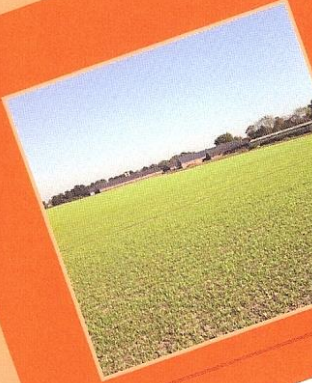
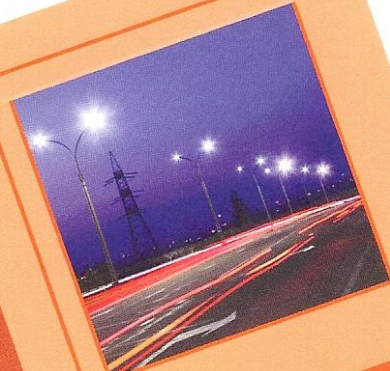
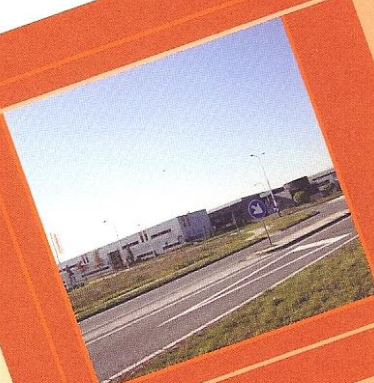
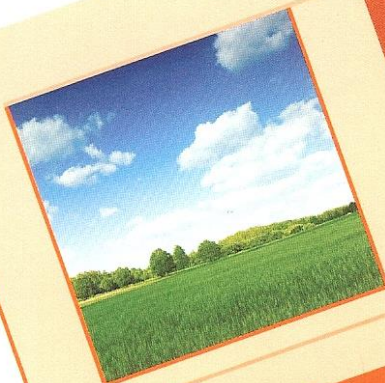




BEUSMANS & JANSSEN

Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening



BESTEMMINGSPLAN

Langstraat 108 en 110(a) Venray

Gemeente Venray

VERANTWOORDING EN STATUS

Titel: bestemmingsplan Langstraat 108 en 110(a) Venray

Opdrachtgever: [..]

Contactpersoon: [..]

Aantal pagina's: 63

1^e Concept: 5 april 2022

2^e Concept: 13 april 2022

3^e Concept: 12 juli 2022

Ontwerp: 1 augustus 2022

Definitief: 21 oktober 2022

Opsteller: [..]

paraaf:

Controleur: [..]

paraaf:

COLOFON

BEUSMANS & JANSEN

Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening

Post- en kantooradres:

Steeg 12
5975 CE Sevenum
T/F: 077-3744817
M: 06-30202996

E: beusmans-jansen@kpnplanet.nl

I: www.beusmans-jansen.nl

© 2022 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 veelelvoudigd, 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 Transformatie bedrijfslocatie Langstraat 110/110a	13
2.3 Woningbouw-fase 2	21
HOOFDSTUK 3 BELEIDSKADER	22
3.1 Rijksbeleid	22
3.2 Provinciaal beleid	25
3.3 Regionaal beleid	28
3.4 Gemeentelijk beleid	29
HOOFDSTUK 4 MILIEU-PLANOLOGISCHE ASPECTEN EN ONDERZOEKEN	35
4.1 Milieueffectrapportage	35
4.2 Geluidhinder	37
4.3 Bodem	40
4.4 Luchtkwaliteit	44
4.5 Geur	46
4.6 Bedrijven en milieuzonering	47
4.7 Externe veiligheid	49
4.8 Niet Gesprongen Explosieven (NGE)	51
4.9 Ecologie	52
4.10 Cultuurhistorie en archeologie	55
4.11 Verkeer en parkeren	56
HOOFDSTUK 5 WATERPARAGRAAF	58
5.1 Regelgeving, beleid en uitgangspunten	58
5.2 Waterhuishoudkundige situatie plangebied	59
5.3 Duurzame verwerking van regenwater	60
5.4 Overleg met waterschap	62
HOOFDSTUK 6 JURIDISCHE VORMGEVING	63
6.1 Algemeen	63
6.2 Planmethodiek	63

6.3 Toelichting op de verbeelding	63
6.4 Toelichting op de regels	63
 HOOFDSTUK 7 UITVOERBAARHEID	 65
7.1 Economische uitvoerbaarheid	65
7.2 Handhaving	65
7.3 Procedure en maatschappelijke uitvoerbaarheid	66
 BIJLAGEN BIJ TOELICHTING	 67

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel van het bestemmingsplan

Het voornemen bestaat om ter plaatse van de Langstraat 110 in Venray (voormalige garage) de showroom, werkplaatsen en (bedrijfs)woningen te slopen en een woongebouw van 18 appartementen (in 3 bouwlagen) te realiseren. Het tankstation (zonder LPG) blijft voorlopig bestaan. Via een flexibiliteitsbepaling moet binnen dat gebied de mogelijkheid bestaan om in de toekomst (fase 2) 3 extra woningen te realiseren.

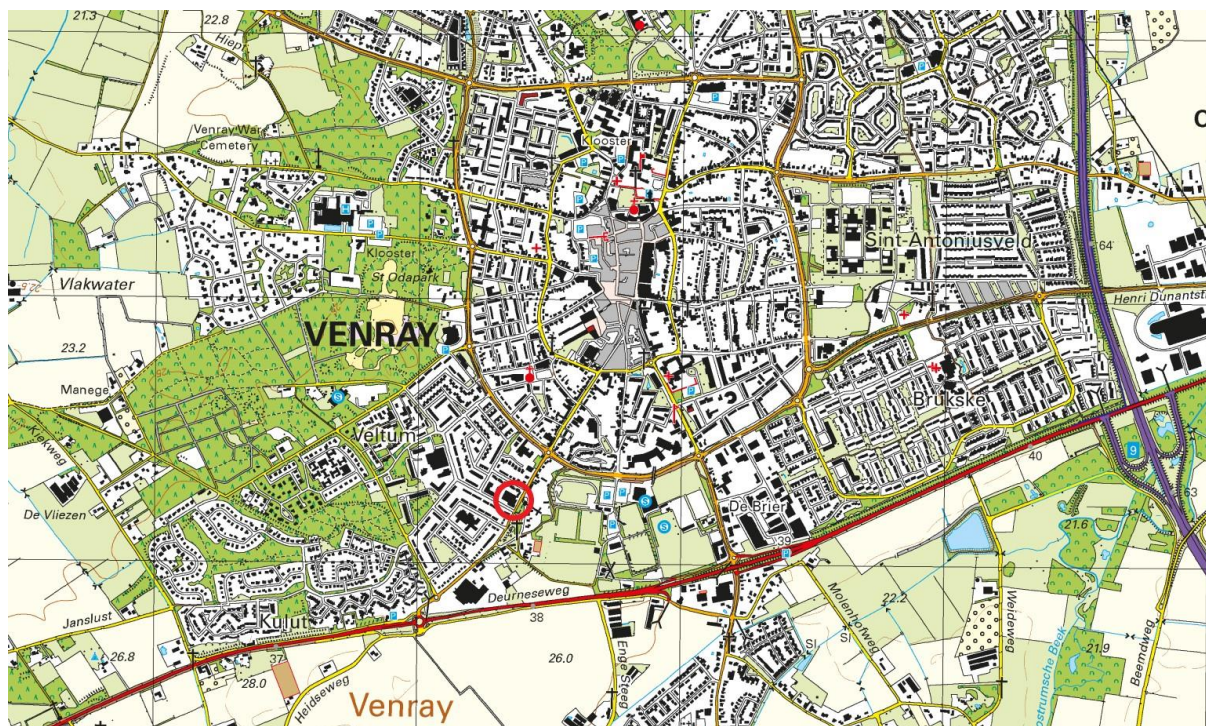
Voor de ontwikkellocatie geldt in het huidige bestemmingsplan 'Venray' de bestemming 'Bedrijf'. De bouw- en gebruiksregels van deze bestemming maken de realisatie van een woongebouw echter niet mogelijk. Indien voor de realisatie van een project een omgevingsvergunning noodzakelijk is, kan het bevoegd gezag deze vergunning niet verlenen indien het vigerende of toekomstige bestemmingsplan zich daartegen verzet. Vergunningverlening is in zo'n geval slechts mogelijk na een herziening van het bestemmingsplan of via een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan (artikel 2.1 lid 1 onder c Wabo).

Het college van burgemeester en wethouders van Venray hebben hun principe-medewerking toegezegd om mee te werken aan een herziening van het bestemmingsplan ten behoeve van deze woningbouwontwikkeling.

Het voorliggende bestemmingsplan 'Langstraat 108 en 110(a) Venray' voorziet in een adequate planologisch-juridische regeling ten behoeve van de woningbouw op deze locatie. Het bestemmingsplan 'Langstraat 108 en 110(a) 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

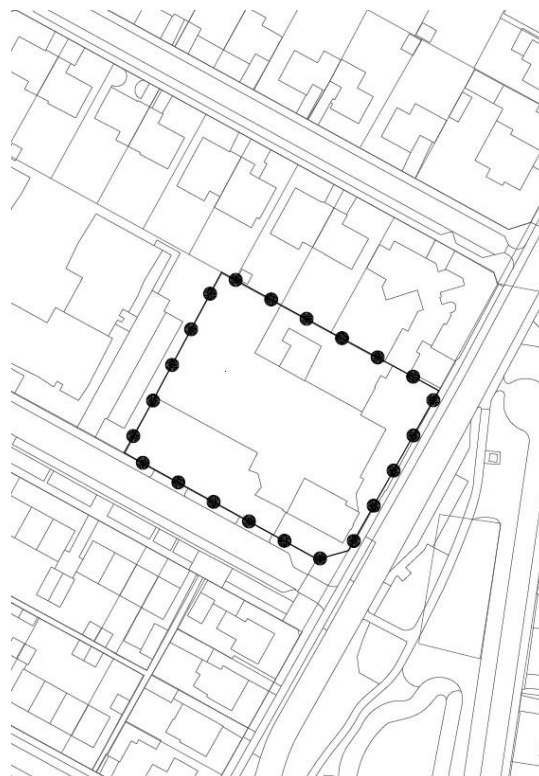
Het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan is gelegen binnen het bestaand stedelijk gebied van Venray en is gelegen binnen de stedenbouwkundige – en verkeerskundige bebouwde kom. Zie voor de ligging de onderstaande afbeelding.



ligging plangebied in Venray

Het plangebied is kadastraal bekend als gemeente Venray, sectie L. nr. 1222 en is plaatselijk bekend als Langstraat 108, 110 en 110a te Venray. Het plangebied heeft een omvang van ca. 3020 m².

De kadastrale situatie is op nevenstaande afbeelding weergegeven. Tevens is de grens van het plangebied ingetekend. De plangrens is zodanig getrokken dat deze samenvalt met openbare ruimte (zoals straten) en overige perceelsgrenzen. 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.

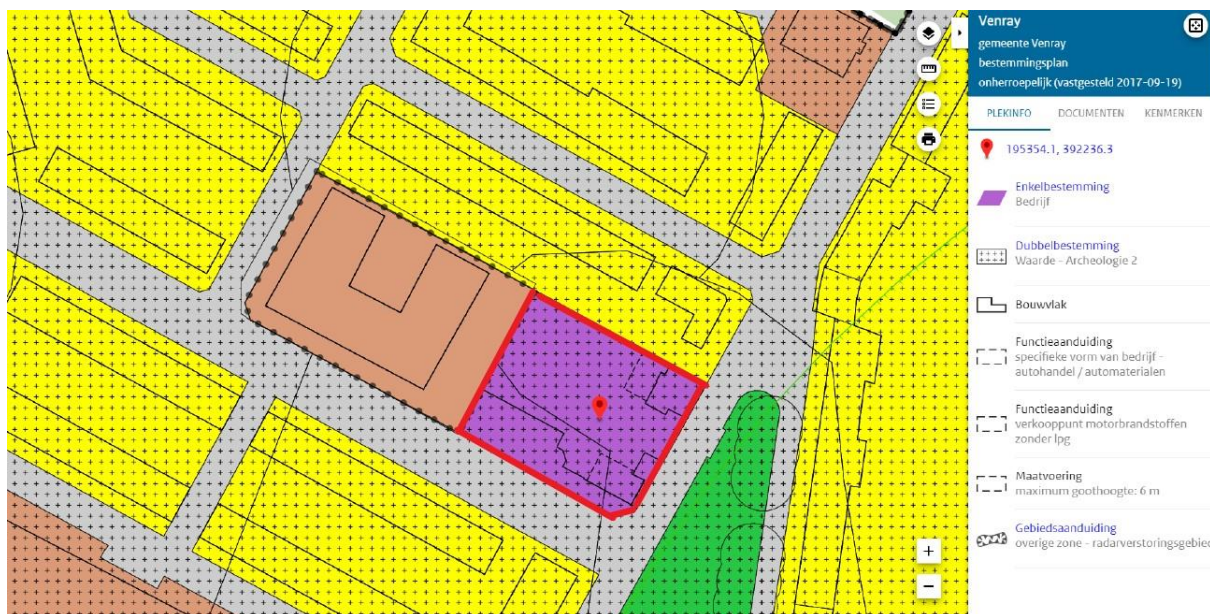


plangebied

1.3 Voorgaande plannen

Voor het plangebied vigeert het volgende bestemmingsplan:

Naam bestemmingsplan	Bestemmingen en aanduidingen	Vaststelling Raad
Venray	- Bedrijf - Waarde-Archeologie 2 - Waarde-Archeologie 5 - bedrijfswoning - bouwvlak - specifieke vorm van bedrijf-autohandel/automaterialen - verkooppunt motorbrandstoffen zonder LPG - maatvoering: max. goothoogte 6 m - overige zone-radarverstoringsgebied	19 september 2017



uitsnede verbeelding vigerend bestemmingsplan

In de bouw- en gebruiksregels van de bestemming 'Bedrijf' is een woning uitsluitend toegestaan in de vorm van een bedrijfswoning ter plaatse van de aanduiding 'bedrijfswoning'. Binnen de locatie waarbinnen het woningbouwplan gerealiseerd wordt zijn twee bedrijfswoningen toegestaan op twee specifiek aangeduide locaties. Burgerwoningen mogen binnen de bestemming 'Bedrijf' echter **niet** gebouwd worden. De planregels van het bestemmingsplan bevatten ook geen afwijkings- of wijzigingsbevoegdheden om het beoogde woningbouwproject mogelijk te maken. Hierdoor is een nieuwe planologisch-juridische regeling voor de beoogde transformatie van het terrein via een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk.

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 gevolgd procedure.

HOOFDSTUK 2 ANALYSE VAN HET PLANGEBIED EN PLANBESCHRIJVING

2.1 Analyse van het plangebied e.o.

2.1.1 Korte historische schets

Historisch gezien heeft Venray-kern zich ontwikkeld van een dorp dat rond 1850 bestond uit twee bebouwde wegen, linten en met sterke noord-zuid oriëntatie, naar een compact stedelijk gebied dat door diverse ruimtelijke elementen zoals de A73 en N 270 hard wordt afgescheiden van het omringende landelijke gebied en dat door diverse stedelijke ontwikkelingen vanaf de (2^e helft van) 19^e en 20^e eeuw (station, zorginstellingen, woonwijken en bedrijventerreinen) vooral een west-oost oriëntatie heeft gekregen.

Vanaf ca. 1975 neemt de betekenis van de Langstraat als invalsroute en gebiedsontsluitingsweg steeds meer toe. Dat komt doordat de N270 (Deurneseweg) – die dan is doorgetrokken tot Oostrum – steeds belangrijker wordt (west-oostverbinding) en omdat vanaf dat moment ten westen van de kern Venray - in de omgeving van de Molenklevweg en het ziekenhuis (Vlakwater) - een aantal luxere woonwijken gebouwd wordt en in een boscomplex wordt gestart met de bouw van de wijk Veltum.

Op basis van de historische kaarten is het plangebied zelf tot het jaar 1960 in gebruik voor landbouwkundige doeleinden. Vanaf 1960 is te zien dat het garagebedrijf zich op de locatie heeft gevestigd. Door de jaren heen hebben er enkele verbouwingen en uitbreidingen plaatsgevonden. De laatste uitbreiding dateert van 1988. Voor zover bekend hebben er na 1988 geen noemenswaardige veranderingen meer plaatsgevonden.

2.1.2 Ruimtelijke en functionele structuur

Ruimtelijke hoofdstructuur

Voor de ruimtelijke structuur van de huidige kern Venray zijn de structurerende onderdelen gemakkelijk te onderscheiden. Het schema van Venray is duidelijk en eenvoudig. De kern bestaat uit een compact deel binnen de singels en nieuwe woon- en werkgebieden buiten de singels. Naast de singelstructuur zijn de meest structurerende elementen:

- de Deurneseweg en de A 73 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.

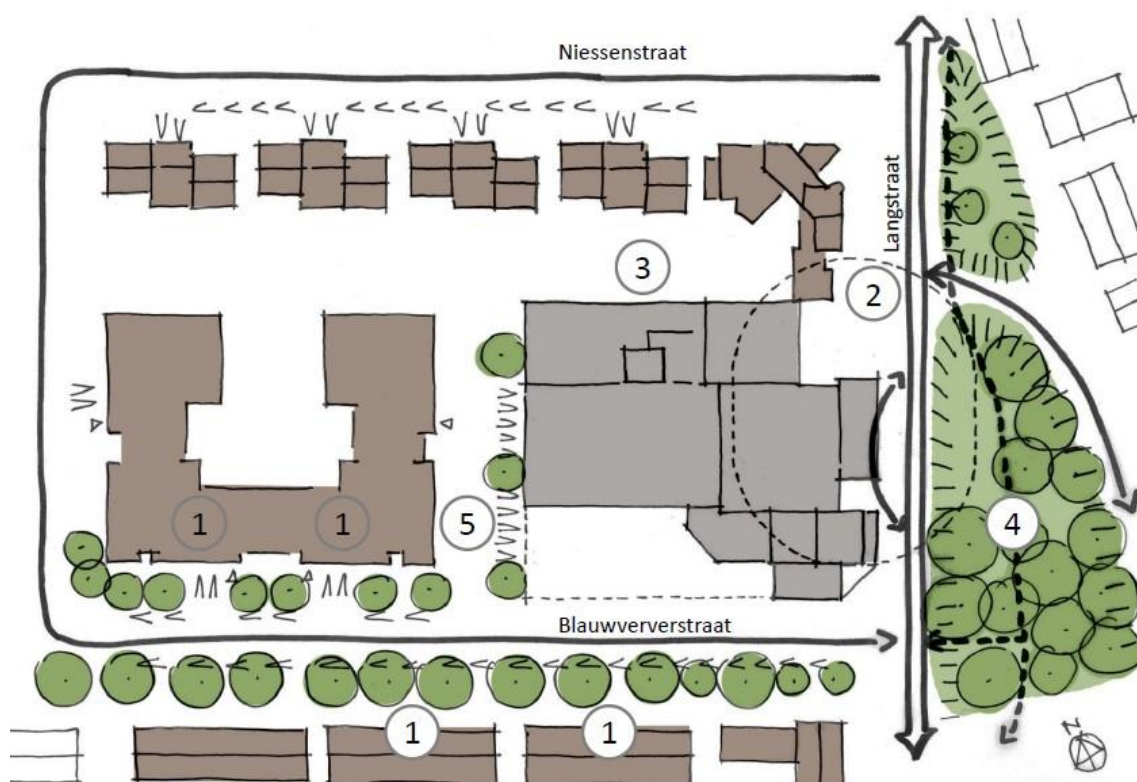
De Langstraat heeft een lengte van ca. 1,3 km en zorgt voor een verbinding tussen de N270 en het oude centrum (tot de Henseniusstraat). De Langstraat doorsnijdt daarmee de singelstructuur en heeft daardoor meerdere stedenbouwkundige 'gezichten'. Voorbij de Westsingel behoort de Langstraat tot het centrumrandgebied. De centrumrand bestaat uit een stelsel van samenhangende woonbuurten tussen de binnensingel en de buitensingel. Tussen de N270 en de Westsingel is de Langstraat vooral een belangrijke invalsroute en gebiedsontsluitingsweg.

