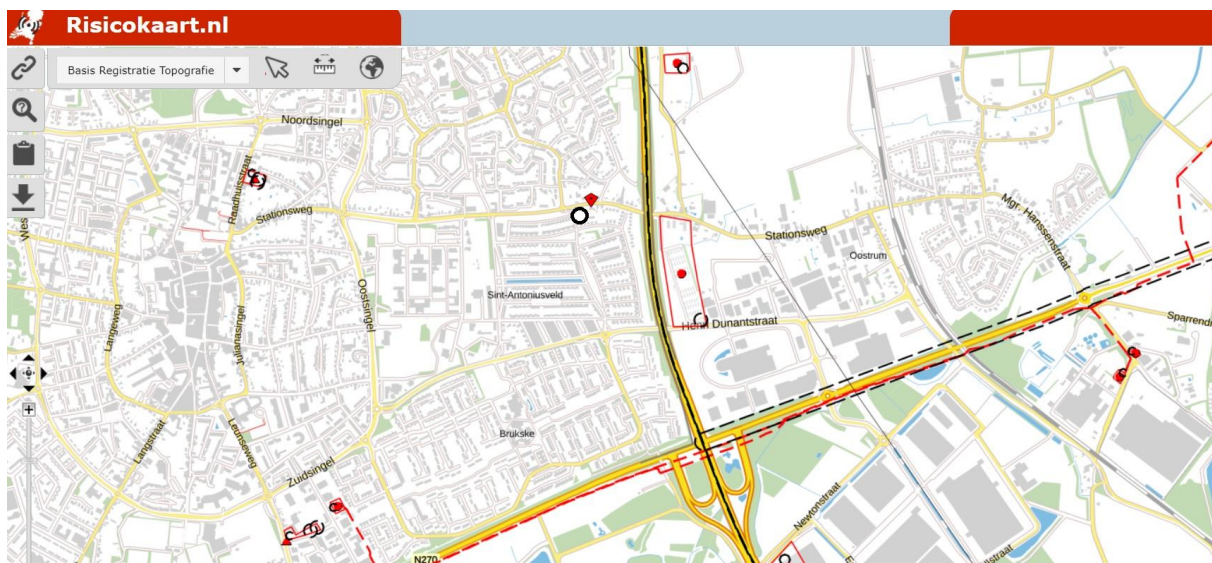
Het Nederlandse externe veiligheidsbeleid is gebaseerd op twee elementen: een harde norm in de vorm van het **plaatsgebonden risico (PR)** en een oriënterende waarde in de vorm van het **groepsrisico (GR)**. De norm voor het plaatsgebonden risico bedraagt één op de miljoen (10^{-6}) per jaar, ofwel 1 op de miljoen blootgestelde personen. Het hanteren van een norm voor het plaatsgebonden risico biedt een basisveiligheidsniveau voor de individuele burger in de omgeving van een risicovolle activiteit. Voor nieuwe situaties geldt deze norm als grenswaarde. Dat wil zeggen dat kwetsbare objecten buiten de 10^{-6} contour moeten zijn gelegen.

Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de plaatsgebonden risico-contour ook, maar daar geldt de contour alleen als richtwaarde.

Het groepsrisico gaat over de impact van een calamiteit met veel dodelijke slachtoffers tegelijk. Rondom een risicobron wordt een invloedsgebied (1 % letaliteitgrens) gedefinieerd, waarbinnen grenzen worden gesteld aan het maximaal aanvaardbare aantal personen, de oriënterende waarde. Dit is een richtwaarde waarvan het bevoegd gezag, voldoende gemotiveerd, kan afwijken.

4.6.1 Bedrijven en transport gevaarlijke stoffen

Binnen dit plan wordt een woonbestemming gerealiseerd. Het betreft hier een beperkt kwetsbaar object in de zin van artikel 1 Bevi. Volgens de Risicokaart Limburg zijn er binnen een straal van ca. 600 meter om het plangebied geen PR 10^{-6} contouren van risicovolle inrichtingen aanwezig.



De dichtstbijzijnde weg waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt is de A73. Overeenkomstig het Bevt (artikel 8, lid 1) en de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART (paragraaf 2.1)) hoeven geen beperkingen aan het ruimtegebruik van een plan te worden gesteld in het gebied dat op meer dan 200 meter van een route of tracé ligt. Indien de risicobron op meer dan 200 meter afstand van het plangebied is gelegen, hoeft geen berekening plaats te vinden van de ligging van de plaatsgebonden risicocontouren of de (toename van) de hoogte van het groepsrisico.

Een (beperkte) verantwoordingsplicht voor de hoogte van het groepsrisico is *wel* aan de orde indien een

plangebied zich bevindt binnen het *invloedsgebied* van een risicobron. Het invloedsgebied wordt bepaald door de 1% letaliteitsafstand van bepaalde stofcategorieën die getransporteerd worden. In de HART zijn per stofcategorie en per modaliteit vaste afstanden opgenomen voor de begrenzing van het invloedsgebied.

In onderstaande tabellen is een opsomming van de diverse stofcategorieën en de begrenzing van het invloedsgebied per stofcategorie weergegeven:

Tabel Stofcategorieën

Stofcategorie	Beschrijving
LF1	Brandbare vloeistof
LF2	Zeer brandbare vloeistof
LT1	Zeer licht toxische vloeistof
LT2	Licht toxische vloeistof
GF1	Licht brandbaar gas
GF2	Brandbaar gas
GF3	Zeer brandbaar gas
GT3	Toxisch gas
GT4	Zeer Toxisch gas

Tabel Invloedsgebied per stofcategorie

Stofcategorie		Invloedsgebied 1%-letaliteitsafstand (m)		
Weg, water	Spoor	Spoor	Weg	Water
LF1			45	35 ¹
LF2	C3	35	45	35
LT1	D3	375	730	600
LT2			880	880
LT3	D4	>4000	>4000	n.v.t. ²
LT4			n.v.t. ²	n.v.t. ²
GF1			40	n.v.t. ²
GF2			280 ³	65
GF3	A	460 ³	355 ³	90
GT2			245	n.v.t. ²
GT3	B2	995	560	1070
GT4	B3	>4000	>4000	n.v.t. ²
GT5	B3	>4000	>4000	n.v.t. ²

Op een afstand van **circa 240 meter** van het plangebied ligt de A73 (trajectnr. L1), waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Dit traject van de A73 is opgenomen in het Basisnet. Volgens de Regeling basisnet geldt voor dit traject een PR- contour van 1 meter en een plasbrandaandachtsgebied ((PAG) 30 meter).

