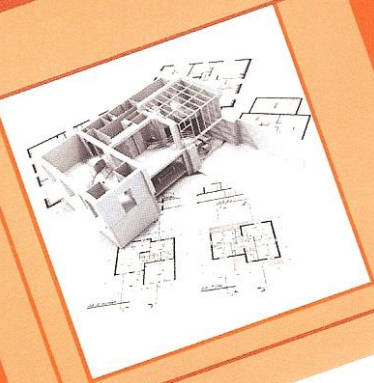
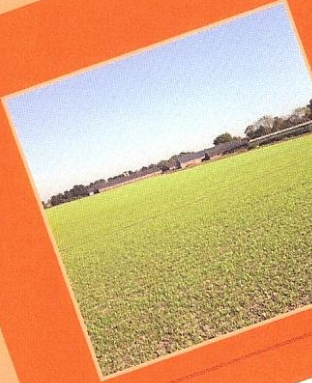




BEUSMANS & JANSSEN

Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening



RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

hobbyruimte/opslaggebouw

Prins Bernhardstraat 5

Gemeente Venray

VERANTWOORDING EN STATUS

Titel:	Ruimtelijke onderbouwing hobbyruimte/ opslaggebouw Prins Bernhardstraat 5 Venray	
Opdrachtgever:	F.P.N. Nelissen, Julianasingel 13, 5802 AS Venray	
Contactpersoon:	F.P.N. Nelissen	
Aantal pagina's:	50	
1^e concept:	20-12-2016	
2^e concept:	22-12-2016	
Definitief:	23 -06 -2017	
Opsteller:	mr. A.W.C.M. Jansen	paraaf:
Controleur:	mr. J.C.M.G. Beusmans	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: info@beusmans-jansen.nl
I: www.beusmans-jansen.nl

© 2017 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 veeelvoudigd, 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.

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1	INLEIDING	6
HOOFDSTUK 2	BESLUITGEBIED	7
2.1	Ligging van het besluitgebied	7
2.2	Beschrijving besluitgebied	8
2.3	Historisch perspectief	9
2.4	Ruimtelijk-functionele structuur	10
2.4.1	Ruimtelijke hoofdstructuur	10
2.4.2	Functies in het besluitgebied e.o.	11
HOOFDSTUK 3	PROJECT	12
3.1	Ruimtelijke ontwikkeling	12
3.1.1	Project binnen de totale transformatie van het ‘Hermesterrein’	12
3.1.2	Projectbeschrijving	13
3.2	Architectuur en beeldkwaliteit	14
3.3	Duurzaam bouwen, brandveiligheid en voorzieningen	15
HOOFDSTUK 4	BELEIDSKADER	16
4.1	Rijksbeleid	16
4.1.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	16
4.1.2	Ladder voor duurzame verstedelijking	16
4.1.3	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening	17
4.2	Provinciaal beleid	18
4.2.1	Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014	18
4.2.2	Omgevingsverordening Limburg 2014	19
4.3	Gemeentelijk beleid	20
4.3.1	Structuurvisie	20
4.3.2	Strategische visie Venray 2020	21
4.3.3	Ontwikkelingsperspectief Venray 2015	22
4.3.4	Verkeers- en vervoersbeleid	22
4.3.5	Toetssteen Openbare Ruimte (TOR) 2015	23
4.3.6	Geldend bestemmingsplan	24
4.4	Afweging beleidskader	26
HOOFDSTUK 5	ONDERZOEKSASPECTEN	27
5.1	Geluidhinder	27
5.2	Bodem- en grondwaterkwaliteit	27
5.3	Luchtkwaliteit	28
5.4	Externe veiligheid	28
5.5	Geurhinder	29
5.6	Milieuzonering	30
5.6.1	VNG Handreiking Bedrijven en Milieuzonering	30
5.6.2	Invloed milieuhinder vanuit het besluitgebied	31
5.7	Cultuurhistorie en archeologie	31

5.8 Ecologie	33
5.8.1 Natuur en landschap	33
5.8.2 Flora en fauna	34
5.9 Obstakelbeheer- en radarverstoringsgebied en straalpaden	35
5.10 Verkeerkundige aspecten	36
5.10.1 Ontsluiting en verkeersveiligheid	36
5.10.2 Parkeren en laden en lossen	36
5.11 Waterhuishouding	38
5.12 Niet gesprongen explosieven (NGE)	38
 HOOFDSTUK 6 BELANGENAFWEGING	 39
 HOOFDSTUK 7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID EN KOSTENVERHAAL	 41
 HOOFDSTUK 8 SYSTEMATIEK EN VERBEELDING	 42
 HOOFDSTUK 9 PROCEDURE	 43
9.1 Procedure artikel 3.10 e.v. Wabo	43
 BIJLAGEN	 44
 BIJLAGE 1	 45
VERKENNEND BODEMONDERZOEK	45
BIJLAGE 2	46
BEZONNINGSSTUDIE	46
BIJLAGE 3	47
ARCHEOLOGISCH ONDERZOEK	47
BIJLAGE 4	48
QUICKSCAN FLORA EN FAUNA	48
BIJLAGE 5	49
VLEERMUIZENONDERZOEK	49
BIJLAGE 6	50
VERKAVELINGSSCHETS	50