Stedenbouwkundige structuur

Het plangebied is ingeklemd tussen de Blauwververstraat, de Langstraat en de Niessenstraat. Het plangebied is een stedenbouwkundige zin een stedelijk, gesloten bouwblok. Uit een stedenbouwkundige analyse van het plangebied komen een aantal zaken naar voren:

1. Aan de Blauwververstraat liggen diverse bouwblokken. Dit zijn rijwoningen bestaande uit 4 woningen en zorgwoningen die een vergelijkbare maatvoering hebben.
2. Tanken is van invloed op de locatie. (veiligheid en geur productie). Deze invloed is zichtbaar middels de gestippelde contour.
3. In de huidige toestand ligt er een aanzienlijke bouwmassa aan de achtertuinen van de woningen aan de Niessenstraat.
4. Aan de overzijde van het plangebied aan de Langstraat is een park gelegen.
5. Het huidige parkeren voorziet in langsparkeren en kleinschalig (koffer) parkeren aan de Blauwververstraat. Verder is er naast de zorgwoning een inrit voor een kleinschalig parkeerterrein.

Op onderstaande afbeelding staan de bovenstaande stedenbouwkundige aspecten genummerd opgenomen.



stedenbouwkundige analyse plangebied e.o.

Groenstructuur

Het openbare groen ter plaatse van de Langstraat manifesteert zich als laanbeplanting aan weerszijde van de openbare wegen met bomen van 1e, en 2e orde. Hierdoor behoort het aanwezige groen tot de genoemde categorie A. Deze categorie van stedelijk groen, bestaande uit bomen van diverse grootte en levensduur, maakt een belangrijk deel uit van de stedelijke groenstructuur. De verschillende straat- en laanbomen van Venray vormen tezamen het skelet van de groenstructuur.

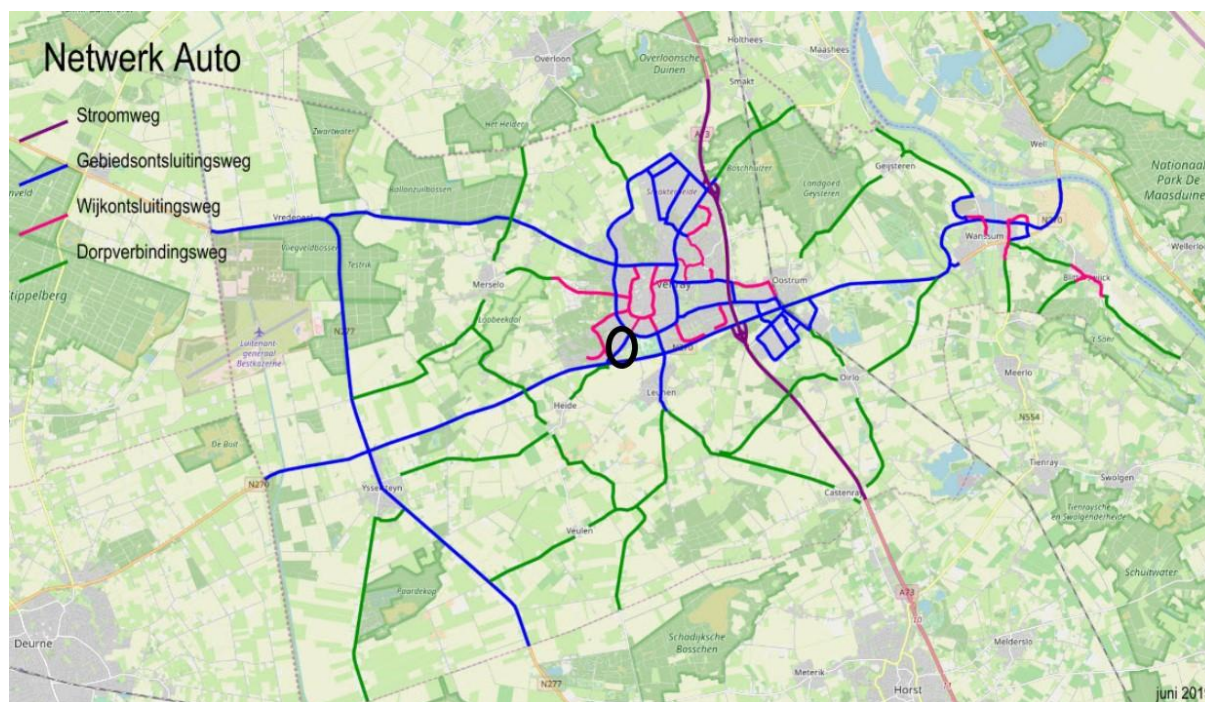
Binnen het plangebied is geen oppervlaktewater, waterlopen of andere waterhuishoudkundige voorzieningen aanwezig.

Verkeersstructuur

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

In de Nota 'Uitgangspunten Netwerken Infrastructuur en Verkeer, Fietsen en lopen in de spotlights' (ook genoemd: netwerkennota) is een wegcategorysering opgenomen binnen het netwerk voor autoverkeer.

Het plangebied wordt ontsloten via de Langstraat. Ter hoogte van het plangebied is de Langstraat een belangrijke in- en uitvalsroute tussen de N270 en het centrum (singel)gebied van Venray. Als onderdeel van de centrale wegenstructuur en het autonetwerk, heeft de Langstraat een verkeerskundige functie van **gebiedsontsluitingsweg**. Het wegprofiel en de openbare ruimte van de Langstraat volgt deze verkeerskundige functie.



kaart netwerkennota; wegcategoryen netwerk auto

Functies

De omgeving van het plangebied bevat hoofdzakelijk de woonfunctie. Zowel de Langstraat als de daarop aansluitende straten, zijn vooral een woongebied met grondgebonden eengezins(rij)woningen. Naast de woonfunctie is de maatschappelijke functie nog aanwezig door een medisch centrum (huisarts) en een kapel. Bedrijvigheid komt – na de sloop van het autobedrijf – alleen nog voor in de vorm van een tuincentrum op de hoek Langstraat-N270 en het onbemande tankstation aan de Langstraat 110 dat echter tijdens fase 2 van deze gebiedsontwikkeling zal verdwijnen om ook plaats te maken voor een woningbouwontwikkeling.

2.1.3 Feitelijke staat van het plangebied

Binnen het plangebied is op dit moment een (auto)bedrijf gevestigd bestaand uit een tankstation, een werkplaats, een wasplaats, een showroom voor auto's en een showroom voor zwembaden en sauna's, twee bedrijfswoningen en parkeergelegenheid voor klanten en personeel. Het plangebied is voor ca. 53 % bebouwd en is voor ca. 74% volledig verhard. Het (auto)bedrijf is planologisch (functioneel) gezien een dissonant in de omgeving, want zowel de Langstraat (ter hoogte van het plangebied) als de Blauwververstraat zijn te beschouwen als woonstraten/woonwijken.

Hieronder diverse afbeeldingen die aangeven wat de staat van het huidige plangebied is.



situatie Blauwververstraat



situatie Langstraat

2.2 Transformatie bedrijfslocatie Langstraat 110/110a

Het plan beoogt om in twee fasen tot een transformatie te komen van de locatie Langstraat 110/110a; een locatie waar thans nog een autobedrijf met een tankstation is gevestigd. In **fase 1** wordt alle bedrijfsbebouwing (inclusief de twee bedrijfswoningen, maar exclusief het tankstation) gesloopt. Deze bedrijfsbebouwing en – locatie wordt getransformeerd in een woongebied met een hoogwaardig woongebouw. Van het autobedrijf blijft alleen een onbemand tankstation vooralsnog aanwezig. LPG-doorzet vindt hier niet plaats.

In **fase 2** wordt ook het tankstation buiten gebruikt gesteld en gesloopt en zal ook dit deel van het transformatiegebied worden herontwikkeld als woongebied.

2.2.1 Stedenbouwkundige inpassing en architectuur-fase 1

Fase 1 van het plan wordt ingepast in de stedenbouwkundige opzet van het gebied. Het plangebied is gelegen binnen het grotere stedelijke bouwblok dat omringt wordt door de Blauwververstraat, de Langstraat en de Niessenstraat. De ontwikkelingen van fase 1 (maar ook fase 2) van het plan, leiden tot een stedelijk, gesloten en hybride bouwblok met verschillende woningtypen, korrelgrootte en bouwmassa's die echter architectonisch wel duidelijk met elkaar verwant zijn.

Belangrijke onderdelen van de woningbouwontwikkeling van fase 1 van dit plan zijn:

1. De nieuwbouw krijgt een vergelijkbare maatvoering als de bestaande bouwblokken (rijwoningen) aan de Blauwververstraat.
2. Het tanken wordt afgescheiden van het nieuwe woongebouw door het bergingendeel en een scheidingsmuur.
3. De achtertuinen van de woningen aan de Niessenstraat komen vrijer te liggen. Geen bouwmassa op de erfgrans maar groen.
4. Het park aan de overzijde wordt nadrukkelijk het plangebied in gebracht.
5. Parkeren wordt uitgebreid met langsparkeren aan de Blauwververstraat en een kleinschalig parkeerterrein via een inrit tussen de zorgwoningen en het nieuwe woongebouw.



richtinggevende stedenbouwkundige benadering opzet plan-fase 1 uit het structuurontwerp; definitieve opzet kan hiervan afwijken

Architectuur

De nieuwbouw omvat 18 appartementen op de hoek Langstraat en Blauwververstraat in Venray naast het bestaande Avia tankstation. Om plaats te maken voor deze nieuwe ontwikkeling wordt het pand van het huidige garagebedrijf geamoveerd. Het appartementengebouw past qua massa in de straat doordat de voorgevelbreedte overeenkomt met de breedte van het bouwblok van rijwoningen aan de overzijde. Ook passen de drie bouwlagen van de nieuwbouw bij de omgeving met twee bouwlagen en kap. De entree van het appartementengebouw is gericht op de hoek naar de Langstraat. Deze hoek wordt met groen ingericht zodat er een verbinding wordt gemaakt met het park aan de Langstraat Hoebertweg. Parkeren afgewisseld met bomen, geschiedt aan de achterzijde van het gebouw vanuit een inrit aan de Blauwververstraat. Hierdoor komt de nieuwbouw aanzienlijk verder af te liggen van de woningen aan de Niessenstraat dan de bestaande bouw (die tot op de erfgrans gebouwd is).

De architectuur sluit aan bij de omgeving qua kleurenpalet (roodbruin). De begane grond en een deel van de eerste verdieping worden uitgevoerd in metselwerk passende bij de gemetselde woningen rondom de nieuwe ontwikkeling. De derde verdieping en de tweede verdieping wordt deels uitgevoerd in hout (niet de hele verdieping wordt van hout, maar slechts een stuk van de voorzijde (ook in roodbruin)). De kozijnen worden uitgevoerd in betongrijs passend bij de waterslagen, dagkant bekleding en de kleur van het voegwerk. De buitenruimtes liggen op de hoeken van het complex en worden gecombineerd met bloembakken en gevelgroen. Ook het eenlaagse entree- en bergingen deel krijgt een groendak met opgedikte dakrand met plantenbakken. Hierdoor wordt de muur die het appartementencomplex (en de achtertuin / parkeerplaatsen) afscheidt van het tankstation een verticale tuin. Dit wordt nog eens versterkt door de ingemetselde nestkasten voor vogels en vleermuizen.

Onderstaande afbeeldingen geven een impressie van (de gevelaanzichten van) het woongebouw inclusief de beoogde groenvoorzieningen op, aan en om het woongebouw.



impressie vanaf hoek Langstraat-Blauwververstraat



impressie van achtergevel woongebouw



impressie ingang woongebouw



impressie voorgevel langs Blauwververstraat

Onderstaande afbeelding geeft een opsomming van de kleurstelling en materialisatie van het woongebouw.

Legenda gevelmaterialen (ontbrekende nummers zijn n.v.t.)	
Nummer	Omschrijving
G01	Thermisch Gemodificeerd Essen horizontaal
G02	Metselwerk wildverband met voegen uitgekrabt (10mm terugliggend), kleur metselwerk rood-bruin en kleur voeg grijs
G03	Aluminium kozijn RAL 7023 met thermische beglazing en screens
G04	Rollaag metselwerk, kleur metselwerk bruin en kleur voeg grijs
G05	Stripstalen hekwerk thermisch verzinkt en gepoedercoat in RAL 7023 met ingebouwde plantenbakken
G06	Waterslag zetwerk RAL 7023
G07	Aluminium zetwerk RAL 7023
G08	Aluminium zetwerk met optioneel screenkast RAL 7023
G09	Trafo
G10	Vogelhuisje/vleermuiskast
G11	Thermisch Gemodificeerd Essen verticaal

2.2.2 Bouwkundige maatvoering en programma-fase 1

Het plan voorziet in de realisatie van een woongebouw van 18 koopappartementen en 18 afzonderlijke bergingen. Het woongebouw bestaat uit 3 bouwlagen (bg + 2 verdiepingen) en kent een platte afdekking. De maximale goot- en bouwhoogte bedraagt 9,45 meter, exclusief een daarboven uitstekend ondergeschikt bouwdeel in de vorm van een liftschacht. Met dit bouwdeel bedraagt de absolute bouwhoogte maximaal 10,35 meter.

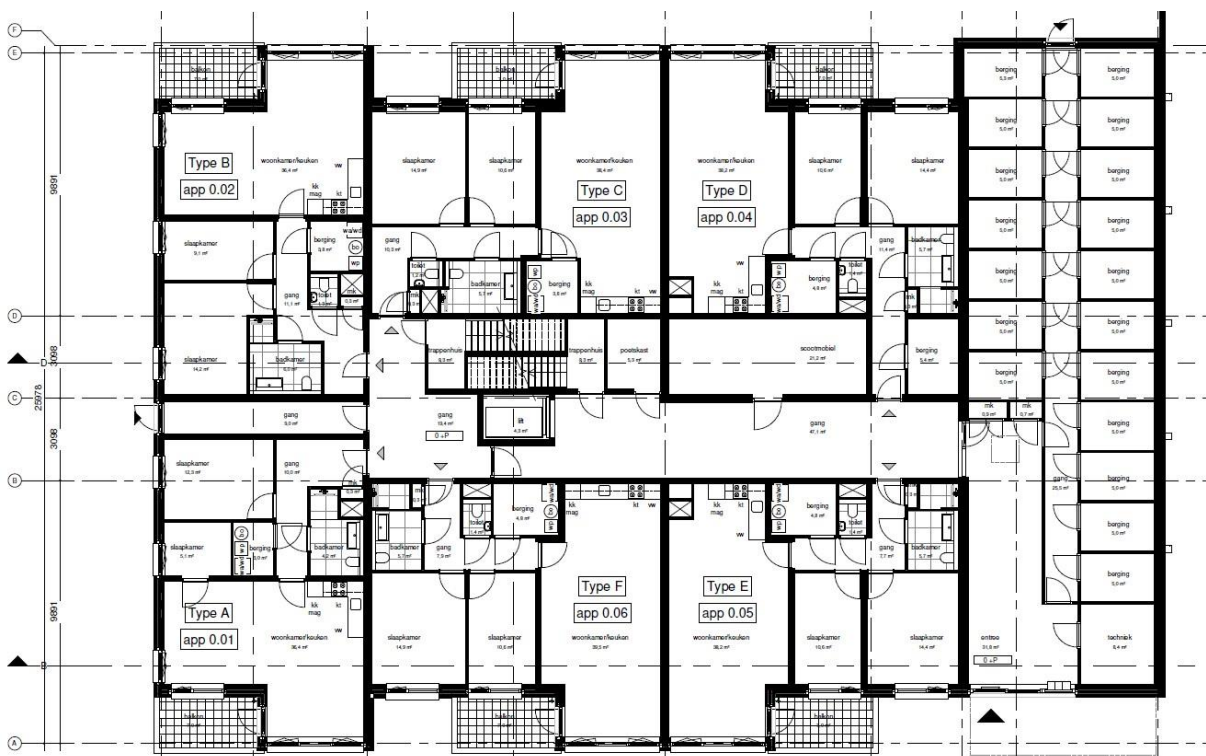
De 18 appartementen zijn in verschillende typen verdeeld (type A t/m G). Deze hebben betrekking op verschillende woonoppervlakten (w.o.). De indeling van de appartementen is echter overal hetzelfde. Alle appartementen bestaan uit:

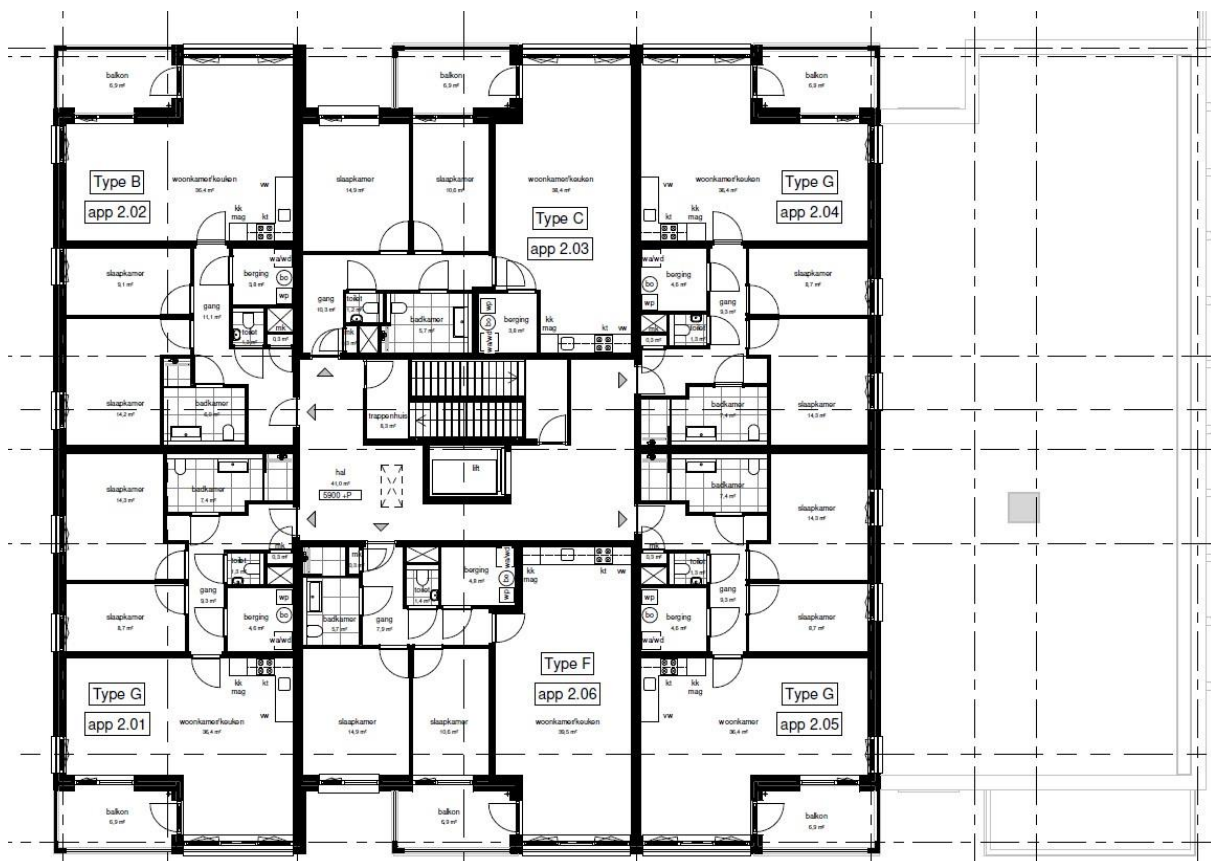
- entree/verkeersruimte;
- woonkamer en open keuken;
- 2 slaapkamers;
- badkamer/toilet;
- bezoekerstoilet;
- inpandige berging (ieder appartement beschikt verder ook over één externe berging van ca. 5 m²);
- loggia als buitenruimte (ca. 7 m²).