Uit tellingen van de vervoersintensiteiten voor 2019 blijkt dat over dit traject de volgende soorten gevaarlijke stoffen vervoerd worden: **LF1, LF2, LT2, GF1, GF2 en GF3**. Voor de autosnelweg wordt een wegbreedte van 25 meter aangehouden en een ongevalsrequentie van $8,3 \cdot 10^{-8}$ /vtg km. Conform de Regeling basisnet is als weerstation Eindhoven gekozen.

Voor de stofcategorieën LF1 en LF2 betekent dit een invloedsgebied van maximaal 45 meter. Voor de stofcategorieën LT2 bedraagt het invloedsgebied 880 meter, voor GF1 40 meter, voor GF2 280 meter en voor GF3 355 meter. Het plangebied ligt op ca. 240 meter van de A73. Het plangebied is gelegen binnen het invloedsgebied van de A73. Er behoeft derhalve een beperkte verantwoording van het groepsrisico opgenomen te worden.

beperkte verantwoordingsplicht groepsrisico

Conform het Besluit externe veiligheid transportroutes is een beperkte verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk met betrekking tot de risico's ten aanzien van het transport van gevaarlijke stoffen over de weg. De verantwoording van het groepsrisico kan beperkt blijven tot de thema's beheersbaarheid en zelfredzaamheid.

Voor de volledige inhoud wordt verwezen naar de beperkte groepsrisicoverantwoording die als bijlage 2 integraal onderdeel uitmaakt van deze plantoelichting.

4.6.2 Leidingen

Een buisleiding die wordt gebruikt voor transport van gevaarlijke stoffen, vormt een risico voor de veiligheid. Als de leiding gaat lekken, kunnen de gevaarlijke stoffen vrijkomen en ontstaat er een kans op een explosie, vergiftiging van mensen of dieren of verontreiniging van het milieu.

In het Besluit externe veiligheid buisleidingen zoals dit vanaf 1 januari 2011 geldt, staan veiligheidseisen voor de exploitant en de gemeente. Exploitanten hebben een zorgplicht en moeten ervoor zorgen dat hun buisleidingen veilig zijn. Gemeenten moeten buisleidingen in hun bestemmingsplannen opnemen en bij nieuwbouw zorgen voor genoeg afstand tot de buisleidingen.

Op basis van de Risicokaart Limburg en het vigerende bestemmingsplan blijkt dat er binnen het plangebied en in de omgeving van het plangebied geen ondergrondse olie- of gasbuisleidingen zijn gelegen die van invloed zijn op het plan.

Ter plaatse van het plangebied loopt wel een drinkwatertransportleiding in beheer van het Waterschapsbedrijf Limburg. Deze leiding heeft een zakelijk rechtstrook van 2,5 uit het hart van de leiding. Deze zone van 5 meter wordt beschermd door de dubbelbestemming 'Leiding -Water'.

4.6.3 Hoogspanningsleidingen

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

4.7 Niet Gesprongen Explosieven (NGE)

Op vele locaties in Nederland bevinden zich nog conventionele explosieven uit de Tweede Wereldoorlog in de ondergrond, zoals niet ontplofte vliegtuigbommen (blindgangers), granaten, mijnen en (handwapen)munitie. Ook in Venray hebben delen van het gemeentelijke grondgebied in de Tweede Wereldoorlog onder vuur gelegen. Bij eventuele grondwerkzaamheden en nieuwe ontwikkelingen in het besluitgebied, dient er uit het oogpunt van veiligheid en zorgvuldigheid gezocht te worden naar niet gesprongen explosieven (NGE).

Met behulp van het explosievenonderzoek worden de aanwezigheid en risico's van explosieven uit de Tweede Wereldoorlog in kaart gebracht. De gemeente Venray adviseert bij grondwerkzaamheden en nieuwe ontwikkelingen een detectieonderzoek uit te (laten) voeren.

Dit onderzoek dient plaats te vinden in het kader van de Arbowetgeving en is in het kader van de bestemmingsplanprocedure niet juridisch afdwingbaar. Het is echter te allen tijden de verantwoordelijkheid van de eigenaar van de grond om bij grondwerkzaamheden te zorgen voor een gezonde en veilige werkomgeving.

4.8 Ecologie

4.8.1 Natuur en landschap

Het plangebied is gelegen binnen stedelijk gebied. Het maakt geen onderdeel uit van het Nationaal Natuurnetwerk (voorheen Ecologische Hoofdstructuur (EHS)), Natura 2000-gebieden of beschermde natuurmonumenten. Het plangebied zelf heeft geen bijzondere natuurwaarden.

4.8.2 Stikstof

De bescherming van de Natura 2000-gebieden is geregeld in de Wet natuurbescherming. In zowel de Habitat- als de Vogelrichtlijn zijn de gebieden opgenomen welke als Natura 2000-gebied worden aangemerkt. Ten behoeve van de instandhouding van de natuurgebieden dienen negatieve effecten te worden uitgesloten, waardoor onder andere onderzoek plaats dient te vinden naar de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden.