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

F.P.N. Nelissen, woonachtig aan de Julianasingel 13 te Venray (hierna ook te noemen: initiatiefnemer) heeft de gemeente Venray verzocht mee te werken aan de (ver)bouw van een hobbyruimte/opslaggebouw op het terrein van het voormalig busstation (Hermesterrein) aan de Julianasingel 29/Prins Bernhardstraat 5 te Venray (hierna ook te noemen: het project respectievelijk het besluitgebied).

Dit project maakt onderdeel uit van de totale transformatie van het Hermesterrein naar een modern, hoogwaardig en dynamisch binnenstedelijk woongebied. Dit gebied betreft thans een ruimtelijk laagwaardig binnenstedelijk verhard terrein met alleen bedrijfsbebouwing ten behoeve van het parkeren (stallen) en onderhouden van bussen. De omzetting van het terrein naar hoogwaardig woongebied is door de gemeente Venray en initiatiefnemer op korte termijn gepland, maar vooruitlopend daarop wenst initiatiefnemer op de locatie van het huidige pand op zo kort mogelijke termijn een eigentijdse hobbyruimte/opslaggebouw in gebruik te nemen..

De voorgenomen ontwikkeling van de hobbyruimte/opslaggebouw past niet binnen de huidige bestemming "Dienstverlening". Hierdoor is het project in strijd met de planregels van deze bestemming en dient een omgevingsvergunning ex artikel 2.1, lid 1 onder a en onder c jo. artikel 2.12, lid 1 onderdeel a, onder 3^o Wabo te worden verkregen.

De gemeente Venray acht deze ruimtelijke ontwikkeling wenselijk en heeft aangegeven bereid te zijn een omgevingsvergunning in dit kader te verlenen. De omgevingsvergunning dient een ruimtelijke onderbouwing te bevatten waarin (op basis van artikel 5.20 Besluit omgevingsrecht jo. artikel 3.1.6 Besluit ruimtelijke ordening) zijn neergelegd:

1. een verantwoording van de in de omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan gemaakte keuze van bestemmingen;
2. een beschrijving van de wijze waarop in de omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding;
3. de uitkomsten van het overleg met andere (overheids-)instanties;
4. de uitkomsten van alle noodzakelijke onderzoeken;
5. een beschrijving van de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van de omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan zijn betrokken (voor zover relevant).

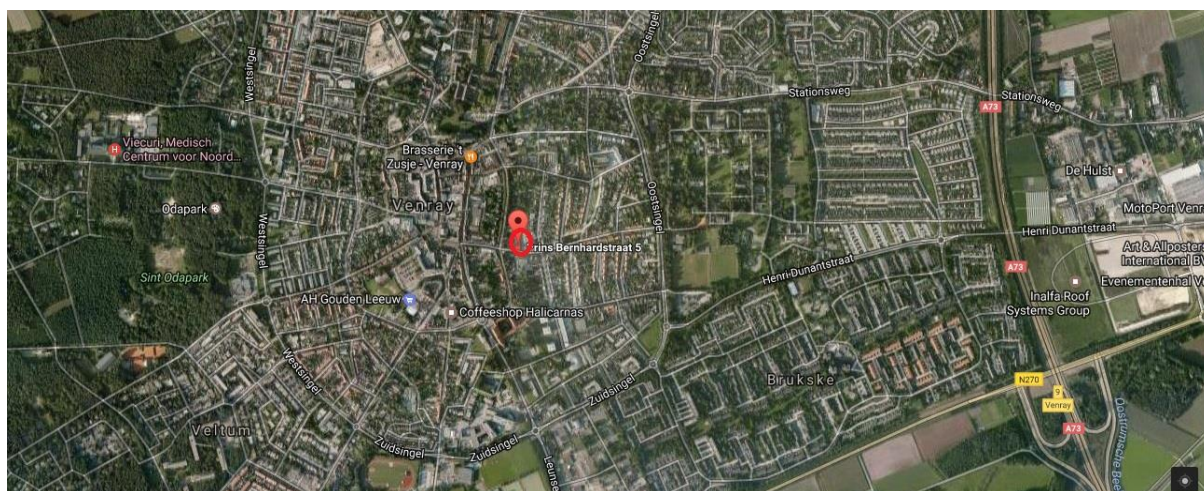
Onderhavige ruimtelijke onderbouwing is opgesteld ten behoeve van de vorenbedoelde omgevingsvergunningaanvraag voor het bouwen en planologisch strijdig gebruik en is als volgt opgebouwd: in de hoofdstukken 2 en 3 worden het besluitgebied en het bouwplan zelf beschreven. Vervolgens komt in hoofdstuk 4 het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleidskader aan de orde. In hoofdstuk 5 komt de toetsing aan de milieu-planologische- en overige onderzoeksaspecten aan bod. Hoofdstuk 6 bevat een belangenafweging. Hoofdstuk 7 beschrijft de economische uitvoerbaarheid en het kostenverhaal. In hoofdstuk 8 wordt nader ingegaan op de systematiek en digitale geometrische verbeelding. Hoofdstuk 9 bevat de wettelijke procedure.