De appartementen hebben een woonoppervlak (W.O.) van minimaal 76,28 m² en maximaal 96,62 m². Het bruto vloeroppervlak (BVO) per bouwlaag en voor het gehele gebouw alsmede de bruto inhoud per bouwlaag en voor het gehele gebouw, zijn in onderstaande tabel weergegeven:

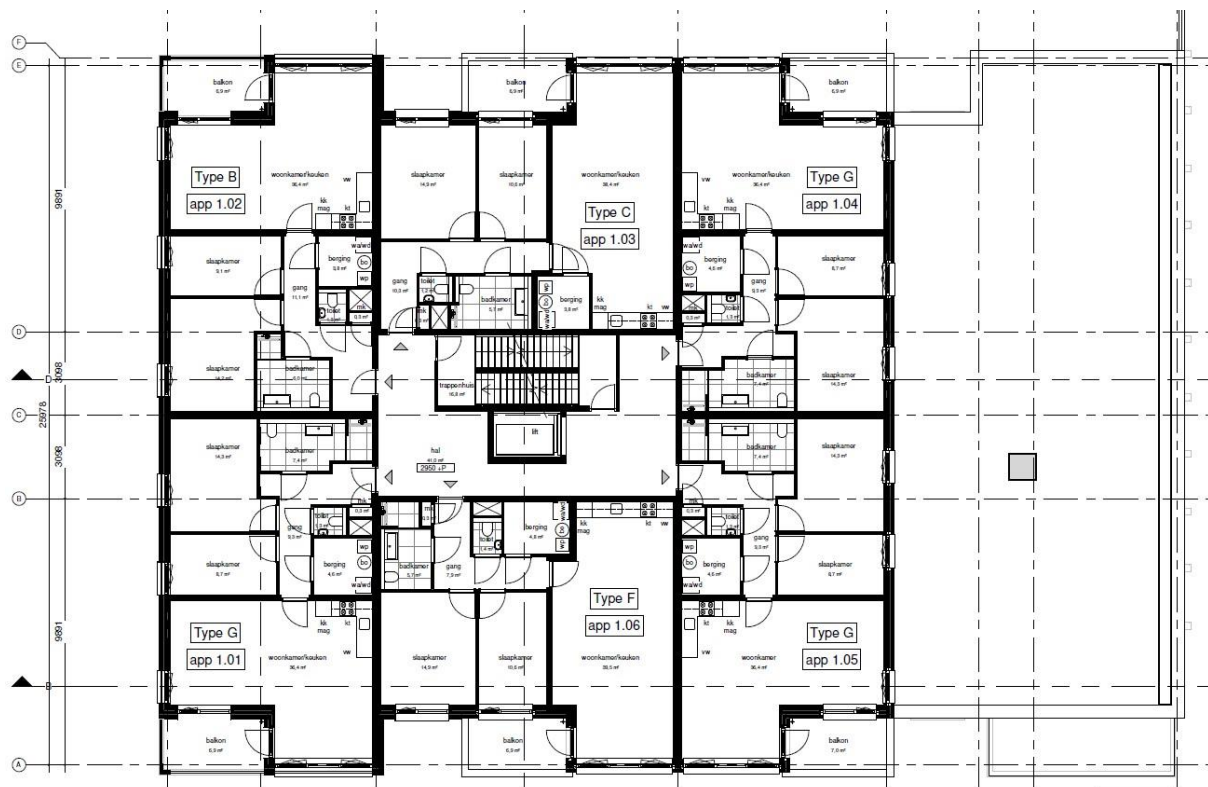
S(00)_BB_Bruto_vloeroppervlakte (BVO))				
Laag	Omschrijving	Oppervlakte	BVO_hoogte	Bruto inhoud
N. 00 begane grond	BVO	926,45 m ²	3000 mm	2779,35 m ³
N. 01 eerste verdieping	BVO	667,44 m ²	3000 mm	2002,33 m ³
N. 02 tweede verdieping	BVO	671,47 m ²	3200 mm	2148,70 m ³
		2265,36 m ²		6930,38 m ³

De onderstaande afbeeldingen geven de plattegronden weer van de verschillende bouwlagen





plattegronden verdieping 1 (boven) en verdieping 2 (onder)



2.2.3 Duurzaamheid, veiligheid, ontsluiting en parkeren-fase 1

Duurzaamheid, groen- en natuurinclusieve voorzieningen en afvalscheiding

Dit woongebouw wordt gebouwd met in acht name van de standaard BENG-eisen en TO-juli-eis. Het woongebouw wordt uitgevoerd met PV-panelen en is –uiteraard- volledig gasloos. Het aantal PV-panelen wordt aan de hand van de BENG berekening bepaald. Het woongebouw wordt voorzien van een luchtwarmtepompsysteem en nadrukkelijk niet van een bodemwarmtepompsysteem, aangezien dit het risico met zich meebrengt dat eventuele restanten van een geconstateerde bodemverontreiniging zich naar diepere lagen verspreiden (zie hierbij ook paragraaf 4.3 van deze plantoelichting).

Verder wordt het woongebouw met bijbehorend erf voorzien van een zeer groene inrichting. De volgende groenvoorzieningen worden gerealiseerd:

- Sedumdak op het bergingen-/entreeblok.
- Groene “plint” door terrassen begane grond met beukenhaag af te schermen. Haag loopt door rondom gebouw (behalve zijde tankstation).
- Aan de voorzijde en aan de achterzijde tussen de parkeervakken worden plantsoenen ingericht/aangeplant. Waar mogelijk worden daar ook (kleine) wadi’s/greppels gerealiseerd voor plaatselijke infiltratie.
- Op erfgrans met achterburen Niessenstraat worden (lei)bomen geplant.
- Aan voorzijde wordt de bomenlaan in de Blauwververstraat opgepakt en doorgeplant.
- Op balkons wordt een plantenbak geïntegreerd in de balustraden.
- Aan zijde tankstation wordt de muur van het bergingen-/entreeblok voorzien van een geïntegreerde plantenbak (op het dak) waar planten overheen kunnen groeien (groene waterval). Muur wordt tevens voorzien van enkele nestkasten.
- Aan zijde tankstation wordt in het verlengde van de muur van het bergingen-/entreeblok een wand met stapelbakken gerealiseerd waar bovenop en in de overlap van de gestapelde bakken wordt aangeplant, met als resultaat een volledig groene wand.
- Op de hoek Langstraat/Blauwververstraat wordt een bewuste groene hoek gecreëerd en ook als zodanig planologisch verankerd, als overgang naar het park aan de overzijde Langstraat en voor een duidelijke, vrije zichtlijn op het kruispunt.
- Nestkasten in de akoestische muur bij het tankstation.

Voor een impressie van de beoogde groenvoorzieningen op, aan en om het beoogde woongebouw, wordt verwezen naar de afbeeldingen in paragraaf 2.2.1 van deze plantoelichting.

Afvalscheiding

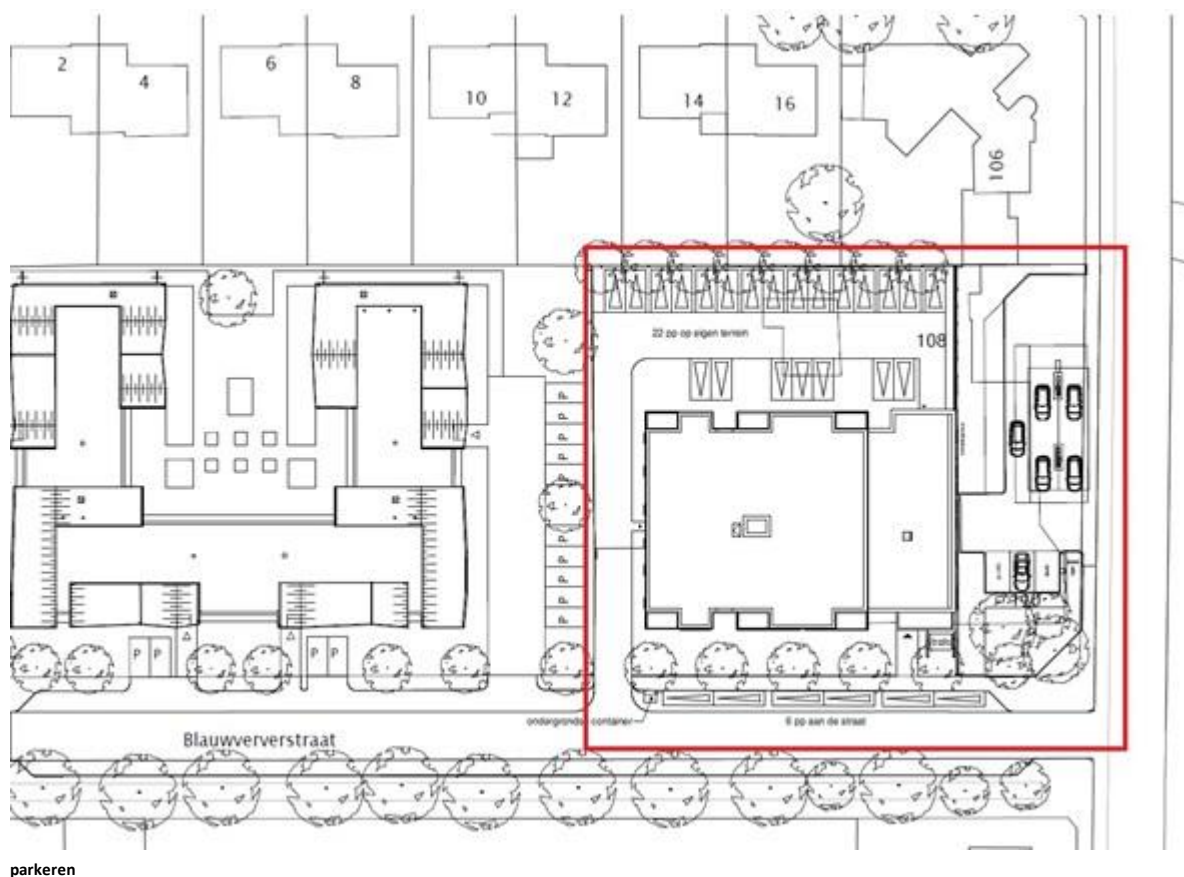
Voor het restafval zal een ondergrondse restafval-container worden gerealiseerd. Voor het GFT-afval zal een bovengrondse GFT-zuil worden geplaatst. De locaties van beide voorzieningen zullen in overleg met de gemeente Venray worden bepaald.

Veiligheid

Al het hang- en sluitwerk en via opklimming bereikbare deuren en ramen zullen voldoen aan de minimale veiligheidsklasse SKG**.

Ontsluiting en parkeren

De woningen worden direct ontsloten via de Blauwververstraat. Er worden ten behoeve van dit plan 28 parkeerplaatsen gerealiseerd. Op eigen terrein (op het achtererf) wordt zorggedragen voor 22 parkeerplaatsen. Aan de Blauwververstraat zelf – ter hoogte van het beoogde woongebouw – zullen verder nog eens 6 langsparkerplaatsen worden gerealiseerd.



2.3 Woningbouw-fase 2

Naar verwachting zal rond 2030 fase 2 van het plangebied ontwikkeld worden. Dan zal ook het onbemande tankstation worden beëindigd en gesloopt. In het plan is reeds rekening gehouden met deze 2^e fase waarbij er een programma van 3 patiowoningen van 1 tot 2 bouwlagen wordt toegevoegd naast het woongebouw. Hierbij wordt de footprint van de huidige woning op de hoek Langstraat-Blauwververstraat opgepakt en doorgezet. Het 1-laagse gedeelte van de woningen wordt uitgelijnd met de andere bouwmassa's aan de Langstraat. Parkeren geschiedt op eigen terrein. Met het bezoekersparkeren is al rekening gehouden in fase 1.

HOOFDSTUK 3 BELEIDSKADER

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie

Op 11 september 2020 is de **Nationale Omgevingsvisie (NOVI)** vastgesteld. Het NOVI loopt vooruit op de inwerkingtreding van de Omgevingswet en vervangt op rijksniveau de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. Zo kunnen in gebieden betere, meer geïntegreerde keuzes worden gemaakt.

Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie van het Rijk in beeld: **In wat voor Nederland willen we graag leven in 2050?** Als we alle wensen naast elkaar leggen, ontstaat het volgende beeld. We willen een land:

- dat gezond en klimaatbestendig is, met schone lucht, schoon water en een schone bodem en veel ruimte voor groen en water;
- met een uitstekend functionerende economie, die duurzaam en circulair is. Nauw verbonden met onze buurlanden en de rest van de wereld, als onderdeel van de internationale gemeenschap;
- waar het goed wonen en werken is. Met aangename en vitale steden en dorpen, en een productief en aantrekkelijk platteland;
- met uitstekende bereikbaarheid, waar iedereen snel en gemakkelijk van A naar B komt, met zo min mogelijk schadelijke uitstoot en overlast;
- waar we voldoende ruimte hebben om te kunnen bewegen, ontspannen en tot onszelf te komen; zowel in de stad als daarbuiten.
- dat veilig is en ons beschermt tegen overstromingen en andere gevaren;
- waar een goede balans is tussen gebouwde omgeving en open landschap, tussen natuur en cultuur, tussen land en water;
- dat openstaat voor verandering, en waar de kracht van zijn traditie, cultuur en identiteit wordt weerspiegeld in de inrichting van de leefomgeving.

Nationale belangen

Gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk zijn samen verantwoordelijk voor de fysieke leefomgeving. Sommige belangen en opgaven overstijgen het lokale, regionale en provinciale niveau en vragen om nationale aandacht. Dit noemen we 'nationale belangen'. Het Rijk heeft voor alle nationale belangen een zogenaamde systeem-verantwoordelijkheid. Voor een aantal belangen is het Rijk zelf eindverantwoordelijk. Maar voor een groot aantal nationale belangen zijn dat de medeoverheden.

De NOVI richt zich op die ontwikkelingen waarin meerdere nationale belangen bij elkaar komen, en keuzes in samenhang moeten worden gemaakt tussen die nationale belangen.

Voor dit project relevante nationale belangen zijn:

- a. Bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving.
- b. Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.

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 als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i van het Bro (zie uitspraak ABRvS 16 september 2015; ECLI:NL:RVS:2015:2821 (dorpskern Annen)).

In artikel 1.1.1 onder h van het Bro is ook een nadere omschrijving van het begrip 'bestaand stedelijk gebied' gegeven. Als bestaand stedelijk gebied wordt aangemerkt:

'bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'.

In de Nota van Toelichting wordt opgemerkt dat de kwalificatie bestaand stedelijk gebied afhangt van de omstandigheden van het geval, de specifieke ligging, de feitelijke situatie, het bestemmingsplan en de aard van de omgeving. Uit jurisprudentie blijkt dat de Afdeling bij beantwoording van de vraag of sprake is van bestaand stedelijk gebied - onder meer - ook kijkt naar de functie- en bouw mogelijkheden die het eerdere bestemmingsplan bood. Indien deze stedelijk van aard zijn dan is in veel gevallen sprake van bestaand stedelijk gebied (zie hiervoor o.a. ABRvS 28 april 2015, 201408996/1/R6).

Afweging

Het onderhavige project voorziet in de transformatie van een voormalige bedrijfslocatie (autobedrijf) naar een kleinschalig woongebouw waarin 18 koopappartementen in het middensegment mogelijk worden gemaakt. Dit betekent dat er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling waarvoor de Ladder Duurzame verstedelijking moet worden doorlopen.

Zowel de regionale als lokale behoefte aan extra koopappartementen in het goedkope- en middensegment voor starters, senioren en andere kleine huishoudens in de kern Venray, is aangetoond in het geldend regionaal en gemeentelijk planologisch (woon)beleid, zoals de Regionale Woonvisie Noord-Limburg 2020-2024 als in het Programma Wonen Venray 2021. Op deze plaats wordt verwezen naar de bijgevoegde motiveringen in de paragrafen 3.3.1 en 3.4.3.

Het plan wordt gerealiseerd op een locatie binnen bestaand stedelijk gebied. Het betreft hier immers een locatie binnen de bebouwde kom van Venray. In het vigerende bestemmingsplan kende deze locatie met de bestemming 'Bedrijf' al een bestemming voor een stedelijke functie. Het ter plaatse opgenomen bouwvlak mocht volledig (100%) bebouwd worden. Om het plangebied waren (en zijn) andere stedelijke functies gelegen, met name een woon-zorggebouw, grondgebonden woningen (woonstraten) en een belangrijke ontsluitingsweg (verkeersfunctie) (Langstraat).

Op de oorspronkelijke locatie van het bouwvlak van het voormalige autobedrijf wordt nu in een andere stedelijke functie (gestapeld wonen) voorzien. Functioneel gezien betreft het dus een stedelijke herinvulling binnen bestaand stedelijk gebied.

3.1.3 Besluit en Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Barro en Rarro)

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening ((Barro) voorheen ook genoemd: AMvB Ruimte) zijn de nationale belangen die juridische borging vereisen opgenomen. Het Barro bevat alle ruimtelijke rijksbelangen uit de eerder uitgebrachte planologische kernbeslissingen (PKB's) en geeft middels regels en plankaarten (juridisch) de mogelijkheid om de rijksbelangen veel directer door te laten werken in de ruimtelijke plannen van andere overheden.

De onderwerpen in het Barro betreffen: Rijkswaagen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote Rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Ecologische Hoofdstructuur (EHS), nationale landschappen, erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en het IJsselmeergebied. Voor een aantal van de genoemde Barro-onderwerpen, waaronder de uitbreiding van het hoofdwegennet, het hoofdspoorwegennet en de militaire radars, geldt dat de regels worden uitgewerkt in de Rarro.

Voor wat betreft nationale ruimtelijke belangen speelt in dit gebied de bescherming van militaire terreinen en daarbij behorende voorzieningen. Het plangebied is gelegen binnen het radarverstoringgebied van de radar van Volkel.

Afweging

Artikel 2.6.9 Barro

Artikel 2.6.9 van het Barro stelt regels aan bestemmingsplannen in de omgeving van militaire radarstations. Bij de eerstvolgende herziening van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een radarverstoringgebied voor een radarstation, worden geen bestemmingen opgenomen die het oprichten van bouwwerken mogelijk maken die door hun hoogte onaanvaardbare gevolgen kunnen hebben voor de werking van de radar.

Het plangebied is gelegen in het radarverstoringgebied van de vliegbasis Volkel. Dit gebied bestaat uit een cirkel met een straal van 15 nautische mijl (27,8 km), gemeten vanaf de positie van de radar. Binnen deze cirkel dient voor ieder obstakel hoger dan 45 meter te worden berekend of er verstoring van de radar optreedt.

De aanduidingsregels van dit bestemmingsplan bevatten een algemeen verbod op het oprichten van bouwwerken hoger dan 65 meter boven N.A.P. Deze bepaling beoogt het radarverstoringgebied van de vliegbasis Volkel te beschermen. Gelet op het bovenstaande mag worden gesteld dat met het onderhavige bestemmingsplan de belangen van defensie niet worden geschaad.