Na de uitspraak van de Raad van State (d.d. 29 mei 2019) mag het Programma Aanpak Stikstof (PAS) niet meer als basis voor toestemming voor activiteiten die stikstof uitstoten worden gebruikt. Daarom moet per activiteit duidelijk worden gemaakt dat beschermde natuurgebieden daardoor niet worden aangetast. Het beoogde project mag geen negatieve effecten veroorzaken op de omliggende Natura 2000-gebieden.

Het plangebied is gelegen op ca. 1,3 km afstand van het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied (Boschhuizerbergen). Vanwege deze ruime afstand en vanwege de kleinschaligheid van het plan (beperkte verkeersaantrekkende werking tijdens zowel de aanlegfase als de gebruiksfase van 1 woning), kan er redelijkerwijs vanuit gegaan worden dat dit plan niet leidt tot een toename van stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied.

4.8.3 Flora en fauna

Op de site van de Provincie Limburg (www.natuurgegevensprovincielimburg.nl) zijn de actuele natuurgegevens (flora en avifauna) van de provincie Limburg ontsloten. Uit deze gegevens blijkt dat op de locatie geen rode lijst soorten of aandachtsoorten voorkomen.

Gezien het huidige gebruik van de locatie is het de verwachting dat er alleen algemene soorten planten en dieren aanwezig zijn. Het gaat om algemeen voorkomende soorten (zogenaamde A-soorten), waarvoor in Limburg een vrijstelling geldt in geval van ruimtelijke ontwikkeling en beheer en onderhoud. Dit houdt in dat deze soorten verstoord mogen worden, zonder dat daar vooraf een ontheffing voor is verkregen. Wel geldt altijd de Zorgplicht (artikel 1.11 Wnb); deze houdt in dat nadelige gevolgen voor dieren en planten altijd zoveel mogelijk moeten worden voorkomen.

In het gebied kunnen vleermuizen aanwezig zijn. Het betreft dan alleen vleermuizen die hier kunnen foerageren. Ook na realisering van de extra woning kunnen vleermuizen hier foerageren en zullen er mogelijk nieuwe plekken voor kraamkolonies ontstaan. Verder kunnen algemene soorten zoals een veldmuis, mol, konijn en egel van het gebied gebruik blijven maken. Overigens kunnen al deze dieren ook in tuinen leven, waardoor de ingreep (op termijn) zelfs positief zal zijn. Gezien het gebruik van het gebied en het ontbreken van geschikte wateren is dit gebied niet geschikt voor amfibieën of reptielen.

Gelet op het ontbreken van beschermde soorten planten en broedvogels op de bouwlocatie vindt er geen verstoring plaats. Vervolgonderzoek in het kader van de Wet natuurbescherming is derhalve niet noodzakelijk.

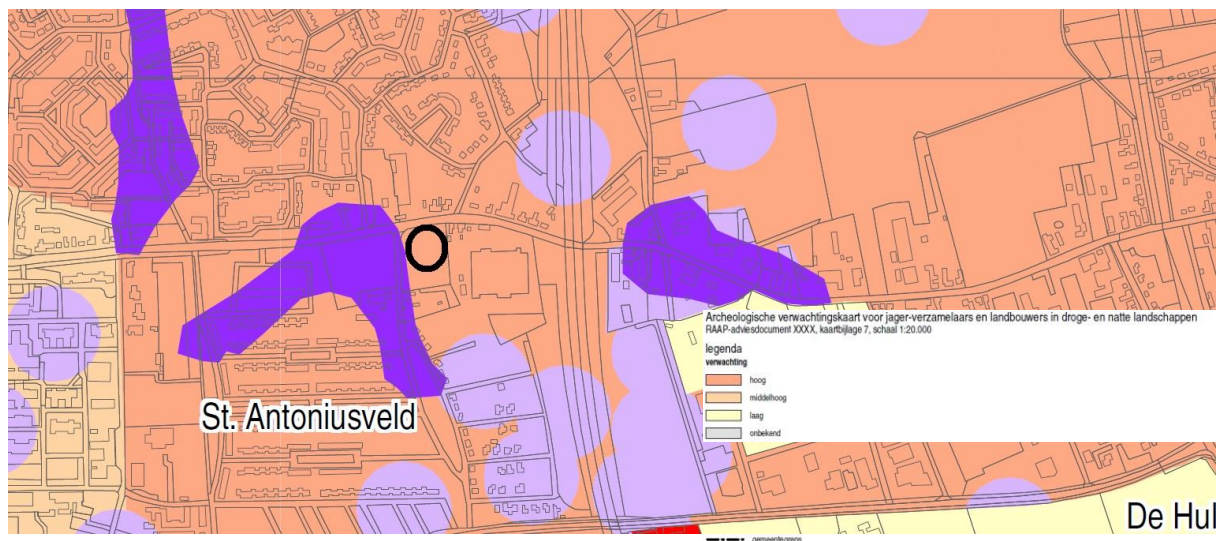
4.9 Cultuurhistorie en archeologie

4.9.1 Cultuurhistorie

Binnen het plangebied zijn geen rijks -of gemeentelijke monumenten gelegen. Ook ligt het plangebied niet binnen een molenbiotoop.

4.9.2 Archeologie

Volgens de archeologische beleidskaart van de gemeente Venray is het plangebied gelegen in een gebied van monumentale (zeer hoge) waarde /historische kern alsook een gebied met een hoge archeologische verwachting. Archeologisch onderzoek is noodzakelijk indien er een bodemingreep plaatsvindt van meer dan 50 cm –mv en er vervolgens een oppervlak van meer dan 250 m² resp. 500 m² verstoord wordt.



Uitsnede archeologische beleidskaart

In de planregels zal via de dubbelbestemmingen Waarde-Archeologie 2 en 4 geborgd worden dat bouwen boven de ter plaatse geldende verstoringsgrenzen (250 m²/500 m²) niet plaatsvindt, tenzij uit een overlegd onderzoek blijkt dat er geen archeologische waarden verstoord worden.