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

Zowel in de stedelijke centra als in de landelijke kernen liggen er diverse uitdagingen. In stedelijke centra heeft dit met name te maken met de versterking van de stedelijkheid, in de landelijke kernen met het behoud van de leefbaarheid. Limburg is rijk aan volkscultuur en tradities en heeft een rijk verenigingsleven. Hoewel sociale verbanden zoals verenigingen vroeger vanzelfsprekend waren, staan deze nu steeds meer onder druk. Er zijn daarnaast uitdagingen op het gebied van de verbetering en verduurzaming van de woningvoorraad, de toegankelijkheid, beschikbaarheid en bereikbaarheid van voorzieningen en het klimaatbestendig maken van de bebouwde omgeving. Ook kent het bebouwd gebied opgaven met betrekking tot de arbeidsmarkt en ruimte voor bedrijvigheid.

2. Een toekomstbestendige, innovatieve en duurzame economie; inclusief landbouwtransitie.

Tot 2020 groeit het aantal banen in Limburg. De welvaart en het gemiddelde opleidingsniveau nemen toe, maar niet voor iedereen. Hoewel de werkloosheid gelijk is aan het landelijk gemiddelde (peildatum 2019, 3e kwartaal), is de bruto participatiegraad in Limburg relatief laag. In sectoren als de bouw, horeca en toerisme, zorg en ICT wordt een krapte op de arbeidsmarkt ervaren. Demografische ontwikkelingen maken dat de beroepsbevolking slinkt en het aantal ouderen toeneemt.

Een bijzonder punt van zorg is de groeiende maatschappelijke tweedeling die zich ook fysiek uit in de vorm van de ruimtelijke concentratie van kwetsbare groepen. Samen met het verhogen van de arbeidsparticipatiegraad en het aantrekken van internationale werknemers kunnen ontwikkelingen als digitalisering, robotisering en automatisering het tekort aan arbeidskrachten – onder meer als gevolg van demografische ontwikkelingen – tegengaan.

3. Klimaatadaptie en energietransitie.

Klimaatverandering vergroot de kans op overstromingen en wateroverlast, hittegolven en hittestress en langdurige perioden van droogte. Dit brengt uitdagingen en veiligheidsoverwegingen, maar ook kansen met zich mee. Bijvoorbeeld het koppelen van thema's. Deze klimaatontwikkelingen hebben invloed op onze voedselvoorziening, de leefbaarheid, gezondheid en de natuur. Ook verandert de komende jaren de energievoorziening in Nederland fors. Deze energietransitie zal ook een grote impact hebben op de woon- en leefomgeving in Limburg. Energiebesparing in industrie, landbouw, woningen en mobiliteit én het accommoderen van de ruimtevraag voor de opwekking van duurzame energie, zoals zonne- en windenergie, zijn hierbij uitdagingen met impact op de omgeving.

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.

Op het gebied van wonen wordt er specifiek gekeken naar welke behoeften er zijn. De grootste opgave op korte- en middellange termijn zit in het toekomstgeschikt maken van de verouderde en niet-courante bestaande woningvoorraad. Uitgangspunten zijn dat deze woningen in eerste instantie levensloopbestendig dienen te worden gemaakt, en daarna ook verduurzaamd. Getalsmatig zijn er voldoende woningen, kwalitatief gezien zijn dit echter niet overal de juiste woningen en de juiste plannen. Met name in de middenhuur en sociale huur is er een steeds diverser wordende groep mensen aangewezen op nieuwe woon(zorg)concepten. Verder is er ook speciale aandacht voor de betaalbaarheid van woningen, aangezien kansen voor sommige doelgroepen afnemen door de stijgende prijzen. Een belangrijk instrument om de kwaliteit van het bebouwde gebied op orde te maken is de ladder voor duurzame verstedelijking. Hierdoor wordt de ruimte in bebouwd gebied optimaal benut.

Uitgangspunt hierbij is dat leegstaand vastgoed wordt hergebruikt en herbestemd wordt. Wonen is in principe alleen toegestaan in daarvoor bestemde woongebieden, hierop kunnen – tijdelijke – uitzonderingen worden gemaakt in de vorm van een flexibele schil.

Woonkwaliteit is niet alleen afhankelijk van de woning zelf. Omstandigheden die hier ook op van toepassing zijn, zijn bijvoorbeeld sociaaleconomische omstandigheden, gezondheid, leefbaarheid, het voorzieningenniveau, de bereikbaarheid en een veilige omgeving. De aandacht ligt bij het ontwikkelen van gemengde wijken, die bij kunnen dragen aan een sterk sociaal weefsel en verkleinen op die manier kloven in de samenleving. Ook belangrijk zijn natuur- en klimatologische eigenschappen van een woongebied. Groen, schone lucht, het tegengaan van hittestress en voorzieningen om wateroverlast (zowel overstromingen als droogte) tegen te gaan dragen daarmee bij aan de omgevingskwaliteit.

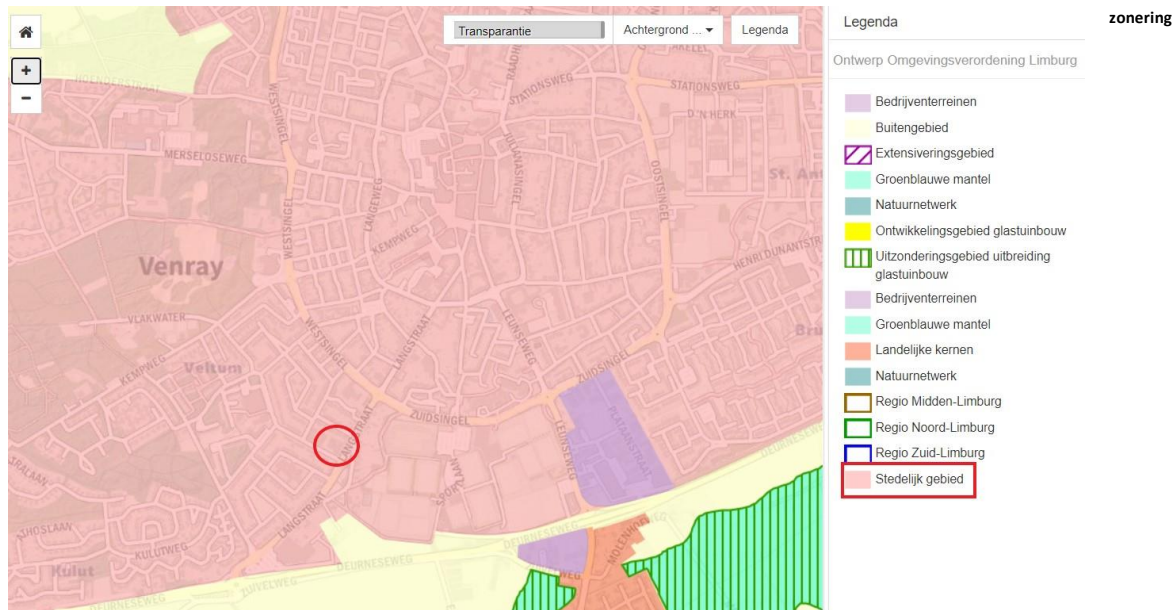
B. Zonering

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 zoneringskaarten. 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 projectgebied 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.

De aan de orde zijnde herontwikkeling en transformatie van het plangebied van een verouderde bedrijfslocatie binnen bestaand stedelijk gebied (voornamelijk een stedelijke woonomgeving) naar tot een nieuwe binnenstedelijke woonlocatie met een veel betere ruimtelijke (omgevings)kwaliteit, in een hoogwaardige architectuur en voor een specifiek segment in de woningmarkt (koopappartementen in het middensegment), past in de beleidsvisie van de provincie.

3.2.2 (Wijzigingsverordening) 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.

Het hoofdstuk Ruimte heeft twee kenmerkende verschillen met de andere onderdelen van de Verordening:

1. Het hoofdstuk bevat geen gedragsvoorschriften die gelden voor iedereen, maar uitsluitend instructiebepalingen die zijn gericht tot gemeentebesturen. Elders in de Omgevingsverordening wordt zeer incidenteel gebruik gemaakt van deze methodiek, maar het hoofdstuk Ruimte kent geen andere bepalingen dan opdrachten aan gemeentebesturen, die door de besturen in acht moeten worden genomen bij het vaststellen van bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen.
2. Het tweede verschil met de overige onderdelen van de Omgevingsverordening is dat de Wet ruimtelijke ordening slechts zeer beperkte mogelijkheden biedt om ontheffing te verlenen van een bepaling uit het hoofdstuk Ruimte.

Op 29 maart 2022 heeft het college van Gedeputeerde Staten van Limburg het ontwerp-besluit genomen waarmee de Omgevingsverordening Limburg 2014 wordt aangevuld met een viertal instructieregels die zicht richten tot de Limburgse gemeenten. Het gaat om de instructieregels over:

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

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

Reikwijdte verordening

Artikel 2.2.2 Ladder voor duurzame verstedelijking (LDV)

1. Een ruimtelijk plan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, houdt rekening met het bepaalde in artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening.
2. Bij een ruimtelijk plan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, worden tevens de mogelijkheden van herbenutting van leegstaande monumentale en beeldbepalende gebouwen, zoals bedoeld in artikel 2.2.3, onderzocht.
3. De toelichting bij het ruimtelijk plan bevat een verantwoording over de wijze waarop invulling is gegeven aan het bepaalde in het eerste en tweede lid.

Artikel 2.4.2 van de Omgevingsverordening stelt verder dat een ruimtelijk plan voor een gebied gelegen in de regio Noord-Limburg niet voorziet in de toevoeging van woningen aan de bestaande voorraad woningen alsmede aan de bestaande planvoorraad woningen anders dan op de wijze zoals beschreven in de door de gemeenteraden vastgestelde Regionale Woonvisie Noord-Limburg 2020-2024.

De toelichting bij het ruimtelijke plan voor een gebied gelegen in de regio Noord-Limburg dat betrekking heeft op het toevoegen van woningen aan de bestaande voorraad woningen alsmede aan de bestaande planvoorraad woningen, bevat verder een verantwoording van de wijze waarop invulling is gegeven aan het bovenstaande.

Afweging

Dit plan is getoetst aan de Ladder voor duurzame verstedelijking. Deze LDV-toetsing is in paragraaf 3.1.2 van deze plantoelichting opgenomen. Er zijn in de wijk Veltum geen bestaande leegstaande monumentale of beeldbepalende gebouwen beschikbaar waarin het beoogde programma van 18 koopappartementen gerealiseerd kan worden.

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.

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 een woongebouw met 18 koopappartementen te realiseren. Het plan bevordert daarmee de doorstroming op de regionale woningmarkt en levert een bijdrage aan 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 2persoonshuishoudens).

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.

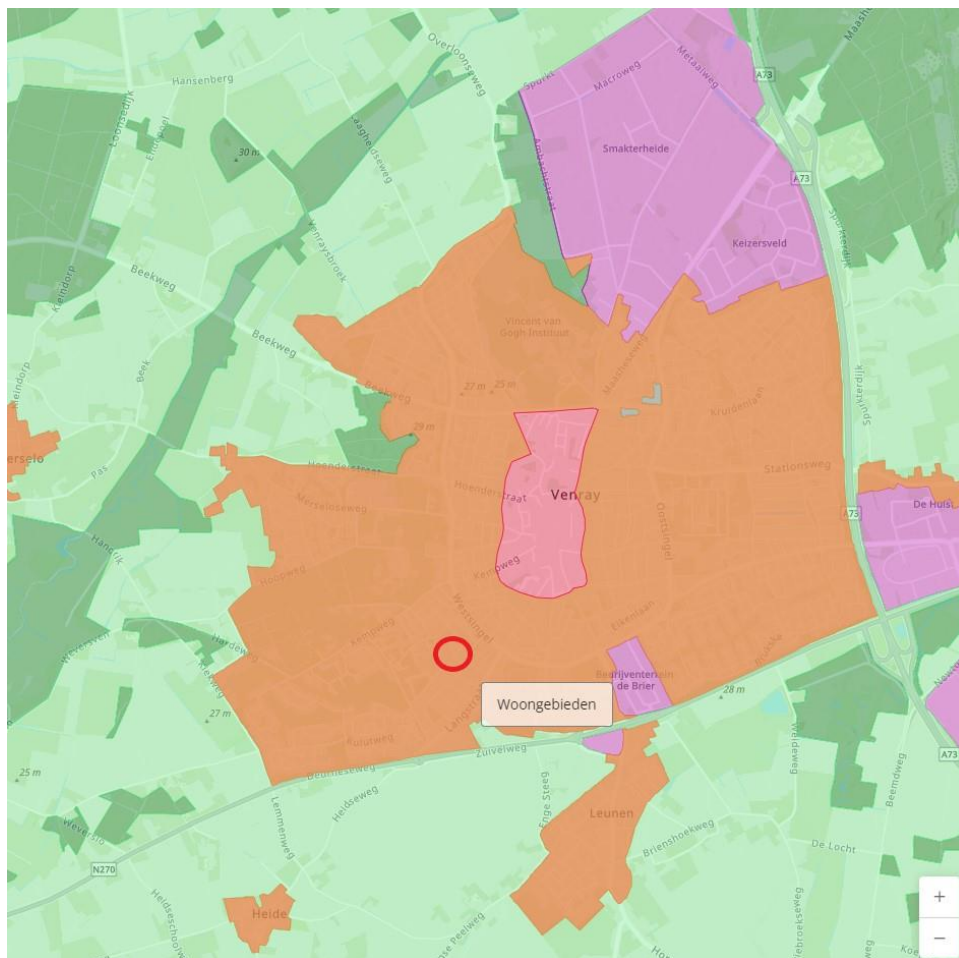
Afweging

Het onderhavige woningbouwplan wordt 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 betreft de transformatie – in twee fasen – van een voormalig bedrijfsperceel in een woongebied in binnenstedelijk gebied. Er wordt in de 1^e fase voorzien in de ontwikkeling van 18 koopappartementen in het middensegment voor met name senioren en andere kleine huishoudens. Deze appartementen worden gerealiseerd in een woongebouw waarin duurzaamheid, energiezuinigheid en klimaatadaptatie (o.m. door gevelgroen) belangrijke uitgangspunten vormen. Het plan levert hiermee een bijdrage aan de realisatie van woningtypes waar er binnen de Venrayse woningmarkt nog te weinig van zijn, zoals duurzame, energiezuinige, klimaatgeadapteerde en levensloopbestendige woningen in het goedkopere en middeldure segment (zowel huur als koop). Met name voor de doelgroepen starters en senioren.

Transformatie van voormalige bedrijfslocaties in woningbouwlocaties in (binnen)stedelijk gebied levert tevens een belangrijke bijdrage aan de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid ter plaatse.

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.

Venray heeft een urgent woningtekort. De woningmarkt is flink aangetrokken, de woningbehoefte komt voor de meeste kernen van de gemeente beduidend hoger uit dan eerdere prognoses. Om te zorgen dat het in Venray nu én in de toekomst goed wonen en leven is, staat de gemeente voor de grote opgave om het woningtekort (kwalitatief én kwantitatief) terug te brengen en te komen tot een gezond woningbouwprogramma. De gemeente Venray heeft met betrekking tot de realisatie van nieuw en gevarieerd woningaanbod, de volgende ambities geformuleerd:

- een goede differentiatie van de nieuwbouw, passend bij de behoefte;
- focus op betaalbaarheid in koop en huur;
- niet meer van hetzelfde, maar meer variatie in vorm, techniek en doelgroepen;
- meer sturing en regie op goede plannen, passend bij de opgaven;
- een daarbij passend stelsel van maatregelen, afspraken en instrumenten;
- focus op aanpassing bestaande woningvoorraad.

Het Omgevingsprogramma Wonen bevat tevens een uitvoeringsparagraaf waarin concrete voorstellen zijn opgenomen. Hierin wordt o.a. ingegaan op de organisatie, de regierol van de gemeente en de samenwerking met onze partners en het beoogde instrumentarium. Om de algehele voortgang te bewaken, zal het in 2021 ingestelde Regieteam Wonen gecontinueerd worden.

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.

In het Omgevingsprogramma Wonen wil de gemeente Venray zelf meer de regie pakken op de woningmarkt. Hiervoor zijn uitvoeringsinstrumenten nodig. In het Omgevingsprogramma Wonen is een 'verdeelsleutel betaalbaarheid' opgenomen voor plannen met meer dan 12 woningen. Daarnaast is aangekondigd dat de gemeente Venray een huisvestingsverordening en een doelgroepenverordening gaat opstellen en de inzet van verkoop regulerende maatregelen gaat onderzoeken.

De ‘verdeelsleutel betaalbaarheid’ (o.a. 50% bouwen in de categorie betaalbaar) is met het vaststellen van het Omgevingsprogramma Wonen van toepassing op alle woningbouwplannen van meer dan 12 woningen waarvan de planontwikkeling nog niet in een onomkeerbaar stadium is. Het gaat dan om grotere woningbouwplannen die nu in het beginstadium van ontwikkeling zijn. Deze verdeelsleutel is niet in beton gegoten. Jaarlijks vindt indexatie plaats en tweejaarlijks vindt een evaluatie plaats. Daarnaast kunnen er zwaarwegende redenen zijn om bij (nieuwe) woningbouwplannen af te wijken van de verdeelsleutel. Het is dan de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer om de noodzaak hiervan aan te tonen. Voor een aantal plannen is reeds geconstateerd dat de planvorming al te ver gevorderd is om de verdeelsleutel redelijkerwijs nog te kunnen toepassen. Het onderhavige woningbouwproject aan de Langstraat is er daar een van.

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 betreft de transformatie – in twee fasen – van een voormalig bedrijfsperceel in een woongebied in (binnen)stedelijk gebied. Transformatie van voormalige bedrijfslocaties in woningbouwlocaties in (binnen)stedelijk gebied levert een belangrijke bijdrage aan de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid ter plaatse.

Er wordt voorzien in woningtypes waar er binnen de Venrayse woningmarkt nog te weinig van zijn, zoals duurzame, energiezuinige, klimaatgeadapteerde en levensloopbestendige woningen in het goedkopere en middeldure segment (zowel huur als koop). Met name voor de doelgroepen starters en senioren.

Het beoogde maximale woningbouwprogramma van 21 woningen (fase 1 + 2) is ook opgenomen in de kwantitatieve woningbouwopgave voor de kern Venray in de periode 2021-2035.

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 netwerkennota 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 Blauwververstraat. Deze weg heeft verkeerskundig een functie als erfontsluitingsweg. Via deze weg is het plangebied goed en veilig bereikbaar voor zowel auto-als fietsverkeer.

HOOFDSTUK 4 MILIEU-PLANOLOGISCHE ASPECTEN EN ONDERZOEKEN

4.1 Milieueffectrapportage

4.1.1 Juridisch kader

Bepaalde activiteiten kunnen belangrijke nadelige gevolgen hebben voor het milieu, waardoor het opstellen van een milieueffectrapportage (m.e.r.) of het verrichten van een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is. In het Besluit milieueffectrapportage is vastgelegd welke activiteiten m.e.r.-plichtig zijn en voor welke activiteiten een m.e.r.-beoordeling moet worden verricht. In onderdeel C van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage zijn de activiteiten, plannen en besluiten opgenomen ten aanzien waarvan het maken van een milieueffectrapportage (m.e.r.) verplicht is. In onderdeel D van de bijlage zijn de activiteiten, plannen en besluiten opgenomen waarvoor een m.e.r.-beoordeling moet worden uitgevoerd. Als een activiteit op grond van onderdeel D m.e.r.-beoordelingsplichtig is, geldt voor een kaderstellend (bestemmings)plan dat die activiteit mogelijk maakt, een plan-m.e.r.-plicht.

Voor alle activiteiten zijn drempelwaarden opgenomen. Als een activiteit voorkomt in kolom 1 van de D-lijst en de drempelwaarden uit kolom 2 worden overschreden, is een m.e.r. (onderdeel C) of een m.e.r.-beoordeling (onderdeel D) verplicht. Voor activiteiten die genoemd worden in onderdeel D, maar waarbij de drempelwaarde niet wordt overschreden, geldt de verplichting om na te gaan of toch een m.e.r.-beoordeling (of een m.e.r.) moet worden uitgevoerd.

Het bevoegd gezag moet in zo'n geval nagaan of er sprake is van omstandigheden die - ondanks dat de drempelwaarden niet worden overschreden -aanleiding geven voor het verrichten van een m.e.r.(beoordeling). De motivering moet zijn gebaseerd op een toets die qua inhoud aansluit bij de verplichte m.e.r.-beoordeling.

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

In een vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt getoetst of een activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Een informele m.e.r.-beoordeling kan leiden tot twee conclusies:

1. belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn uitgesloten: er is geen m.e.r. of m.e.r.beoordeling noodzakelijk;
2. belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor een m.e.r.

De criteria waaraan moet worden getoetst zijn opgenomen in bijlage III van de Richtlijn 2014/52/EU van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 tot wijziging van Richtlijn 2011/92/EU betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten.

Categoriale indeling van het project; stedelijk ontwikkelingsproject

In artikel D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage is een categorie 'stedelijk ontwikkelingsproject' (D 11.2) opgenomen. Op grond van het Besluit milieueffectrapportage dient voor de 'aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject, met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen' een m.e.r.-ontwikkelingsbeoordeling te worden uitgevoerd in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

1. een oppervlakte van 100 hectare of meer;
2. een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of;
3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

Blijkens de nota van toelichting bij het Besluit m.e.r.¹ kan het bij een stedelijk ontwikkelingsproject gaan om 'bouwprojecten als woningen, parkeerterreinen, bioscopen, theaters, sportcentra, kantoorgebouwen en dergelijke of een combinatie daarvan'.

4.1.2 Toetsing

Toets m.e.r.-plicht

Binnen het plangebied wordt een woongebouw met 18 koopappartementen, 28 parkeerplaatsen en groenvoorzieningen gerealiseerd alsmede wordt een onbemand tankstation (zonder LPG) mogelijk gemaakt. Het realiseren van een dergelijk project komt niet voor in bijlage C van het besluit m.e.r.. Er is dus geen sprake van de verplichting om een m.e.r.-procedure te doorlopen.

Toets m.e.r.-beoordelingsplicht

In bijlage D van het Besluit milieueffectrapportage is aangegeven bij welke activiteiten, plannen en besluiten een m.e.r.-beoordeling moet plaatsvinden, dat wil zeggen een nadere afweging of mogelijk een m.e.r. procedure moet worden gevolgd. De realisatie van een woongebouw binnen stedelijk gebied *kan* mogelijk worden aangemerkt als de 'aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject' (categorie D11.2). De bij deze categorie genoemde drempelwaarden worden echter bij lange na niet overschreden, waardoor er in ieder geval zeker geen verplichting geldt om een m.e.r.-beoordeling uit te voeren.

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Uit de (uitgebreide) jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State blijkt dat de enkele omstandigheid dat een project relevante (negatieve) milieugevolgen heeft niet doorslaggevend is voor het oordeel of zo'n project is aan te merken als een 'stedelijk ontwikkelingsproject' in de zin van onderdeel D, kolom I, categorie 11.2 van de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage. De concrete aard en omvang van het project zijn veel belangrijkere criteria voor deze beoordeling (zie bijvoorbeeld AbRvS 15 maart 2017 / 201601015/1/R1 ECLI:NL:RVS:2017:694 (bouwmarkt Hornbach) en rechtbank Limburg, 8 december 2020, ECLI:NL:RBLIM:2020:9624).

Belangrijke criteria die in de jurisprudentie een rol spelen bij het oordeel of een project een 'stedelijk ontwikkelingsproject' is, zijn:

- de aard en de omvang van de voorziene wijziging;
- de wijziging van opzet en vormgeving (eventuele uitbreiding bebouwde oppervlakte);
- mogelijke gevolgen voor het milieu;
- veranderingen van het woon- en leefklimaat (door bijvoorbeeld verkeersaantrekkende werking);
- de vraag of het project is gelegen in bestaand stedelijk gebied

Toepassing gevend aan deze criteria leidt tot de conclusie dat er in casu geen sprake is van een stedelijk ontwikkelingsproject. Het aan de orde zijnde plan betreft een kleinschalige ruimtelijke ontwikkeling (zowel wat betreft het bouw -en woonprogramma, het aantal benodigde parkeerplaatsen en de optredende verkeersbewegingen). Het project wordt binnen bestaand stedelijk gebied gerealiseerd.

Binnen het plangebied zijn verder - ingevolge het geldende bestemmingsplan – nu al diverse stedelijke functies toegestaan in de vorm van een autobedrijf, een tankstation, twee bedrijfswoningen, parkeerplaatsen en erfverhardingen, waarbij het bebouwd - en verhard oppervlak maximaal 2225 m² bedraagt (d.w.z 73,67 % van het plangebied bebouwd en verhard is). Het onderhavige plan leidt tot een aanzienlijke afname van het bebouwd – en verhard oppervlak. Het plan voorziet namelijk in een nieuw bebouwd- en verhard oppervlak van niet meer dan 1593 m² (d.w.z 52,74 % van het plangebied is nog maar bebouwd en verhard).

¹ Staatsblad 2011, nr. 102

Uit deze plantoelichting blijkt dat het plangebied geen deel uitmaakt van een Natura 2000-gebied of een andere beschermd natuurgebied dat behoort tot het NatuurNetwerk Nederland (NNN) en het plan geen negatieve effecten heeft op elders gelegen gevoelige gebieden. Er is geen risico op verontreiniging en het project leidt niet tot hinder voor omliggende functies. Er worden geen gevaarlijke stoffen gebruikt en/ of technologieën toegepast, waardoor er geen sprake is van risico op ongevallen. Uit deze plantoelichting blijkt kortom dat er geen sprake is van nadelige gevolgen voor het milieu.

Conclusie

Gelet op de concrete omvang en de ruimtelijke aard en invloed van dit project en gezien ook het feit dat dit plan geen (relevante) milieugevolgen heeft, kan worden geconcludeerd dat dit project geen stedelijk ontwikkelingsproject is in de zin van categorie D11.2 Besluit milieueffectrapportage. Hierdoor is ook een (aanmeldnotitie) vormvrije m.e.r.-beoordeling niet noodzakelijk.

4.2 Geluidhinder

4.2.1 Inleiding

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 breedte van de geluidzones als functie van het aantal rijstroken van de weg en het soort gebied is weergegeven in onderstaande tabel.

Gebied		Breedte (m) geluidzones (art. 74)
Stedelijk	1 of 2 rijstroken	200
	3 of meer rijstroken	350
Buitenstedelijk	1 of 2 rijstroken	250
	3 of 4 rijstroken	400
	5 of meer rijstroken	600

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 stedelijk gebied van 53 dB (artikel 83 lid 1 Wgh).

Wegverkeerslawaaï

De Langstraat kent een snelheidsregime van 50 km/h en bestaat uit 2 rijstroken. Hierdoor geldt een geluidzone van 200 meter. Zowel de beoogde woningbouw in de 1^e fase als de 2^e fase van het plan, valt binnen deze zone. Akoestisch onderzoek naar het wegverkeerslawaaï op de beoogde woongebouwen is derhalve noodzakelijk.

De Blauwververstraat kent een snelheidsregime van 30 km/h, zodat deze weg niet gezoneerd is en derhalve niet hoeft te worden getoetst aan de Wet geluidhinder. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de weg echter *wel* beschouwd. Om een afweging te kunnen maken is wel aansluiting gezocht bij de Wet geluidhinder en is dat toetsingskader dus ook gehanteerd voor deze weg.

Spoorweglawaai en industrielawaai

De zones langs het spoor zijn afhankelijk van de vastgestelde geluidproductieplafonds (GPP-waarden) langs het spoor Nijmegen-Venlo. Conform het Besluit geluidhinder (Bgh) is in onderhavige situatie een wettelijke geluidzone van 600 meter van toepassing. De voorkeursgrenswaarde voor de geluidbelasting op de gevel van woningen bedraagt 55 dB (art.4.9, lid 1 Bgh). Het plangebied is op ca. 3,4 km afstand van het spoor gelegen. Het plangebied ligt ruim buiten de vastgesteld geluidzone.

In de ruime omgeving van het plangebied is geen gezoneerd industrieterrein aanwezig.

Inrichtingsgerelateerd lawaai

Het inrichtingsgerelateerde lawaai ter plaatse van het beoogde woongebouw en andere woningen in de omgeving van het plangebied als gevolg van het onbemande tankstation, is door middel van een afzonderlijk geluidsonderzoek in kaart gebracht. Verwezen wordt hier naar paragraaf 4.6.2 van deze plantoelichting.

4.2.2 Akoestisch onderzoek-fase 1

Uit een uitgevoerd akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai voor fase 1 van het woningbouwplan blijkt het volgende:

Langstraat

- De voorkeursgrenswaarde wordt wel, maar de maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden. De geluidbelasting ten gevolge van de Langstraat is maximaal 55 dB (incl. aftrek art. 110g Wgh).
- Bij de gemeente Venray is een verzoek ingediend voor het verlenen van een hogere waarde.
- In de voorliggende situatie geldt als ontheffingscriterium dat het nieuwbouwproject wordt gebouwd ter vervanging van bestaande bebouwing.
- Het treffen van maatregelen aan de bron in de vorm van een andere wegverharding zou kunnen worden overwogen. Hiermee is een geluidreductie van maximaal 5 dB te realiseren. De geluidbelasting kan daarmee echter niet worden teruggebracht tot de voorkeursgrenswaarde of lager. De kosten voor dergelijke maatregelen worden geraamd op €100.000,- (200 m * 10m * €50,-) en stuiten daarmee tevens op bezwaren van financiële aard.
- Indien een hogere waarde wordt vastgesteld, kan de gemeente aan deze ontheffing aanvullende voorwaarden stellen. Conform het **“Geluidbeleid Hogere Waarden Wet geluidhinder”** van de gemeente Venray dient elke woning te beschikken over ten minste één geluidluwe gevel. Hieronder wordt veelal verstaan dat de gevelbelasting niet hoger mag zijn dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor elk van de te onderscheiden geluidbronnen.
- In overleg met de gemeente kan mogelijk worden afgeweken van deze eis. Bij een geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde + 5 dB dienen de verblijfsruimten zoveel mogelijk aan geluidluwe zijden te liggen en ten minste één slaapkamer aan een geluidluwe zijde. Voor een eventueel balkon of loggia geldt bij voorkeur dat deze tevens aan de geluidluwe zijde ligt. De appartementen beschikken echter niet allemaal zondermeer over geluidluwe gevels.
- Bij het ontwerp van de 4 appartementen op de 1e en 2e verdieping die grenzen aan de zuidoostgevel (parallel aan de Langstraat), waar de hoogste geluidsbelasting van toepassing is, worden de hoofdslaapkamers voorzien van Silent-air systemen (of gelijkwaardig), waarbij het raam “gewoon” kan worden geopend zonder dat er een hoge geluidsbelasting naar binnen komt. Derhalve wordt dit systeem voor de hoofdslaapkamers als vervanging ingezet van een geluidsluwe gevel zoals gesteld in het gemeentelijk geluidbeleid.

- Conform Bouwbesluit 2012 worden in deze situatie ook eisen gesteld aan de minimale gevelgeluidwering. Wanneer een hogere waarde wordt verleend, moet voor de nieuwe appartementen worden aangetoond welke geluidwerende maatregelen aan de gevel noodzakelijk zijn om te kunnen voldoen aan het gestelde in Afdeling 3.1 van het Bouwbesluit. De minimaal vereiste geluidwering is het verschil in geluidbelasting (zonder aftrek artikel 110g Wgh) en 33 dB.

Uit een akoestisch onderzoek naar de gevelwering is gebleken dat dat de vereiste karakteristieke geluidwering al wordt behaald met standaard dubbel beglazing. Er zijn derhalve verder geen aanvullende voorzieningen nodig om te voldoen aan het conform Bouwbesluit vereiste binnenniveau van 33 dB.

Blauwververstraat

- De voorkeursgrenswaarde wordt niet overschreden, zou getoetst worden aan de Wet geluidhinder. De geluidbelasting is ten hoogste 42 dB (incl. art. 110g), waarmee deze waarde onder de voorkeursgrenswaarde ligt.
- Er is sprake van een goed woon- en leefklimaat.

Voor de volledige inhoud van het akoestisch onderzoek naar het wegverkeerslawaaï en het akoestisch onderzoek naar de gevelwering wordt verwezen naar de bijgevoegde rapporten die als bijlagen 1 en 2 integraal deel uitmaken van deze plantoelichting.

4.2.3 Akoestisch onderzoek-fase 2

Uit een uitgevoerd akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï voor fase 2 van het woningbouwplan blijkt het volgende:

Langstraat

- De voorkeursgrenswaarde wordt wel, maar de maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden. De geluidbelasting ten gevolge van de Langstraat is maximaal 61 dB (incl. aftrek art. 110g Wgh).
- Bij de gemeente Venray kan een verzoek worden ingediend voor het verlenen van een hogere waarde.
- In de voorliggende situatie kan als ontheffingscriterium worden aangedragen dat het nieuwbouwproject wordt gebouwd ter vervanging van een tankstation.
- Het treffen van maatregelen aan de bron in de vorm van een andere wegverharding zou kunnen worden overwogen. Hiermee is een geluidreductie van maximaal 5 dB te realiseren. De geluidbelasting kan daarmee niet worden teruggebracht tot de voorkeursgrenswaarde of lager. De kosten voor dergelijke maatregelen worden geraamd op €100.000,- (200 m * 10m * €50,-) en stuiten daarmee tevens op bezwaren van financiële aard.
- Indien een hogere waarde wordt vastgesteld, kan de gemeente aan deze ontheffing aanvullende voorwaarden stellen. Conform het **“Geluidbeleid Hogere Waarden Wet geluidhinder”** van de gemeente Venray dient elke woning te beschikken over ten minste één geluidluwe gevel. Hieronder wordt veelal verstaan dat de gevelbelasting niet hoger mag zijn dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor elk van de te onderscheiden geluidbronnen. Bij een geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde + 5 dB dienen de verblijfsruimten zoveel mogelijk aan geluidluwe zijden te liggen en ten minste één slaapkamer aan een geluidluwe zijde. Voor tuinen geldt bij voorkeur dat deze tevens aan de geluidluwe zijde liggen. De drie beoogde woningen beschikken allen over geluidluwe gevels. De tuinen liggen aan deze geluidluwe gevels. Bij het ontwerp van de woningen dient rekening te worden gehouden met het zoveel mogelijk aan de geluidluwe zijde positioneren van de verblijfsruimten, ten minste één slaapkamer dient aan een geluidluwe gevel te liggen.

- Conform Bouwbesluit worden in deze situatie eisen gesteld aan de minimale gevelgeluidwering. Wanneer een hogere waarde wordt verleend, moet voor de nieuwe woningen worden aangetoond welke geluidwerende maatregelen aan de gevel noodzakelijk zijn om te kunnen voldoen aan het gestelde in Afdeling 3.1 van het Bouwbesluit. De minimaal vereiste geluidwering is het verschil in geluidbelasting (zonder aftrek artikel 110g Wgh) en 33 dB.

Blauwververstraat

- De voorkeursgrenswaarde wordt niet overschreden, zou getoetst worden aan de Wet geluidhinder. De geluidbelasting is ten hoogste 40 dB (incl. art. 110g), waarmee deze waarde onder de voorkeursgrenswaarde ligt.
- Er is sprake van een goed woon- en leefklimaat.

Voor de volledige inhoud van het akoestisch onderzoek wordt verwezen naar de bijgevoegde rapport dat als bijlage 3 integraal deel uitmaken van deze plantoelichting.

4.3 Bodem

In het kader van het onderhavige plan wordt binnen het plangebied een nieuwe bodemgevoelige functie toegelaten in de vorm van een woongebouw met 18 appartementen. 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.

4.3.1 Bodem- en grondwateronderzoek-fase 1 (voormalige garage/showroom)

Ter plaatse van het plangebied is een verkennend bodemonderzoek (NEN 5740) uitgevoerd. De onderzoekslocatie bevindt zich aan de Langstraat 110a te Venray. Het betreft hier de locatie waar de voormalige garage en showroom was gevestigd, maar niet het tankstation zelf. Dat bevindt zich aan de Langstraat 110 en is afzonderlijk onderzocht (zie hiervoor paragraaf 4.3.2 van deze plantoelichting). Het voornemen is om het bestaande pand te slopen en nieuwbouw van een appartementencomplex te realiseren. In de onderstaande tabel zijn de uitvoering en de resultaten van het onderzoek schematisch weergegeven.

Onderzoeksopzet	
Werkwijze vooronderzoek	NEN 5725, aanleiding A
Strategie bodemonderzoek	NEN 5740, (verdachte) deellocaties
Vooronderzoek	
Oppervlakte onderzoekslocatie	Circa 2.400 m ²
Gebruik locatie	Autogarage met een werkplaats, een wasplaats, twee bovengrondse olieopslagen, een bovengrondse glycolenopslag, een ondergrondse HBO-tank en showrooms voor auto's, zwembaden en sauna's
Bijzonderheden	Uit eerder uitgevoerd bodemonderzoek zou ter plaatse van onderhavige onderzoekslocatie geen (noemenswaardige) bodemverontreiniging aanwezig zijn. Op het naastgelegen terrein is een tankstation aanwezig. Ter plaatse van het tankstation is in het verleden een sterke bodemverontreiniging aangetoond. De sterke grondverontreiniging is gesaneerd. De grondwater verontreiniging wordt gemonitord. Uit de laatste monitoring blijkt dat ter plaatse van het (zuidelijke) pompeiland nog een sterke grondwaterverontreiniging met minerale olie aanwezig is.
Bodemonderzoek	
Bodemopbouw tot 6,0 m-mv	Zand, matig fijn, zwak siltig
Grondwaterstand	Circa 4,0 m-mv
Bijmengingen of bijzonderheden	Plaatselijk worden bijmengingen met baksteen aangetroffen. Bijzonderheden, waaronder brandstofgeuren en / of olie- / waterreacties, zijn niet aangetroffen. Ter plaatse van enkele boringen is een (handmatig) ondoordringbare laag aanwezig.

**Tabel onderzoeksopzet, resultaten
voor- en bodemonderzoek**

Verkenkend bodemonderzoek

Deellocatie A: onverdacht terrein

Voor het onverdacht terrein c.q. het buitenterrein houdt de hypothese 'onverdachte locatie' geen stand. In de bovengrond onder het bedrijfspand worden lichte verontreinigingen met lood en minerale olie aangetroffen. Op het buitenterrein en in de ondergrond zijn geen van de onderzochte parameters boven de achtergrondwaarden aangetroffen. Het grondwater is ten hoogste licht verontreinigd met barium.

Deellocatie B: werkplaats

Voor de werkplaats houdt de hypothese 'verdachte locatie' stand. In het grondwater zijn namelijk lichte verontreinigingen met barium en trichloormethaan aangetroffen. In de grond zijn geen van de onderzochte parameters verhoogd aangetroffen.