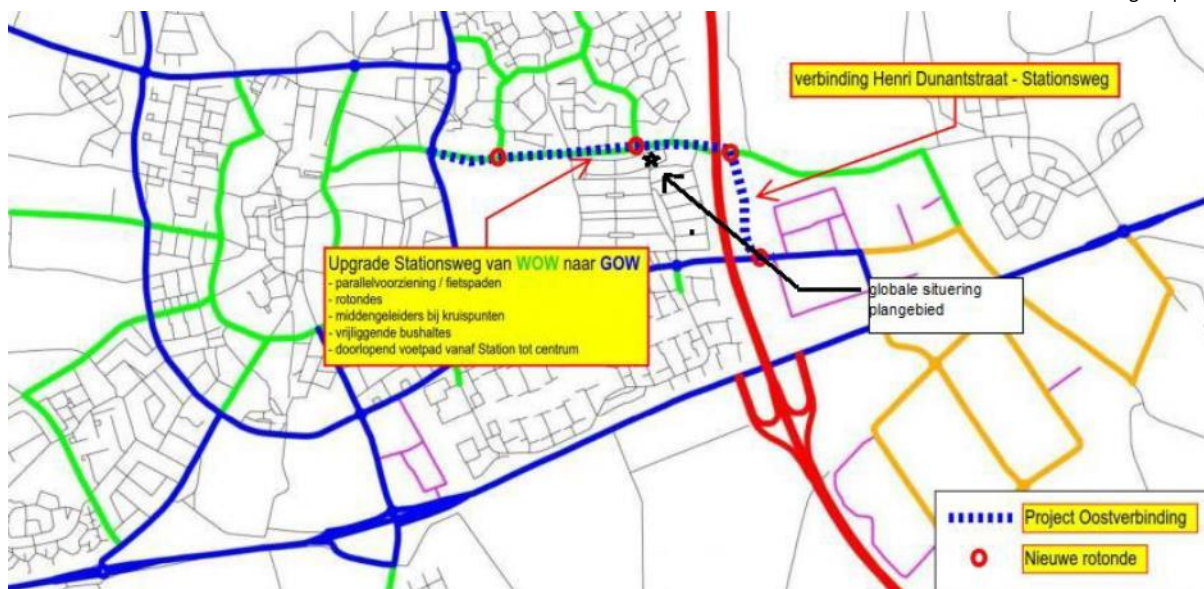
4.10 Verkeer en parkeren

4.10.1 Ontsluiting

Het plangebied wordt ontsloten via de Stationsweg. Deze weg heeft verkeerskundig nu nog een functie als wijkontsluitingsweg (WOW). Het bestaande profiel is op deze functie afgestemd. Ter hoogte van het plangebied geldt een maximum snelheid van 50 km/u.

De gemeente Venray heeft het voornemen om een nieuwe verbindingsweg aan te leggen tussen Henri Dunantstraat en de Stationsweg, parallel aan de oostkant van de A73; het project Oostverbinding. Als gevolg van deze ontwikkeling zal er meer verkeer over de Stationsweg rijden. De Stationsweg wordt om deze reden opgewaardeerd van een wijkontsluitingsweg (WOW) naar een gebiedsontsluitingsweg (GOW). Dit betekent ook een verandering van het wegprofiel.

Zo zullen er parallelvoorzieningen/afgescheiden fietspaden komen, een doorlopend voetpad van het station naar het centrum, middengeleiders bij kruispunten en vrijliggende bushaltes. Ook worden de grote kruisingen omgebouwd tot rotondes. In de directe nabijheid van het plangebied zal een rotonde gerealiseerd worden ter plaatse van de kruising van de Stationsweg met de Klaproos en de Wilhelmina Druckerstraat.



Schematische weergave project Oostverbinding

Het project is met de realisatie van 1 woning zodanig kleinschalig dat de extra verkeersaantrekkende werking beperkt blijft. Het extra bewoners- en bezoekersverkeer is zo beperkt dat dit zal opgaan in het totale verkeersbeeld ter plaatse. De huidige mogelijkheid voor autoverkeer om rechtstreeks vanaf de Stationsweg de aanliggende (woon)percelen veilig op en af te rijden verandert niet.

4.10.2 Parkeren

Het benodigd aantal parkeerplaatsen wordt berekend aan de hand van de 'Beleidsnota Parkeernormen Venray'. In deze beleidsnota zijn de parkeerkencijfers van het CROW vertaald naar parkeernormen voor de Gemeente Venray. De normen staan weergegeven in bijlage 3 van de Beleidsnota. In de beleidsnota staan verder de uitgangspunten en toepassingsregels m.b.t. parkeren. De woningbouwlocatie valt onder de zone 'Rest bebouwde kom, kerkdorpen en buitengebied'. De Beleidsnota Parkeernormen Venray kent een specifieke parkeerkencijfer voor wonen in deze zone, namelijk **2,0 pp /woning**.

In het kader van dit plan zullen derhalve minimaal 2 parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig moeten zijn. In de norm van 2 pp/woning zit een factor 0,3 dat formeel een openbaar karakter mee moet krijgen. Bij individuele verdichtingsplannen – zoals het onderhavige plan – is het niet mogelijk om 0,3 pp in de openbare ruimte aan te leggen, maar omdat er normaal gesproken voldoende parkeercapaciteit is, is er sprake van acceptatie omdat de openbare ruimte meestal nog wel de ruimte heeft om het parkeren van bezoek op incident niveau op te vangen.

In de directe omgeving van het plangebied zijn echter weinig mogelijkheden om in de openbare ruimte te parkeren. Bovendien is het niet wenselijk om langs de Stationsweg zelf – vanwege haar toekomstige verkeerskundige rol als gebiedsontsluitingsweg (GOW) – te parkeren. Desondanks gaat het hier om het incidenteel parkeren van bezoekers en kan in de meeste gevallen (>90%) voorzien worden in het normale parkeren op eigen terrein.