Deellocatie C: wasplaats incl. olieafscheider

Ter plaatse van de wasplaats met olieafscheider is een sterke verontreiniging met kobalt in de grond aangetoond. Het grondwater is licht verontreinigd met barium en trichloormethaan. Gelet op het gebruik van de onderzoekslocatie en de aangetroffen grondlagen wordt verwacht dat de sterke verontreiniging zich voornamelijk in de laag onder het beton bevindt tot een diepte van 0,7 m-mv. Bij een oppervlakte van 50 m² wordt de omvang van de verontreiniging ingeschat op circa 35 m³. Aangezien er in verband met de aanwezig betonverharding momenteel geen risico's worden verwacht, is in overleg met de opdrachtgever geen nader onderzoek uitgevoerd.

Deellocaties D en E: bovengrondse olieopslag en bovengrondse olie- en glycolenopslag

Ten aanzien van de bovengrondse olieopslag (deellocatie D) en de bovengrondse olie- en glycolenopslag (deellocatie E) houdt de hypothese 'verdachte locatie' geen stand. Zowel in de grond als in het grondwater zijn geen van de onderzochte parameters boven de achtergronden / of streefwaarden aangetoond.

Deellocatie F: ondergrondse HBO tank (15.000 liter)

Op basis van de resultaten wordt geconcludeerd dat de hypothese 'verdachte locatie' geen stand. In de grond en het grondwater zijn geen verhoogde gehalten boven de achtergronden / of streefwaarden aangetoond.

Deellocatie G: Grondwaterverontreiniging tankstation

Uit het vooronderzoek blijkt dat ter plaatse van het tankstation een sterke verontreiniging met minerale olie in het grondwater aanwezig is. Indien de verontreiniging wordt bevestigd, bestaat er een mogelijkheid dat deze op onderhavige onderzoekslocatie aanwezig is. Uit de resultaten van de herbemonstering van het grondwater uit de peilbuis waar eerder een sterk verhoogd gehalte minerale olie is aangetoond, blijkt dat nog een lichte verontreiniging aanwezig is. Op basis hiervan is het niet aannemelijk dat de aangetoonde grondwaterverontreiniging ter plaatse van het tankstation zich noemenswaardig uitstrekt tot op de onderhavige onderzoekslocatie.



Conclusie verkennend bodemonderzoek

De verontreiniging met kobalt ter plaatse van de wasplaats vormt een belemmering voor de aanvraag van een omgevingsvergunning. Om een uitspraak te kunnen doen over de (gehele) omvang van de verontreiniging met kobalt dient een nader bodemonderzoek uitgevoerd te worden.

Nader bodemonderzoek

Dit nadere bodemonderzoek is uitgevoerd. De omvang van de verontreiniging (gehalten > achtergrondwaarde) met kobalt bedraagt circa 15 m³, waarvan 5 à 10 m³ grond sterk verontreinigd (gehalten > interventiewaarden) is. Er is derhalve geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging.

Het geval van bodemverontreiniging is waarschijnlijk ontstaan door het aanbrengen van verontreinigde grond vóór de bouw van het bedrijfspand omstreeks 1961 en derhalve vóór 1987. Dergelijke gevallen worden ook wel benoemd als 'historische verontreinigingen' of 'oude gevallen'. Het geval is niet saneringsplichtig, waarbij opgemerkt moet worden dat in het kader van bijvoorbeeld de ruimtelijke ontwikkeling van het terrein wel sanerende maatregelen kunnen worden geëist.

Conclusie nader bodemonderzoek

Aanvullend (nader) bodemonderzoek wordt niet zinvol geacht. De initiatiefnemer heeft echter besloten om de beperkte en ondiepe verontreiniging te saneren en dus volledig af te voeren. Indien wordt overgegaan tot sanering van de bodemverontreiniging dient eerst een plan van aanpak of een saneringsplan opgesteld of een melding in het kader van het Besluit Uniforme Saneringen (BUS) verricht te worden. In het plan van aanpak / het saneringsplan / de BUS-melding wordt een uitvoeringsmethode omschreven om de bodem op een zo efficiënt mogelijke wijze te saneren. Het plan van aanpak, het saneringsplan of de BUS-melding dient goedgekeurd te zijn door het bevoegd gezag.

Bij werkzaamheden in de grond ter plaatse van het geval van bodemverontreiniging is er sprake van een 'saneringssituatie' omdat gewerkt wordt in / met sterk verontreinigde grond. Hiervoor dienen de nodige meldingen te worden gedaan en veiligheidsmaatregelen genomen te worden.

Indien er bij werkzaamheden grond vrijkomt die niet op de locatie kan worden hergebruikt, zijn de regels van het Besluit bodemkwaliteit, het Tijdelijk handelingskader voor hergebruik van PFAS houdende grond en baggerspecie (d.d. 29 november 2019) of de regionale bodemkwaliteitskaart van toepassing.

Voor de volledige inhoud van het verkennend bodemonderzoek en het nader bodemonderzoek wordt verwezen naar de bijgevoegde rapporten die als bijlagen 4 en 5 integraal deel uitmaken van deze plantoelichting.

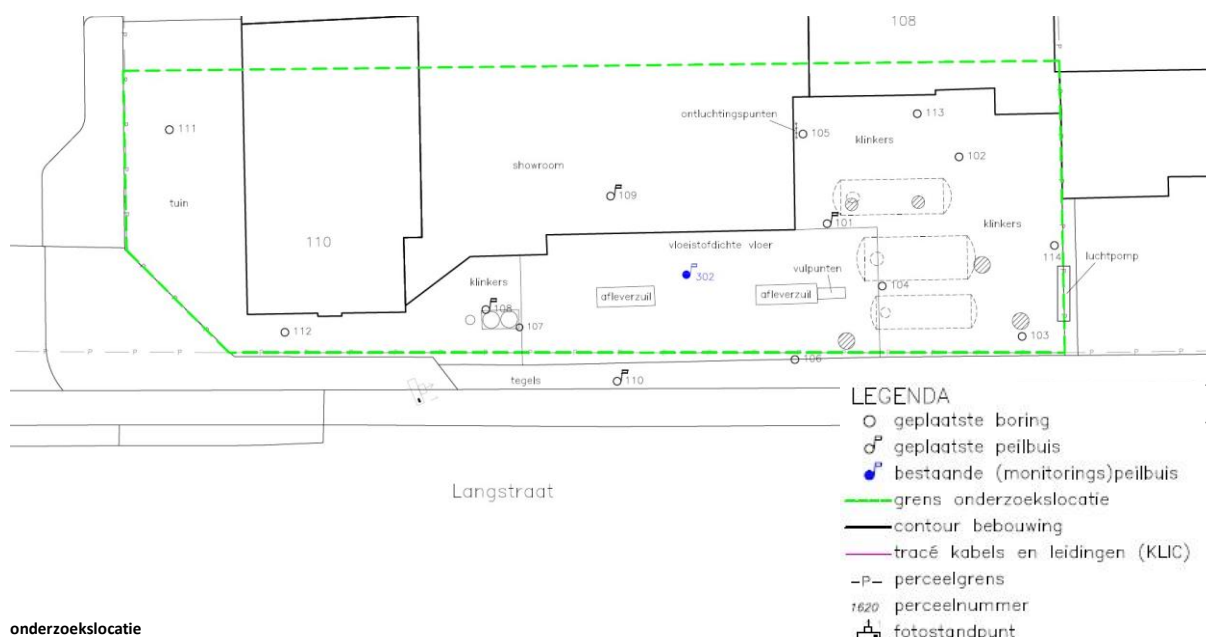
4.3.2 Bodem- en grondwateronderzoek-fase 2 (tankstation)

Er is een verkennend bodemonderzoek conform de NEN 5740 verricht op de locatie aan de Langstraat 110 te Venray. De aanleiding voor het bodemonderzoek is de voorgenomen overname van het tankstation op de locatie met bijbehorend terrein. In verband hiermee is inzicht in de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem vereist. Het doel van het onderzoek is het vastleggen van de feitelijke (actuele) bodemkwaliteit als zijnde referentieniveau. Hiermee wordt een toetsingsgrondslag verkregen met het oog op mogelijk toekomstige bodemverontreiniging. Met de resultaten van een vergelijkbaar eindsituatie-onderzoek na beëindiging van (een deel van) de bedrijfsactiviteiten kan worden bepaald of de bodem ter plaatse door die activiteiten verontreinigd is geraakt ondanks de getroffen bodembeschermende voorzieningen en maatregelen. Omdat sprake is van het continueren van de bestaande bedrijfsactiviteiten, geldt het bodemonderzoek tevens als eindsituatie-onderzoek voor de huidige eigenaar.

De grond en het grondwater ter plaatse van de verschillende onderdelen van de tankinstallatie zijn verdacht voor een verontreiniging met minerale olie, vluchtige olie, vluchtige aromaten en MTBE/ETBE (MTBE/ETBE alleen in het grondwater). Voor wat betreft de algemene kwaliteit is het resterende, over te nemen terrein onverdacht voor het voorkomen van een bodemverontreiniging.

Uit het verrichte bodemonderzoek blijkt het volgende:

- De zintuiglijk onverdachte boven- en ondergrond op het overige, eveneens over te nemen terreindeel (0,05 – 1,5 m-mv, MM1 en MM2) is niet verontreinigd met de onderzochte stoffen.
- De zintuiglijk onverdachte grond ter hoogte van de boven- en ondergrondse delen van de tankinstallatie en de oliebenzineafscheider van het tankstation is niet verontreinigd met minerale olie, vluchtige olie en vluchtige aromaten. Dit met uitzondering van (zeer) licht verhoogde gehalten aan ethylbenzeen en xylenen in de ondergrond bij de tanks (3,8 – 4,0 m-mv, boring 102).
- De voor een restverontreiniging verdachte bodemlaag van 4,3 – 4,5 m-mv bij de boringen 101, 108, 109 en 110 is niet verontreinigd met minerale olie, vluchtige olie en vluchtige aromaten.
- Het grondwater uit peilbuis 101 bij het tankcluster (tevens gebruikt voor de controle van de restverontreiniging in het grondwater) is niet verontreinigd met de onderzochte parameters.
- Het grondwater uit peilbuis 108 bij de OBAS (tevens gebruikt voor de controle van de restverontreiniging in het grondwater) is enkel licht verontreinigd met barium (natuurlijk verhoogde achtergrondconcentratie) en niet verontreinigd met de overige onderzochte parameters.
- Het grondwater uit peilbuis 302 (in de kern van de restverontreiniging) is matig verontreinigd met minerale olie. Het grondwater uit peilbuis 109 is marginaal verontreinigd met xylenen en niet verontreinigd met de overige onderzochte stoffen. Het grondwater uit peilbuis 110 is niet verontreinigd met de onderzochte stoffen.



Conclusie verkennend bodemonderzoek

Op basis van de resultaten van het onderzoek met betrekking tot de restverontreiniging met minerale olie in het grondwater ter plaatse van het pompeiland kan worden geconcludeerd dat die verontreiniging relatief beperkt van omvang is en zich niet verspreid heeft. Of in de grond onder het pompeiland ook sprake is van een restverontreiniging kan niet worden bepaald, omdat geen boring door de verharding van het pompeiland is geplaatst. Mocht ook sprake zijn van een restverontreiniging in de grond, dan is die eveneens beperkt van omvang aangezien de diepe boringen rondom op het veronderstelde niveau van de grondverontreiniging niet verontreinigd zijn. De restverontreiniging bevindt zich op een zodanig diep niveau in de bodem dat er sprake is van een schone leeflaag van ruim voldoende dikte, zodat een bouwontwikkeling en bestemmingswijziging hierdoor niet belemmerd wordt.

Met het uitgevoerde bodemonderzoek is de actuele bodemkwaliteit, zijnde de nulsituatie, ter plaatse van het tankstation voldoende vastgelegd. De resultaten van onderhavig onderzoek kunnen door de huidige eigenaar beschouwd worden als eindsituatie.

Bij beëindiging van (een deel van) de bedrijfsactiviteiten zal een vergelijkbaar eindsituatie-onderzoek uitgevoerd worden, om vast te stellen of er door die activiteiten een bodemverontreiniging is ontstaan

Voor de volledige inhoud van het bodemonderzoek wordt verwezen naar de bijgevoegde rapport dat als bijlage 6 integraal deel uitmaken van deze plantoelichting.

4.4 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 betekenende 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 betekenende mate bijdragen als bedoeld in artikel 5.16, eerste lid, onder c, van de Wet milieubeheer (Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)).

Voor woningbouw geldt dat woningbouwprojecten van netto niet meer dan 3000 woningen (in geval van twee ontsluitingswegen) 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 maximaal 21 woningen (18 koopappartementen (fase 1) en 3 patiowoningen (fase 2)) die via twee ontsluitingswegen (Blauwververstraat en Langstraat) bereikbaar worden. Het plan is veel 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. ten hoogste bedragen:

stofcategorie	2021	2030
stikstofdioxide (NO ₂)	12.6 µg/m ³	10.43 µg/m ³
fijn stof (PM ₁₀)	16.78 µg/m ³	13.91 µg/m ³
fijn stof (PM _{2,5})	10.38 µg/m ³	7.15 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	50 µg/m ³
	(jaarlijks maximaal 35 overschrijdingen)	
Fijn stof (PM _{2,5})	Jaargemiddelde	25 µg/m ³
Stikstofdioxide (NO ₂)	Jaargemiddelde	40 µg/m ³
	Uurgemiddelde	200 µg/m ³
	(jaarlijks maximaal 18 overschrijdingen)	

De totale concentratie ter plaatse van het plangebied voldoet ruimschoots aan de geldende normstelling.

Conclusie

Aangezien ter plaatse van het plangebied sprake is van maximaal 21 nieuwe woningen met twee ontsluitingswegen - waardoor het project te kleinschalig is om in betekende mate bij te dragen aan een verandering/verslechtering van de luchtkwaliteit - en de achtergrondconcentraties ruimschoots voldoen aan de wettelijke normstelling, is voor het aspect luchtkwaliteit sprake van een goed woon- en leefklimaat.

4.5 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 bepaalde 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 $3,0 \text{ ou}_E/\text{m}^3$
2. Zoekgebieden woningbouw en bedrijventerreinen $8,0 \text{ ou}_E/\text{m}^3$
3. Buitengebied $14,0 \text{ ou}_E/\text{m}^3$

De normstelling is onderbouwd in de Gebiedsvisie geurhinder en veehouderij.

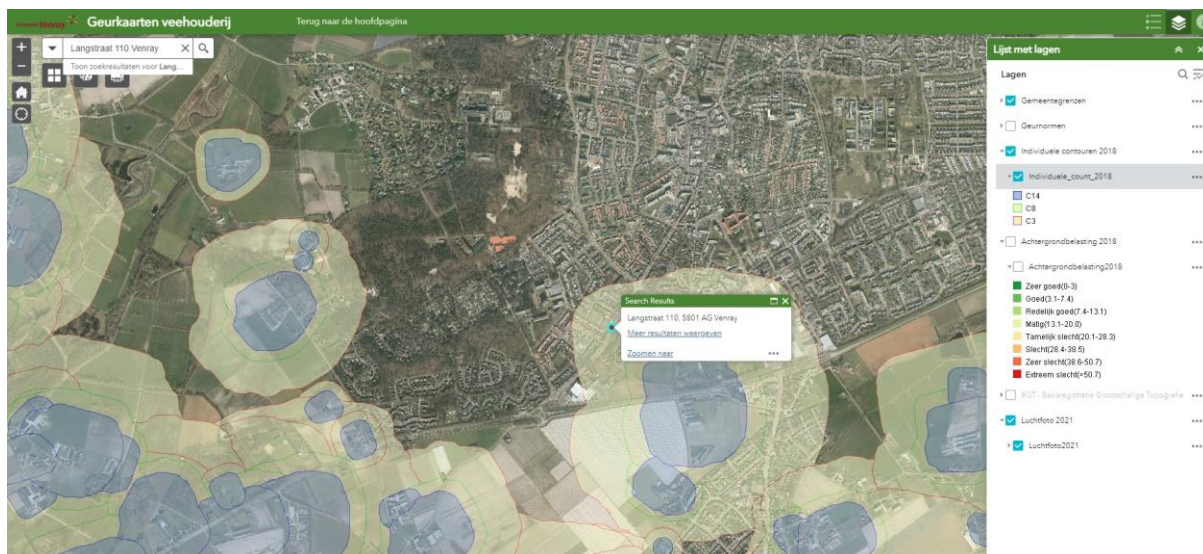
In de 'Aanvulling op de Gebiedsvisie, geurhinder en veehouderij gemeente Venray. Aanvaardbaar woon- en leefklimaat' is verder voor het buitengebied een maximale achtergrondbelasting van $20 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ opgenomen. Een matig woon en leefklimaat (tot 20% geurgehinderden) wordt aanvaardbaar geacht.

Bij de beoordeling of het woon- en verblijfsklimaat ter plaatse van het plangebied acceptabel is, dient de geurbelasting veroorzaakt door de individuele bedrijven (voorgroondbelasting) 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.

Voorgroondbelasting

Het onderhavige plangebied is volgens de Geurverordening een bestaand woongebied. Er geldt ter plaatse dus een (voorgroond)geurbelastingsnorm van maximaal $3 \text{ ou}_E/\text{m}^3$. Uit de meest recente geurhinderkaarten (14 november 2018) van de gemeente Venray blijkt dat deze geurnorm binnen het plangebied wordt overschreden als gevolg van een individuele veehouderij aan de Enge Steeg 1 te Leunen.

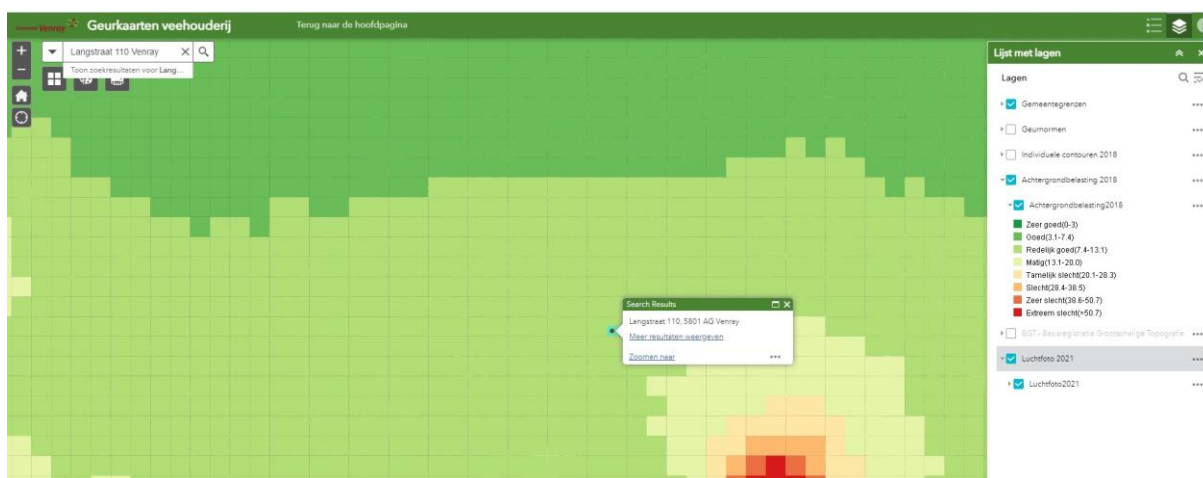
Het plan vormt echter geen belemmering voor deze veehouderij. De bestaande geursituatie blijft gehandhaafd. Er waren immers binnen het oorspronkelijke bedrijfsperceel ook al 2 geurgevoelige objecten in de vorm van 2 bedrijfswoningen aanwezig. Bovendien zijn er een groot aantal bestaande geurgevoelige objecten (burgerwoningen) aanwezig die veel dichterbij de veehouderij liggen dan het beoogde woongebouw (fase 1) en de beoogde 3 patiowoningen (fase 2).



voorgrondgeurbelasting plangebied e.o.