Mede gezien de recente en toegestane individuele verdichtingsplannen, wordt een norm van 2 pp/woning ook hier geaccepteerd. Echter de toekomstige gebruikers dienen zich te realiseren weten dat er enige parkeerhinder geaccepteerd dient te worden en dat - wanneer de parkeerbehoefte groter wordt - deze op eigen terrein moet worden opgevangen.

Het plangebied c.q. het nieuw te vormen woonperceel is zodanig ruim bemeten dat op het nieuwe voor- en zijerf van de beoogde woning meer dan voldoende ruimte is om een veel groter aantal auto's (evt. ook naast elkaar) te parkeren dan de minimale norm van 2.

HOOFDSTUK 5 WATERPARAGRAAF

Ruimte maken voor water in plaats van ruimte onttrekken aan water; dat is de kern van het waterbeleid voor de 21e eeuw. Het watertoetsproces is één van de instrumenten om dit te bereiken. Het proces is er om waterbelangen in ruimtelijke plannen en besluiten te waarborgen. Een van de instrumenten om het nieuwe waterbeleid voor de 21e eeuw vorm te geven is het watertoetsproces. Het watertoetsproces moet ervoor zorgen dat waterhuishoudkundige belangen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle ruimtelijke plannen en besluiten die relevant zijn voor de waterhuishouding.

5.1 Regelgeving, beleid en uitgangspunten

5.1.1 Waterbeheerplan Waterschap Limburg

De gemeente Venray valt in de zin van wateraangelegenheden binnen de Keur van het Waterschap Limburg. Het Waterschap Limburg is de waterkwantiteit- en waterkwaliteitsbeheerder en de beheerder van de primaire en secundaire waterkeringen. In het waterbeheerplan 2016-2021 is de koers uitgezet voor een toekomstbestendig waterbeheer in Limburg en wordt aangegeven hoe het waterschap invulling zal geven aan de taak om te zorgen voor veilige dijken, droge voeten en voldoende en schoon water. In het plan is vastgelegd hoe men het watersysteem en waterkeringen op orde wil brengen en houden. Ook staat hierin welke bijdrage het waterschap levert aan de Europese Kaderrichtlijn Water. Voorbeelden van maatregelen zijn:

1. het aanleggen en verbeteren van dijken tegen overstromingen;
2. het aanpakken van knelpunten van wateroverlast;
3. herstellen van beken;
4. het verbeteren van de effluentkwaliteit van de rioolwaterzuiveringsinstallaties.

Voor het aan de orde zijnde plan en plangebied kent het Waterbeheerplan geen specifieke uitgangspunten.

5.1.2 Legger en Keur Waterschap Limburg

Het waterschap kent naast zijn beleid de Keur als regelgeving (en de bijbehorende Legger als kaart). Om zijn taak uit te kunnen oefenen, maakt het waterschap gebruik van deze Keur. De Keur is een door het waterschapsbestuur vastgestelde verordening waar gedoogplichten, geboden en verboden in staan. Deze regels gelden voor toestanden en handelingen op en vlakbij waterkeringen, watergangen en kunstwerken zoals duikers. De Keur bevat de ligging en maatvoering van waterstaatkundige werken en waterpartijen, alsmede de onderhoud- en beschermingszones. Het waterschap levert deze gegevens aan de gemeente, teneinde de hoofdwatergangen en waterkeringen, inclusief de onderhoud- en beschermingszone in het bestemmingsplan te regelen. Op 1 april 2019 heeft het Waterschap een nieuwe Keur vastgesteld.

5.1.3 Toetsingspunten waterparagraaf in de toelichting van bestemmingsplannen

Het Waterschap Limburg hanteert sinds 1 april 2019 de volgende uitgangspunten voor haar toetsing met betrekking tot de behartiging van waterhuishoudkundige belangen binnen een bestemmingsplan alsmede voor de toetsing van de waterparagraaf van een bestemmingsplan:

1. Circa 10% van het plangebied reserveren voor water. Doorgaans zijn lager gelegen gebiedsdelen het meest geschikt. Nagaan of plangebied nodig is voor wateropgave van omliggende gebieden; zorgen dat geen logische waterstructuren worden geblokkeerd.
2. Rekening houden met hoogteverschillen in plangebied en omgeving. Voorkomen van wateroverlast en erosie door afstromend water vanuit de omgeving naar het plangebied en andersom.
3. Uitvoeren van bodem- en infiltratieonderzoek en bepalen grondwaterstand. Input voor ontwerpen van het hemelwatersysteem. Denk ook aan bodemverontreinigingen.
4. Toepassen voorkeursvolgorde voor de waterkwaliteit. Schoonhouden, scheiden, zuiveren.

5. Toepassen voorkeursvolgorde voor de waterkwantiteit. Hergebruik water, vasthouden in de bodem (infiltratie), tijdelijk bergen, afvoeren naar oppervlaktewater, afvoeren naar gemengd of DWA-riool.
6. Toepassen voorkeurstabel afkoppelen. Verantwoorde systeemkeuze conform voorkeurstabel; maatwerk per situatie. Bij voorkeur toepassen van bovengrondse waterhuishoudkundige voorzieningen. Bij diepte-infiltratie gelden zeer strenge randvoorwaarden; liever geen diepte-infiltratie toepassen.
7. Infiltratie- en bergingsvoorzieningen in het plan dimensioneren op 100 mm per etmaal voor Noord Limburg (ten noorden van Sittard) en 80 mm per twee uur ten zuiden van Sittard met een beschikbaarheid van de gehele berging binnen 24 uur. Voldoende opvangcapaciteit en een duurzame leegloop realiseren.
8. Beheer en onderhoud regelen. Denk aan bereikbaarheid, controlemogelijkheid, verantwoordelijkheid.
9. Watersysteem verankeren in het bestemmingsplan.