Achtergrondbelasting

Uit de geurhinderkaart achtergrondbelasting 2018 van de gemeente Venray blijkt dat de huidige achtergrondbelasting op het plangebied kan worden gekwalificeerd als een 'redelijk goed woon-en leefklimaat'. Dit komt overeen met een geurbelasting van (7,4- 13,1 ou_E/m³). In de 'Aanvulling op de Gebiedsvisie, geurhinder en veehouderij gemeente Venray' is aangegeven dat tot 20,0 ou_E/m³ nog sprake is van een aanvaardbaar woon-en leefklimaat. Deze norm wordt ter plaatse ruimschoots gehaald.



achtergrondgeurbelasting plangebied e.o.

4.6 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.

4.6.1 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.

4.6.2 Invloed milieuhinder op het plangebied

Het plangebied maakt deel uit van een rustige woonwijk. In de directe omgeving van het plangebied is weliswaar een belangrijke verkeersfunctie aanwezig (Langstraat als gebiedsontsluitingsweg), maar de woonfunctie ter plaatse van de Langstraat, de Blauwververstraat en de Niessenstraat, is veruit dominant.

In het kader van het garanderen van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de beoogde woningbouw voor zowel fase 1 en 2 – moet beoordeeld worden of er milieubelastende bedrijven/functies in de omgeving liggen die een bedreiging kunnen vormen voor dit goede woon- en leefklimaat. De dichtstbij gelegen potentieel belastende functies zijn:

1. tankstation (benzineservicestation zonder LPG/SBI-code 2008: 473-3) (milieucategorie 2): locatie Langstraat 110/ richtafstand: 30 meter/feitelijke afstand tot plangebied: 0 meter.
2. Veltumse kapel of Hubertuskapel (kerkgebouwen e.d./ SBI-code 2008: 9491) (milieucategorie 2): locatie Hoebertweg 31/ richtafstand: 30 meter/feitelijke afstand tot plangebied: ca. 125 meter.
3. huisartsenpraktijk Veltum (artsenpraktijk, kliniek en dagverblijf/ SBI-codes 2008: 8621,8622, 8623) (milieucategorie 1): locatie Langstraat 100/ richtafstand: 10 meter/feitelijke afstand tot plangebied: ca. 85 meter.

4. Tuincentrum Intratuin Venray (bouwmarkten, tuincentra, hypermarkten/ SBI-code 2008: 4752) (milieucategorie 2): locatie Langstraat 133/ richtafstand: 30 meter/feitelijke afstand tot plangebied: ca. 220 meter.

Ad 1

Er is een akoestisch onderzoek uitgevoerd om na te gaan of de nieuwbouw het nabij gelegen tankstation niet beperkt in haar activiteiten. Het tankstation grenst direct aan de woongebied van fase 1 en ligt op ca. 20 meter van de appartementen in het woongebouw. De optredende gevelbelastingen zijn getoetst aan de eisen uit het Activiteitenbesluit. Het betreft zowel het bepalen van de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ als de maximale geluidniveaus L_{Amax} .

langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus

De hoogste gevelbelasting in de dagperiode bedraagt 44 dB. Hiermee wordt voor de dagperiode voldaan aan de geluidseisen volgens het Activiteitenbesluit.

De hoogste gevelbelasting in de avond-/nachtperiode bedraagt 41 dB. Hiermee wordt **niet** voldaan aan de geluidseisen volgens het Activiteitenbesluit. De gevelbelasting is plaatselijk hoger dan vereist volgens het Activiteitenbesluit. Om de bedrijfsvoering van het tankstation niet te belemmeren moeten maatregelen worden getroffen die ervoor zorgen dat de geluidbelasting ter plaatse van de appartementen wordt teruggebracht tot de geluidseisen zoals opgenomen in het Activiteitenbesluit. Om aan het Activiteitenbesluit te kunnen voldoen is geadviseerd om het muurtje op de zuidoostgevel van de bergingen te verlengen richting het noordoosten. Indien dit muurtje circa 5 meter wordt verlengd, zal worden voldaan aan het Activiteitenbesluit. Deze 'geluidsmuur' is ook opgenomen in het onderhavige woningbouwplan.

maximale geluidniveaus

De maximale geluidniveaus bedragen in de dagperiode ten hoogste 65 dB(A) en in de avond-/nachtperiode ten hoogste 59 dB(A). Er wordt voldaan aan de geluidseisen van het Activiteitenbesluit.

Voor de volledige inhoud van het akoestisch onderzoek wordt verwezen naar de bijgevoegde rapport dat als bijlage 1 integraal deel uitmaakt van deze plantoelichting.

Ad 2 t/m 4

Door de bovengenoemde afstanden is er voldoende ruimtelijke scheiding tussen het beoogde woongebouw en de genoemde bedrijven en functies om milieuhinder te voorkomen en een goed woon- en leefklimaat te garanderen.

4.7 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).

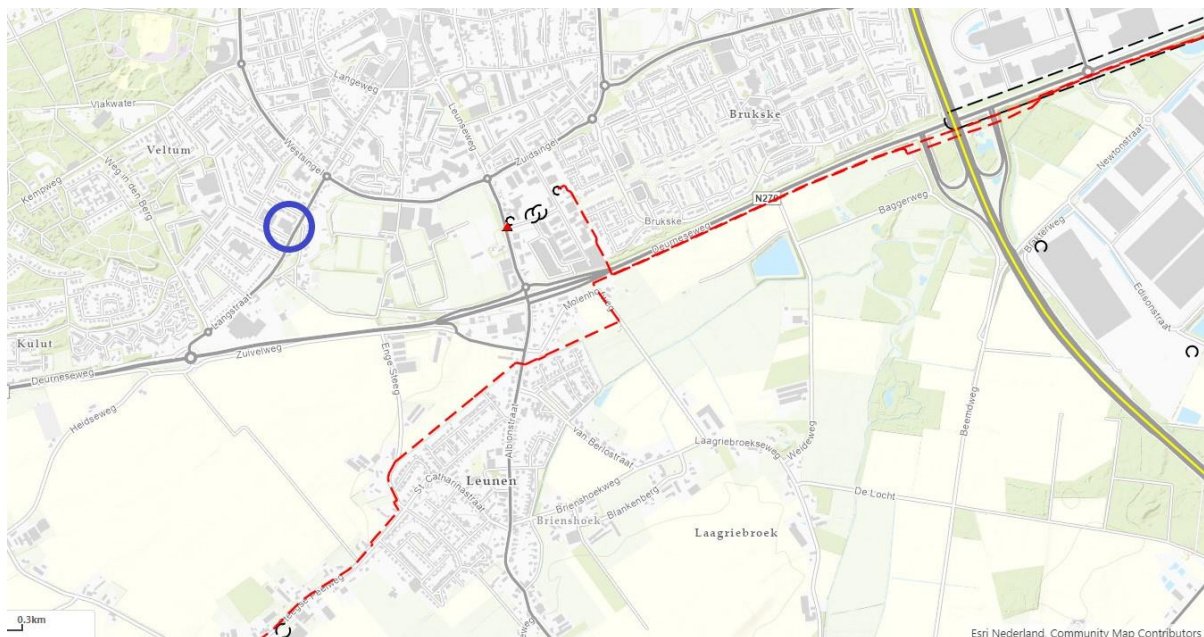
Het Nederlandse externe veiligheidsbeleid is gebaseerd op twee elementen: een harde norm in de vorm van het **plaatsgebonden risico (PR)** en een oriënterende waarde in de vorm van het **groepsrisico (GR)**. De norm voor het plaatsgebonden risico bedraagt één op de miljoen (10^{-6}) per jaar, ofwel 1 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.

4.7.1 Bedrijven en transport gevaarlijke stoffen

Binnen dit plan wordt een woonbestemming gerealiseerd. Het betreft hier een kwetsbare object in de zin van artikel 1 Bevi. Volgens de Risicokaart Limburg is er binnen een straal van ruim 750 meter om het plangebied geen enkele risicovolle inrichtingen aanwezig. De dichtstbijzijnde risicovolle inrichting is gelegen aan de Leunseweg-Acaciastraat in Venray.

Het betreft hier een tankstation met LPG met een maximale PR 10^{-6} contour van 25 meter (rond LPG-vulpunt) en een (generiek) invloedsgebied (1 % letaliteitgrens) voor het groepsrisico van maximaal 150 meter. Het plangebied ligt op ca. 770 meter van deze inrichting.



plangebied (blauw omcirkeld) en risicovolle inrichtingen in de omgeving

De dichtstbijzijnde weg waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt is de **N270 (Deurneseweg)**. De N270 is niet opgenomen in het Basisnet. Volgens de Risicokaart Limburg geldt voor deze weg – in ieder geval ter hoogte van het plangebied – geen plaatsgebonden risicocontour (PR-contour $10^{-6}/\text{jr} = 0$ meter). Het plangebied ligt op ca. 370 meter van de N270.

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/project 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 plan-of projectgebied is gelegen, hoeft geen berekening plaats te vinden van de ligging van de plaatsgebonden risicocontouren en de (toename van) de hoogte van het groepsrisico.

Een (beperkte) verantwoordingsplicht voor de hoogte van het groepsrisico is *wel* aan de orde indien een plan-of projectgebied 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.

Op basis van de rapportage 'Toekomstverkenningen Vervoer Gevaarlijke Stoffen over de Weg' kan een doorkijk gemaakt worden voor transporten van bepaalde gevaarlijke stoffen over A-en N-wegen in 2030. De doorkijk is bepaald met behulp van het Global Economy scenario. Hierbij worden aan de reeds bestaande tellingen bepaalde groeifactoren toegekend. Hieruit blijkt dat ter plaatse van de N270 nu en in 2030 voornamelijk en incidenteel 4 soorten gevaarlijke stoffen worden vervoerd, namelijk LF1 en LF2-stoffen ((zeer)brandbare vloeistoffen), LT2 (zeer toxische vloeistoffen) en GF3-stoffen (brandbare gassen/ LPG en propaan).

Voor de stofcategorieën LF1 en LF2 geldt een invloedsgebied van maximaal 45 meter, voor de stofcategorieën LT2 en GF3 bedraagt het invloedsgebied maximaal 880 meter resp. 355 meter. De gemeente Venray echter hanteert als maximum afstand van het invloedsgebied in dergelijke situaties de afstand behorend bij GF3-stoffen (maximaal 355 meter). Het plangebied ligt – zowel wat betreft het gebiedsdeel waar de woningbouw van fase 1 komt alsmede wat betreft het gebiedsdeel waar de woningbouw van fase 2 gerealiseerd zal worden – buiten dit invloedsgebied. Een (beperkte) groepsrisicoverantwoording is niet noodzakelijk.

4.7.2 Ondergrondse buisleidingen

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.

In onderhavige situatie ligt de dichtstbij gelegen buisleidingen op 856 meter afstand van het plangebied. Het betreft hier twee hogedruk aardgasleidingen (Z-541-15 en Z-541-17/ 219,1 Ø en 4000 kPa werkdruk). De PR-contour 10^{-6} /jr ligt binnen de reguliere belemmeringsstrook van 5 meter aan weerszijde vanuit het hart van de leidingen.

Om inzicht te krijgen in de bandbreedte van het invloedsgebied van de buisleidingen is het *Handboek buisleiding in bestemmingsplannen-Handreiking voor opstellers van bestemmingsplannen* (geactualiseerde versie 2016) geraadpleegd, waarin uit tabel 5.1 ‘1%-letaliteitsgrens bij hogedruk aardgastransportleidingen’ blijkt dat voor buisleidingen als de bovenstaande de 1%-letaliteitsafstand 95 meter bedraagt.

Hieruit volgt dat buisleidingen geen beperkingen opleggen aan het plan; de berekening van de ligging van de plaatsgebonden risicocontouren of de (toename van) de hoogte van het groepsrisico evenals een verantwoording is niet aan de orde.

4.7.3 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.

4.8 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. Het gehele grondgebied van de gemeente Venray heeft in de Tweede Wereldoorlog zwaar onder vuur gelegen. Bij eventuele grondwerkzaamheden en nieuwe ontwikkelingen in het plangebied, 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.

4.9 Ecologie

4.9.1 Natuur en landschap

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

4.9.2 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 plan *kan* leiden tot verhoogde emissie van stikstof. In deze rapportage wordt een analyse uitgevoerd van de hierdoor veroorzaakte extra depositie van stikstof op voor stikstof gevoelige habitattypen een leefgebieden van soorten in nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

Het plangebied is niet gelegen binnen de grenzen van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000-gebied. De dichtstbijzijnde natuurgebieden zijn 'Boschhuizerbergen' op ca. 4 km van het plangebied.

berekening

Voor de berekening van de planbijdrage voor de depositie van NOx en NH3 in Natura 2000-gebieden is gebruik gemaakt van de AERIUS CALCULATOR (2021).

bouwvrijstelling

Met de inwerkingtreding van de Wet stikstofreductie en natuurverbetering alsook het gelijknamige Besluit per 1 juli 2021 is een bouwvrijstelling van het bepaalde in artikel 2.7 lid 2 Wnb ingevoerd. De gevolgen van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden die wordt veroorzaakt door bij algemene maatregel van bestuur aangewezen activiteiten van de bouwsector, worden buiten beschouwing gelaten voor de toepassing van artikel 2.7, lid 2 Wnb (zie artikel 2.9a Wnb).

De AMVB waarnaar verwezen wordt is het Besluit natuurbescherming (Bn). Als activiteiten van de bouwsector als bedoeld in artikel 2.9a Wnb worden aangewezen:

- a. het verrichten van een bouwactiviteit of een sloopactiviteit die het feitelijk verrichten van bouw- of sloopwerkzaamheden aan een bouwwerk betreft, met inbegrip van de daarmee samenhangende vervoersbewegingen;
- b. het aanleggen, veranderen of verwijderen van een werk, met inbegrip van de daarmee samenhangende vervoersbewegingen (zie artikel 2.5 Bn).

gebruiksfase

Het beoogde woongebouw met 18 koopappartementen wordt niet aangesloten op het gasnet. Er wordt gebruik gemaakt van een gasloos energieconcept met alternatieve (niet fossiele) energiebronnen. Derhalve zijn gebouwemissies in de gebruiksfase niet relevant.

De relevante emissies van stikstofoxiden (NOx) en ammoniak (NH3) in de nieuwe gebruiksfase vinden plaats door verkeersbewegingen van en naar het plan. De verkeersgeneratie wordt bepaald op basis van kengetallen uit de CROW-publicatie 'Toekomstbestendig Parkeren'(2018). Voorgaand leidt tot het volgende overzicht:

Verkeerstype	Type woning	Max. bewegingen etm.
Licht verkeer	Appartement, koop, duur	140,4 per etmaal
Zwaar verkeer	Appartement, koop, duur	208 per jaar (0,6 per etm.)

- Licht verkeer is berekend op basis van tabel A4.2 Hoofdgroep wonen, koop, appartement, duur.
- Er is gekozen voor de maximale voertuigbewegingen per etmaal uit de betreffende tabel.
- CROW geeft geen specifieke cijfers voor vrachtverkeer in deze categorie. Derhalve is gerekend met retourbewegingen als gevolg van 2 afvalledigingen per week.
- Vervoer van bestelbusjes van bijvoorbeeld pakketdiensten vallen, conform de definitie uit de AERIUS invoerinstructie, onder licht verkeer. Derhalve wordt verondersteld dat deze vertegenwoordigd worden in de door CROW opgegeven verkeersgeneratie voor licht verkeer.

ontsluiting verkeer

Het verkeer dient te worden ontsloten tot op het punt waar het opgaat in het heersend verkeersbeeld. Conform de AERIUS Invoerinstructie 2021 is dit het geval op het punt, waarop het verkeer zich qua snelheid, optrek en stopgedrag niet meer onderscheidt ten opzichte van het overige verkeer, aanwezig op de betrokken weg. Volgens de instructie weegt hierin ook mee dat het verkeer moet zijn verdund tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer. Voor dit plan wordt ontsloten tot aan de N270. Op deze ontsluitingsweg wordt verondersteld dat de verkeersaantrekkende werking opgaat in het heersend verkeersbeeld. Het verkeer wordt ingegeven als verkeer binnen de bebouwde kom.

Het projecteffect bedraagt op alle rekenpunten ten hoogste 0,00 mol/ha/j. Bij een dergelijke projectbijdrage treden er geen significant negatieve effecten op binnen de omliggende Natura 2000-gebieden. Een vergunning in het kader van de Wet Natuurbescherming is voor het plan niet noodzakelijk. **Geconcludeerd wordt dat ten aanzien van het aspect stikstofdepositie er geen belemmeringen zijn voor de realisatie van het plan.** Uit berekening van de invoerwaardes blijkt dat de gemodelleerde emissies van de gebruiksfase niet leiden tot overschrijding van gestelde depositie-norm.

Conclusie

Op basis van bovenstaande uitgangspunten en bijgesloten bijlagen kan geconcludeerd worden dat de geplande activiteiten ten behoeve van het **gebruik** van het beoogde woongebouw met 18 appartementen (fase 1 van het plan) geen belemmeringen vormt als gevolg van de stikstofuitstoot op voor stikstof gevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten in nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

De stikstofuitstoot van tijdelijke en kortdurende bouwactiviteiten mag geheel buiten beschouwing worden gelaten.

Voor de volledige inhoud van het stikstofonderzoek en –berekening met AERIUS-CALCULATOR wordt verwezen naar het rapport dat als bijlage 7 integraal onderdeel uitmaakt van deze plantoelichting.

4.9.3 Flora en fauna

Om mogelijke ecologische gevolgen vanwege de planontwikkeling te beoordelen is een quickscan natuurwetgeving opgesteld. Hierin is ook gekeken naar de gevolgen van deze planontwikkeling voor beschermde flora en fauna. De belangrijkste bevindingen uit dit rapport zijn:

Vleermuizen

In de te slopen gebouwen bevinden zich mogelijk vleermuisverblijven. Omdat alle vleermuissoorten streng zijn beschermd, dient het voorkomen van dergelijke verblijven conform het vleermuisprotocol (Vleermuisvakberaad Netwerk Groene Bureaus en Zoogdierverseniging, 2021) te worden onderzocht. Volgens het vleermuisprotocol zijn daartoe 5 onderzoeksronden nodig:

- 3 rondes (2 avonden en 1 ochtend) onderzoek met batdetectors in de periode 15 mei – 15 juli (waarbij er minimaal 20 dagen zit tussen de twee bezoeken);
- 2 rondes (1 avond en 1 ochtend) onderzoek met batdetectors in de periode 15 augustus – 1 oktober (waarbij er minimaal 20 dagen zit tussen de twee bezoeken).

Indien blijkt dat er vleermuisverblijven aanwezig zijn, dient de functionaliteit daarvan te worden gewaarborgd. Dit houdt in dat er op aangepaste wijze wordt gesloopt (zodat er geen vleermuizen worden verstoord of gedood) en dat er nieuwe vleermuisverblijven gecreëerd moeten worden. Ook dient er dan een ontheffing op de Wnb te worden aangevraagd.

De eerste 3 rondes in de periode 15 mei – 15 juli, zoals hierboven aangegeven, zijn reeds uitgevoerd. Tot nu toe zijn géén vleermuizen waargenomen. De resterende 2 rondes in de periode 15 augustus – 1 oktober staan reeds gepland en worden nog uitgevoerd. Derhalve is er vóór vaststelling van dit bestemmingsplan duidelijkheid over de aanwezigheid van vleermuizen en of er een ontheffing dient te worden aangevraagd. Op deze manier wordt tegemoetgekomen aan de vooroverlegreactie van de provincie waarin zij verzoekt te wachten met het innemen van een definitief standpunt totdat de resultaten van het onderzoek bekend zijn.