5.1.4 Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) 2022-2025

In het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) 2022-2025 is het beleid voor het beheer van de gemeentelijke riolering voor de periode 2022 tot en met 2025 vastgelegd. Het plan bevat een beschrijving van de huidige situatie, een evaluatie van de aan het plan voorafgaande periode en een beschrijving van de te verwachten toekomstige ontwikkelingen. In het GRP wordt onder andere ingegaan op hemelwater- en oppervlaktewaterafvoer.

In het kader van het GRP is onderzoek gedaan naar de geschiktheid van het uitvoeren van afkoppelprojecten binnen de gemeente. Op basis van de bodemgesteldheid, de hoogte van de grondwaterstand en de aanwezigheid van oppervlaktewater is onderzocht welke mogelijkheden er zijn voor afkoppeling: uit het onderzoek blijkt dat in het overgrote deel van de gemeente Venray voldoende mogelijkheden voor afkoppeling aanwezig zijn. Bij afkoppelprojecten wordt in de eerste plaats gekeken naar openbare verharde oppervlakken. Daarbij wordt opgemerkt dat afkoppelen als maatregel slechts wordt uitgevoerd in combinatie met wegwerkzaamheden (onder andere reconstructies van wegen) of rioolvervangingen, dit gezien de kosten die dergelijke ingrepen met zich meebrengen. Het afkoppelen van particuliere oppervlakten wordt slechts in uitzonderlijke situaties meegenomen.

Bij particuliere duurzame waterhuishoudkundige systemen, zoals bergings- en infiltratievoorzieningen hanteert de gemeente Venray de volgende voorwaarden:

1. infiltratievoorziening dient minimaal een neerslaggebeurtenis van 60 mm te kunnen verwerken;
2. de infiltratievoorziening dient een leeglooptijd te hebben van 24 uur of minder;
3. noodoverloop gaat via maaiveld - en niet via ondergrondse buizen of leidingen - naar de openbare riolering.

5.2 Waterhuishoudkundige situatie plangebied

Afvoerend verhard oppervlak en riolering

Het plangebied heeft een oppervlakte van 1518 m². Het plangebied bestaat uit een grasveld/gazon en halfverharding (grintpaden). Het plangebied is geheel onbebouwd. Het nieuwe bestemmingsplan maakt woningbouw met bijbehorende bouwwerken. Omdat op dit moment een concreet woningbouwplan ontbreekt kan de oppervlakte van het af te koppelen dakoppervlak en erfverharding nog niet bepaald worden.

Ter plaatse van de Stationsweg ligt een gescheiden rioelstelsel.

Bodem en grondwater

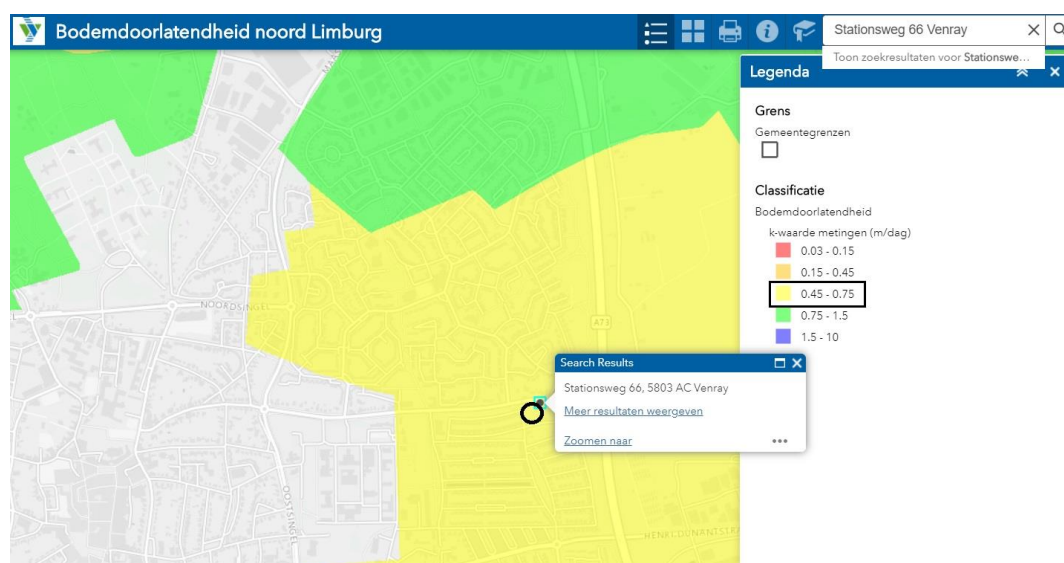
De bodem bestaat volgens Bodemkundig Informatie Systeem Nederland (BIS) uit hoge zwarte enkeerdgronden en lemig fijn zand. Het maaiveld ligt op een hoogte van 24 meter boven NAP, net als de omliggende gronden.

Een grondwatertrap geeft een indicatie van de absolute grondwaterstand en de fluctuatie hiervan. De trappen zijn gedefinieerd op basis van de gemiddeld hoogste grondwaterstand en gemiddeld laagste grondwaterstand. Voor het plangebied geldt grondwatertrap VII (H 80-140 L > 120)

Er staan geen peilbuizen in de directe omgeving van het plangebied. Er zijn geen klachten bekend van grondwateroverlast in de omgeving. Het plangebied heeft verder geen specifieke status als grondwaterbeschermingsgebied.

Geohydrologie

De K-waarde (geeft de mate van infiltratiegeschiktheid aan) van het plangebied e.o. bedraagt volgens de kaart inzake de bodemdoorlatendheid (K-waarde) van de gemeente Venray van het waterschap **0,45 - 0,75 m/dag**.



Onderstaande tabel geeft de classificatie van de waterdoorlatendheid van bodemlagen weer:

K-waarde (m/dag)	Classificatie (*A)
< 0,1	slecht doorlatend
0,1-0,5	matig doorlatend
0,5-1,0	vrij goed doorlatend
1,0-10	goed doorlatend
> 10	zeer goed doorlatend
(*A) Classificatie k-waarde (m/d) (bron: Cultuurtechnisch Vademecum, 2000)	

De onderhavige gronden zijn derhalve 'vrij goed doorlatend' en daarmee geschikt voor hemelwaterinfiltratie.

Oppervlaktewater

Oppervlaktewater en waterlopen zijn binnen het plangebied niet aanwezig. Het plangebied ligt buiten het stroomvoerende en bergend rivierbed van de Maas, een en ander zoals geregeld in de beleidsregels "Grote Rivieren" alsmede buiten het dal van beken met een specifieke of algemene ecologische functie.

5.3 Duurzame verwerking van regenwater

Omdat op dit moment er nog geen concreet woningbouwplan ontwikkeld is, kan een volledig uitgewerkt systeem van duurzame hemelwaterverwerking nog niet gepresenteerd worden. Het aanleggen en in stand houden van een systeem van duurzame hemelwaterverwerking op eigen terrein is echter als een voorwaardelijke verplichting juridisch geborgd in de planregels van het bestemmingsplan (artikel 3.1.1 onder d. jo artikel 8.3).

De technische uitwerking van het uiteindelijk te realiseren watersysteem zal plaatsvinden in het kader van de aanvraag - omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen.

De voorzieningen die - op basis van de locatiespecifieke kenmerken en de beslismethodiek – geschikt zijn voor de onderhavige situatie zijn:

1. wadi, greppel, infiltratievijver;
2. infiltratiekratten, -koffers, -sleuf, -riool;
3. infiltratie door waterpasserende verharding;
4. diepte-infiltratie.

De voorkeur van zowel de gemeente Venray als het waterschap Limburg gaat uit naar een open bovengrondse infiltratievoorziening. In deze voorzieningen worden eventuele verontreinigingen in de bovengrond gebonden. Door de top laag periodiek te vervangen wordt de kans op het ontstaan van een bodem- of grondwaterverontreiniging en het dichtslibben van de voorziening tot een minimum beperkt. Een voorbeeld van zo'n voorziening is een wadi, infiltratiesloot of infiltratievijver.

Bij de bepaling van de kwantitatieve bergingscapaciteit van een te realiseren bergende – en infiltrerende- voorziening zal uitgegaan worden van de onderstaande invoerparameters:

1. een minimale K-waarde van 0,45 m/dag;
2. veiligheidsfactor van 0,5 m;
3. absoluut infiltratiesysteem met een dimensionering voor 60 mm berging/etmaal;
4. 100% afkoppeling van het totaal afvoerend verhard dakoppervlak ;
5. hemelwater vanaf erfverharding afstromen naar de tuin.

huishoudelijk afvalwater

Onder de Stationsweg ligt een gescheiden rioolstelsel. Het huishoudelijk afvalwater vanaf de woning zal op het vuilwaterriool geloosd worden.

bouwmaterialen

De gemeente Venray streeft naar het terugdringen van het gebruik van uitlogende bouwmaterialen (zoals koper, zink e.d.). Dit aspect is als aanbeveling opgenomen in het pakket duurzaam bouwen. Van de bouwende partij wordt daarom, voorzover relevant, gevraagd geen gebruik te maken van uitlogende bouwmaterialen.

5.4 Overleg met waterschap

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

HOOFDSTUK 6 JURIDISCHE VORMGEVING

6.1 Algemeen

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

1. plantoelichting (inclusief bijlagen);
2. planregels;
3. verbeelding.

Bij het opstellen van het onderhavige bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij de in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening geformuleerde uitgangspunten. Waar dat noodzakelijk was, is afgeweken van de standaard en is het plan specifiek toegesneden op de feitelijke situatie in het onderhavige plangebied. Verder voldoet dit bestemmingsplan aan de digitale eisen uit het 'Uitbestedingsprotocol digitale bestemmingsplannen gemeente Venray (versie 090305)'. De plansystematiek voldoet - onder meer - aan de volgende RO-standaarden 2012:

1. Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP) 2012;
2. PraktijkRichtlijn BestemmingsPlannen (PRBP) 2012;
3. Standaard Toegankelijkheid Ruimtelijke Instrumenten (STRI) 2012.

6.2 Planmethodiek

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

6.3 Toelichting op de verbeelding

In de analoge en digitale verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn aangegeven. Deze aanduidingen hebben slechts juridische betekenis ingevolge het voorliggende plan, indien en voor zover deze in de regels daaraan wordt gegeven. Als een aanduiding juridisch gezien geen enkele betekenis heeft, is deze niet opgenomen in de verbeelding.

Ten behoeve van de leesbaarheid is het plan wel op een topografische ondergrond gelegd. De bestemmingen en de aanduidingen zijn ingedeeld in de hoofdgroepen volgens de SVBP2012 en zijn bij de verbeelding opgenomen in een renvooi.

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

6.4 Toelichting op de regels

De planregels zijn ondergebracht in inleidende regels, in bestemmingsregels, in algemene regels en in overgangs- en slotregels. De Inleidende regels bestaan uit begrippen en de wijze van meten, teneinde te voorkomen dat discussie ontstaat over de interpretatie van de regels. In de Begrippen (artikel 1) wordt een omschrijving gegeven van de in de regels gehanteerde begrippen. Als gebruikte begrippen niet in deze lijst voorkomen, dan geldt de uitleg/interpretatie conform het dagelijks taalgebruik. In het artikel over de Wijze van meten (artikel 2) worden de te gebruiken meetmethodes vastgelegd.

De bestemmingsregels van een bestemmingsplan bevatten regels omtrent het gebruik van de in het plan begrepen gronden en bebouwing. Per onderscheiden bestemming is een apart artikel gemaakt. Het onderhavige bestemmingsplan bevat de enkelbestemming 'Wonen' en de dubbelbestemmingen 'Leiding-Water', 'Waarde-Archeologie-2' en 'Waarde-Archeologie-4' (artikelen 3 t/m 6). Per bestemming is in de bestemmingsomschrijving aangegeven welke doeleinden binnen die bestemming zijn toegestaan.