Om daarnaast vertraging te voorkomen, is het verstandig om vooruitlopend op de resultaten van het vleermuisonderzoek alvast vleermuiskasten verspreid rondom de wijk op te hangen. Gewone dwergvleermuizen hebben bijvoorbeeld de tijd nodig om aan nieuwe verblijfplaatsen te wennen. Gedurende deze gewenningsperiode moeten zowel de oorspronkelijke situatie als de nieuw aangebrachte vervangende voorzieningen beide aanwezig zijn. Het is daarom beter om voor zekerheid te gaan en alvast 4 vleermuiskasten op te hangen. Dit dient te gebeuren aan niet te slopen of renoveren panden binnen een straal van 200 meter van het plangebied (BIJ12, 2017). Als blijkt dat er vleermuisverblijven aanwezig zijn die door de sloopwerkzaamheden zullen worden vernietigd, wordt vertraging van de werkzaamheden (in verband met de gewenningsperiode) in de meeste gevallen voorkomen.

De voorgenoemde typen vleermuiskasten zijn uitwendige modellen, die in principe niet geschikt zijn als permanente vervanging. Indien blijkt dat er in de te slopen gebouwen vleermuisverblijven aanwezig zijn, dan dient er een veelvoud van het aantal gevonden vleermuisverblijven in de nieuwbouw te worden gerealiseerd.

Vleermuiskasten die geschikt zijn om te dienen als permanente vervanging, dienen zich inwendig in het gebouw te bevinden. Een goedkoper en beter alternatief bestaat uit het maken van een open stootvoeg van minstens 2 cm breed, waarbij er in de achterliggende spouw een stuk geplastificeerd voliëregaas wordt geplaatst waaraan de vleermuizen kunnen hangen.

De laanbomen nabij het plangebied fungeren mogelijk als vaste vliegroute en/of foerageergebied van vleermuizen. Om verstoring van vleermuizen te voorkomen, mag er tot op een afstand van 10 meter van deze bomen alleen vleermuisvriendelijke buitenverlichting worden geplaatst; van de bomen af omlaag gerichte straatverlichting, met een scherpe bundel, zoals ledlampen. Hierbij kan worden gekozen voor amberkleurige UV-vrije led armaturen (Zoogdierverseniging, 2011) of rood licht (Spoelstra et al, 2017).

Algemeen voorkomende grondgebonden zoogdieren

In het plangebied komen mogelijk zoogdieren voor, die onder de Wnb zijn beschermd. 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. Om aan de algemene zorgplicht te voldoen, moeten dieren die tijdens de werkzaamheden worden aangetroffen, zo snel mogelijk naar een aangrenzende locatie buiten het plangebied worden verplaatst.

Voor de volledige inhoud van de quickscan wordt verwezen naar het rapport dat als bijlage 8 integraal onderdeel uitmaakt van deze plantoelichting.

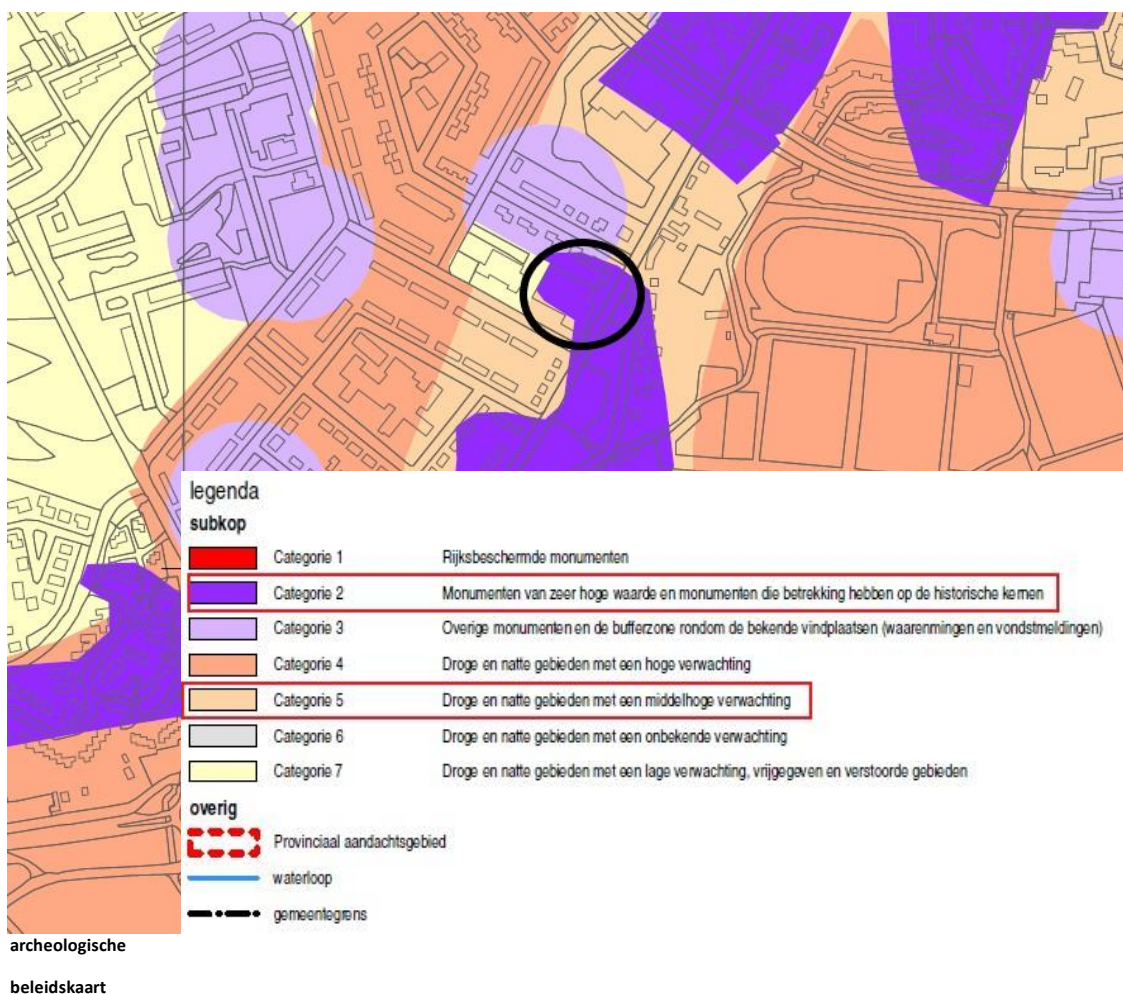
4.10 Cultuurhistorie en archeologie

4.10.1 Cultuurhistorie

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

4.10.2 Archeologie

De gemeente Venray heeft in dit kader, in 2008, dan ook een **archeologische beleidskaart (ABK)** voor haar grondgebied opgesteld (Moonen, B.J. 2008, Begrensd verleden; Een archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart en de cultuurhistorische waardenkaart voor de gemeente Venray (RAAP-Rapport 1482). Vanwege de gemeentelijke herindeling in 2010 heeft de gemeente Venray in 2011 een geactualiseerde ABK voor het gehele (gewijzigde) grondgebied opgesteld. Deze kaart is – samen met archeologische beleidsregels - in 2013 vastgesteld.



Volgens deze archeologische beleidskaart van de gemeente Venray is het plangebied voor een klein deel gelegen in een gebied met de status 'droge en natte gebieden met een middelhoge archeologische verwachting' (categorie 5) en voor het overgrote deel in een gebied met de status 'monumenten van zeer hoge waarde en monumenten die betrekking hebben op historische kernen' (categorie 2).

Voor gronden waarvoor een middelhoge archeologische verwachting geldt, is archeologisch onderzoek alleen dan noodzakelijk indien er een bodemingreep plaatsvindt van meer dan 50 cm –mv en er vervolgens een oppervlak van meer dan 2500 m² verstoord wordt. Voor gronden met een status van monument van zeer hoge waarde is archeologisch onderzoek noodzakelijk indien er een bodemingreep plaatsvindt van meer dan 50 cm –mv en er vervolgens een oppervlak van meer dan 250 m² verstoord wordt.

Gelet echter op het feit dat de bodem binnen het plangebied verstoord is door bebouwing, is een bouwhistorisch onderzoek verricht. Doel van dat bouwhistorisch onderzoek is een antwoord te vinden op de vraag of door de huidige bebouwing in het plangebied er nog een kans is dat er nog archeologische behoudenswaardige resten in het plangebied te verwachten zijn.

Conclusie

Uit de geraadpleegde bouwtekeningen en de aanwijzingen voor ondergrondse brandstoftanks en ondergrondse infra kan gesteld worden dat in het plangebied al aanzienlijke bodemingrepen hebben plaats gevonden waardoor het de vraag is of er nog behoudenswaardige archeologische resten in het plangebied te verwachten zijn. De waarschijnlijke aanwezigheid van een hoge zwarte enkeerdgrond zal een zekere bescherming hebben geboden tegen de bodemingrepen maar dit zal zeker ter plaatse van de funderingen en de brandstoftanks onvoldoende zijn geweest. De kans dat er nog een behoudenswaardige vindplaats in het plangebied aanwezig is wordt laag geacht.

Gezien de in dit onderzoek opgestelde verwachting is binnen het plangebied geen vervolgonderzoek noodzakelijk en kan het gebied voor wat betreft archeologische waarden worden vrijgegeven.

Voor de volledige inhoud van rapportage wordt verwezen naar de brief die als bijlage 9 integraal onderdeel uitmaakt van deze plantoelichting.

4.11 Verkeer en parkeren

Het plangebied wordt ontsloten via de Langstraat en de Blauwververstraat. Deze wegen hebben verkeerskundig een functie als gebiedsontsluitingsweg respectievelijk erftoegangsweg. Het bestaande profiel is op deze functies afgestemd. Ter hoogte van het plangebied geldt een 50 km/u- en 30 km/u-regime voor respectievelijk de Langstraat en de Blauwververstraat.

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 **1,5 pp /woning**. Op basis van deze norm dienen er voor 18 koopappartementen (18 x 1,5) **27 parkeerplaatsen** aangelegd te worden.

Er wordt op eigen terrein zorggedragen voor 22 parkeerplaatsen op het achtererf van het woongebouw. Daarnaast wordt er aan de Blauwververstraat – direct voor het woongebouw – voorzien in 6 langspaarkeerplaatsen, waarvan er 4 reeds aanwezig zijn en 2 extra worden aangelegd. De 4 bestaande langspaarkeerplaatsen die gebruikt worden voor dit project, werden al voornamelijk ten behoeve van het voorheen gevestigde autobedrijf gebruikt. Nu dit bedrijf is beëindigd komen deze parkeerplaatsen vrij voor het gebruik ten behoeve van het beoogde woongebouw. Het nieuwe gebruik van de bestaande 4 langspaarkeerplaatsen leidt derhalve niet tot een vermindering van openbare parkeergelegenheid ten behoeve van de bestaande bewoners van de Blauwververstraat. Verwezen wordt hier ook naar het bepaalde in paragraaf 2.2.3 van deze plantoelichting. Met de aanleg van 28 parkeerplaatsen wordt aan de gestelde parkeernorm voor **fase 1** voldaan.

Voor wat betreft **fase 2** van de gebiedsontwikkeling (3 patiowoningen) zit in de laatste (28^e) parkeerplaats het bezoekersparkeren verwerkt (0,3 pp per woning/ $0,3 \times 3 = 0,9$ (afgerond 1) pp). Het parkeren voor de bewoners van de patiowoningen kent een parkeernorm van 2 pp per woning (naast elkaar) en zal op eigen perceel plaats vinden. Dat zal te zijner tijd in een definitief woningbouwplan geborgd worden.

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 hoofdwatervgangen 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 3020 m². Het plangebied is thans voor 2225 m² verhard (1590 m² aan bebouwing + 635 m² aan erfverharding). In de nieuwe situatie bedraagt het netto afvoerend verhard oppervlak 1368 m² (835 m² aan bebouwing (waarvan 225 m² groen (sedum)dak waarop het hemelwater mag blijven liggen en ter plaatse verwerkt wordt; derhalve 610 m² (835-225)) + 758 m² aan erfverharding). Het plan voorziet in een afname van het afvoerend verhard oppervlak van 857 m² en is hydrologisch positief.

Ter plaatse van de Langstraat ligt een gescheiden rioolstelsel.

bodem en grondwater

Voor het bepalen van de bodemopbouw en geohydrologische situatie zijn gegevens uit de Grondwaterkaart van Nederland geraadpleegd en/of het DINO loket geïnterpreteerd en verwerkt. Het maaiveld van het plangebied ligt op een hoogte van 27 meter boven NAP, net als de omliggende gronden. De bodemopbouw tot 12 m-mv bestaat voornamelijk uit zand (zeer fijn tot zeer grof, lokaal kleiig, grindig of humeus) en leem .

De gemiddelde freatische grondwaterstand ligt op 5 m-mv (22 meter boven NAP). Op basis van het isohypsenpatroon van de grondwaterkaart wordt aangenomen dat de stromingsrichting van het freatisch grondwater noordoostelijk gericht is.

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

Er is geen informatie aanwezig over de feitelijke K-waarden van het plangebied zelf. De K-waarden (geeft de mate van infiltratiegeschiktheid aan) van het plangebied e.o. wordt – op basis van informatie uit de bodemdoorlatendheidskaarten van het waterschap Limburg - geschat op **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 en beschermingszone

Oppervlaktewater en waterlopen zijn binnen het plangebied niet aanwezig.

hoogwaterproblematiek

Het plangebied ligt buiten het stroomvoerend 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

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

1. afvoerend verhard oppervlak van 1368 m²;
2. een minimale K-waarde van 0,45 m/dag;
3. veiligheidsfactor van 0,5 m;
4. absoluut infiltratiesysteem met een dimensionering van 60 mm berging;
5. 100% afkoppeling van het afvoerend verhard oppervlak.

Uit de modelberekening volgt dat een bergende – en infiltrerende voorziening gedimensioneerd moet zijn op de volgende regenwaterkwantiteit:

kwantiteitsberekening
$1368 \text{ m}^2 \times 0,06 \text{ m} = 82 \text{ m}^3$

Over het algemeen wordt gesteld dat infiltratie van hemelwater interessant is indien:

- de doorlatendheid groter is dan ca. 0,2 m/24 uur;
- de grondwaterstand dieper dan 0,5 à 0,7 m minus maaiveld aanwezig is;
- het in te leiden hemelwater niet is verontreinigd.

Hieraan wordt in casu voldaan. 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.

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 toplaag 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.

Randvoorwaarde voorkomen (grond)water en bodemverontreiniging

Uit een verkennend bodemonderzoek van het gebied voor fase 1 van de woningbouw is een verontreiniging met kobalt ter plaatse van de voormalige wasplaats geconstateerd. Uit een nader bodemonderzoek naar deze verontreiniging is gebleken dat er geen sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging, er geen sprake is van een verontreiniging met b.v. vluchtige aromaten of olie, en deze (immobiele) verontreiniging enkel plaatselijk in de bovenlaag van de bodem zit. Het betreft hier een zogenaamde 'historische verontreiniging'. Het geval is niet saneringsplichtig (zie in dit verband ook paragraaf 4.3 van deze plantoelichting).

De initiatiefnemer heeft echter besloten om de beperkte en ondiepe verontreiniging te saneren en de verontreinigde grond volledig af te voeren. Voordat een - nader te bepalen – hemelwaterberging en – infiltratievoorziening gerealiseerd zal worden, zal eerst deze sanering hebben plaatsgevonden. Daarnaast zal een nader te bepalen infiltratiesysteem altijd dieper infiltreren dan waar de verontreiniging in de bovenlaag zit, en wordt voor dat infiltratiesysteem ook een andere locatie gekozen dan waar de verontreiniging is gelegen. Hierdoor wordt verontreiniging van het geïnfiltreerde hemelwater en grondwater alsmede de omringende bodem voorkomen.

Juridische borging hemelwaterberging en -infiltratie

Het aanleggen en in stand houden van een systeem van duurzame hemelwaterverwerking op eigen terrein zal als een voorwaardelijke verplichting opgenomen worden in de planregels van dit bestemmingsplan (artikel 5.1 onder e. jo artikel 7.3). De keuze en technische uitwerking van het uiteindelijk te realiseren waterbergende – en infiltratiesysteem zal plaatsvinden in het kader van de aanvraag - omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen.

huishoudelijk afvalwater

Onder de Langstraat ligt een gescheiden rioolstelsel. Het huishoudelijk afvalwater vanaf de appartementen 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 renvoi.

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 enkelbestemmingen 'Bedrijf' (artikel 3), 'Groen' (artikel 4) en 'Wonen' (artikel 5).

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 6), de algemene bouwregels (artikel 7), een algemene gebruiksregel (artikel 8), de algemene aanduidingsregel met een regeling voor een radarverstoringsgebied (artikel 9), de algemene afwijkingsregels (artikel 10), de algemene wijzigingsregels (onder meer ten behoeve van de realisatie van fase 2 van het plan (artikel 11)) en de procedure- en overige regels (artikelen 12 en 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 initiatiefnemer. Het plangebied is ook geheel in eigendom van de initiatiefnemer.

Op 1 juli 2008 zijn samen met de Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepalingen omtrent de grondexploitatie (Afdeling 6.4 Wro) in werking getreden. In de Grondexploitatiewet is bepaald dat de gemeente bij het vaststellen van een planologische maatregel waarin mogelijkheden voor een bouwplan gecreëerd worden, verplicht is maatregelen te nemen die verzekeren dat de kosten die gepaard gaan met de ontwikkeling van de locatie worden verhaald op de initiatiefnemer van het plan.

Als bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, eerste lid, van de wet, wordt onder andere aangewezen een bouwplan voor de bouw van een of meer woningen. Aangezien het voorliggende plan voorziet in het vergunnen van een woongebouw met 18 woningen (appartementen) is er sprake van een bouwplan in de zin van artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) stelt het vaststellen van een exploitatieplan waarin het kostenverhaal wordt geregeld verplicht, tenzij het kostenverhaal anderszins is verzekerd in de vorm van een anterieure overeenkomst (artikel 6.12 tweede lid, onder a Wro).

De initiatiefnemer en de gemeente Venray hebben samen een anterieure exploitatie-overeenkomst (inclusief planschadeverhaalsclausule) gesloten ten behoeve van het gemeentelijk kostenverhaal en de afwenteling van eventuele planschadeclaims op de initiatiefnemer. 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 21 juli 2022 hebben burgemeester en wethouders van Venray - op grond van artikel 1.3.1 Besluit ruimtelijke ordening - via de gemeentelijke website bekendgemaakt dat zij het voornemen hebben om het bestemmingsplan 'Langstraat 110-110a' voor te bereiden.

7.3.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

Op 25 juli 2022 heeft het College van Gedeputeerde Staten van Limburg (hierna ook : GS) gereageerd op dit plan. De provinciale opmerkingen zijn meegenomen en op 22 augustus 2022 heeft GS aangegeven akkoord te zijn met dit plan.

7.3.3 Omgevingsdialoog

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

Communicatie en dialoog

De initiatiefnemer heeft in overleg met de gemeente alle omwonenden met direct zicht op of aangrenzend aan het plangebied actief benaderd en geïnformeerd over het beoogde woningbouwplan. Er is door de initiatiefnemer een eindverslag gemaakt waarin een volledige verantwoording is opgenomen omtrent de gevoerde omgevingsdialoog.

Het eindverslag van de omgevingsdialoog is als bijlage 10 bij deze plantoelichting gevoegd en maakt er integraal deel van uit.

7.3.4 Procedure ontwerpbestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan heeft ter inzage gelegen van 19 augustus 2022 tot en met 29 september 2022. 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