In de bouwregels wordt verder aangegeven welke bebouwing mogelijk is binnen de betreffende bestemming. Tevens kunnen Burgemeester en Wethouders nadere eisen stellen aan de situering van gebouwen en de inrichting van gronden. Daarnaast zijn in de voorkomende gevallen per bestemming flexibiliteitsregels opgenomen, in de vorm van een afwijkingsmogelijkheid voor het bevoegd gezag om in nader aangegeven gevallen van de bouw-of gebruiksregels te kunnen afwijken.

In de Algemene regels zijn opgenomen de Anti-dubbeltelbepaling (artikel 7), de algemene bouwregels (artikel 8), een algemene gebruiksregel (artikel 9), de algemene aanduidingsregels voor een aanwezig radarverstoringgebied (artikel 10), de algemene afwijkings- en wijzigingsregels (artikelen 11 en 12) en de overige regels (artikel 13). In de Overgangs- en slotregels zijn het overgangsrecht (artikel 14) en de slotregel (artikel 15) opgenomen.

HOOFDSTUK 7 UITVOERBAARHEID

7.1 Economische uitvoerbaarheid

De realisatie van het plan geschiedt voor rekening van de initiatiefnemers. Het plangebied is ook geheel in eigendom van de initiatiefnemers.

De initiatiefnemers en de gemeente Venray hebben samen een anterieure overeenkomst (inclusief planschadeverhaalsclausule) gesloten ten behoeve van het gemeentelijk kostenverhaal en de afwenteling van eventuele planschadeclaims op de initiatiefnemers. De economische uitvoerbaarheid is niet in het geding.

7.2 Handhaving

Een bestemmingsplan is voor de gemeente een belangrijk instrument om haar ruimtelijk beleid vorm te geven. Door middel van een combinatie van positieve bestemmingen en het uitsluiten van bepaalde activiteiten en functies kan een sturing plaatsvinden van gewenste en ongewenste ontwikkelingen. Een belangrijk aspect hierbij is de handhaving en het toezicht op de naleving van het bestemmingsplan. Deze handhaving is van cruciaal belang om de in het plan opgenomen ruimtelijke kwaliteiten ook op langere termijn daadwerkelijk te kunnen vasthouden. Daarnaast is de handhaving van belang uit een oogpunt van rechtszekerheid: alle bewoners en gebruikers dienen door de gemeente op eenzelfde wijze daadwerkelijk aan het plan worden gehouden.

In dit bestemmingsplan is daarom allereerst gestreefd naar een zo groot mogelijke eenvoud van in het bijzonder de planregels. Hoe groter de eenvoud (en daarmee de toegankelijkheid en leesbaarheid), hoe groter in de praktijk de mogelijkheden om toe te zien op de naleving van het plan. Bewust zijn in het plan geen detailbepalingen opgenomen die – hoewel misschien op zichzelf niet onwenselijk – in de praktijk niet kunnen worden gehandhaafd. In het verlengde daarvan is zoveel mogelijk afgezien van bepalingen die door de bewoners en andere gebruikers als een onnodige beperking van hun vrijheid kunnen worden gevoeld. Hoe minder knellend de planregels zijn, hoe kleiner de kans dat het met de regels wat minder nauw wordt genomen. In de praktijk worden op de lange duur immers ook alleen die regels gerespecteerd waarvan door de betrokkenen de noodzaak en de redelijkheid wordt ingezien.

In de bouwregels zijn maten opgenomen die van toepassing zijn op gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Te realiseren gebouwen en andere bouwwerken moeten voldoen aan deze maatvoering, zo niet, dan kan het college van burgemeester en wethouders geen omgevingsvergunning voor het bouwen verlenen.

Gebruiksregels zijn opgenomen om gewenste ontwikkelingen mogelijk te maken en ongewenste ontwikkelingen uit te sluiten. Toetsing aan de gebruiksregels is aan de orde bij functiewisseling of nieuwvestiging.

Het gemeentebestuur draagt de verantwoordelijkheid om toe te zien op de naleving van de opgenomen regels in het bestemmingsplan.

7.3 Procedure en maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.3.1 Bekendmaking ex artikel 1.3.1. Bro

Op 13 maart 2023 hebben burgemeester en wethouders van Venray - op grond van artikel 1.3.1 Besluit ruimtelijke ordening - bekendgemaakt dat zij het voornemen hebben om het bestemmingsplan 'Stationsweg 66a Venray' voor te bereiden.

7.3.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

In het kader van het wettelijk overleg zal onder meer overleg plaatsvinden met het waterschap Limburg en de provincie Limburg.

7.3.3 Omgevingsdialoog

Als onderdeel van een goede ruimtelijke ordening verzoekt de gemeente Venray aan de initiatiefnemers met betrekking tot dit plan een zorgvuldige omgevingsdialoog te voeren met omwonenden en andere belanghebbenden. Hierbij geldt dat de uitkomst van de omgevingsdialoog geen toetsingsgrond vormt voor het wel of niet meewerken aan de verlening van dit plan. De gemeente beoordeelt *uitsluitend* of de omgevingsdialoog op een (voldoende) zorgvuldige wijze is gevoerd.

De initiatiefnemers hebben een omgevingsdialoog gevoerd met omwonenden. Het verslag is als bijlage 3 bij deze plantoelichting gevoegd.

7.3.4 Procedure ontwerpbestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan heeft ter inzage gelegen van 21 december 2023 tot en met 31 januari 2024. In deze periode was het voor eenieder mogelijk om zienswijzen in te dienen tegen het plan. In deze periode zijn geen zienswijzen ontvangen.

BIJLAGEN BIJ TOELICHTING

BIJLAGE 1

AKOESTISCH ONDERZOEK

BIJLAGE 2

BEPERKTE GROEPSRISICOVERANTWOORDING

BIJLAGE 3

VERSLAG OGD