HOOFDSTUK 2 BESLUITGEBIED

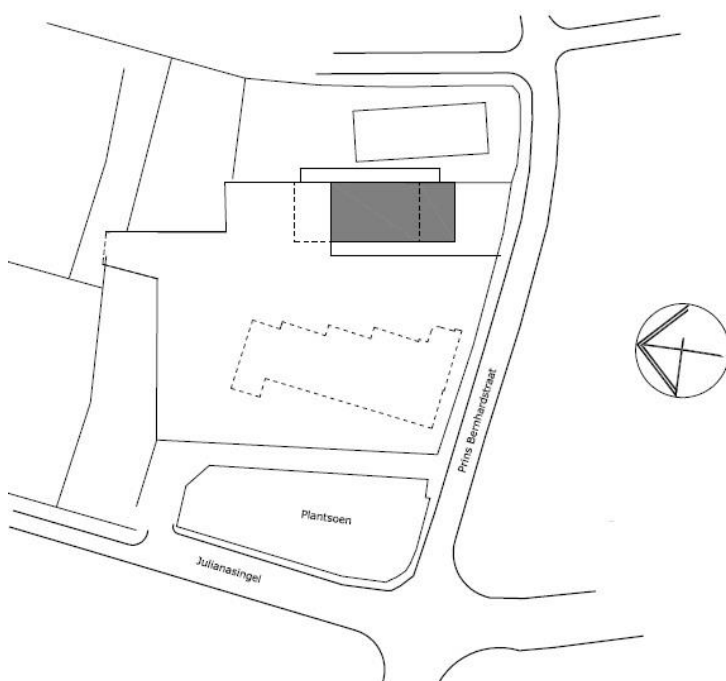
In dit hoofdstuk wordt de feitelijke situatie van het besluitgebied beschreven. Ook wordt er ingegaan op de aanwezige ruimtelijk-functionele structuur van het besluitgebied en omgeving.

2.1 Ligging van het besluitgebied

Het besluitgebied is gelegen binnen de bebouwde kom van Venray op de grens tussen binnenstad en centrumrand. Het besluitgebied is kadastraal bekend als gemeente Venray sectie C, nr. 7514 en plaatselijk bekend als Prins Bernhardstraat 5. Het besluitgebied heeft een oppervlakte van 623 m².



ligging besluitgebied in Venray (rood omcirkeld) (bron: Google Maps)



besluitgebied aan de Prins Bernhardstraat

2.2 Beschrijving besluitgebied

Het besluitgebied is gelegen op een (op dit moment) volledig verhard terrein waarop zich twee voormalig bedrijfsgebouwen van een openbaar vervoersbedrijf bevinden. Het eerste gebouw betreft een bedrijfsgebouw dat voorheen werd gebruikt als kantoor en garage ten behoeve van de stadsbussen. Het voormalige kantoorgedeelte op de begane grond wordt thans verhuurd aan een taartenbakster. Een deel van de garages wordt gebruikt voor opslag.

Het besluitgebied heeft betrekking op het tweede gebouw, een bedrijfsgebouw dat vroeger ten behoeve van reparatie- en onderhoud van de bussen werd gebruikt en waarin een buswasstraat was gevestigd. Dit gebouw staat geheel leeg. Het is *dit* gebouw dat in het kader van dit project (gedeeltelijk) wordt gesloopt en herbouwd (zie verder hoofdstuk 3 van deze ruimtelijke onderbouwing). Onderstaande foto's tonen de huidige staat van het besluitgebied e.o.





Verder bestaat het niet bebouwde terrein uit erfverharding, waarop geen hoofdgebouwen kunnen worden gerealiseerd. Ten westen van het besluitgebied is nog een parallelweg gelegen en een openbaar groenstrook. De parallelweg is een openbare weg die vooral door het huidige openbaar vervoersbedrijf wordt gebruikt en aan het verkeer zal worden onttrokken bij herontwikkeling van het gehele terrein.

2.3 Historisch perspectief

Van oorsprong is het bouwlandencomplex van Venray in het westen en noorden begrensd door bossen, stuifduinen en heidevelden. In het zuidoosten liggen de bouwlanden tegen het beekdal van de Oostrumse beek. Venray bestaat rond 1850 uit twee bebouwde wegen, linten, met een sterke noord-zuid oriëntatie. Daar waar beide linten elkaar bijna raken, is sprake van een zekere centrumvorming. Rond het dorp, over de akkers ligt een enigszins verdicht, grillig wegenpatroon.

De eerste vormen van verstedelijking tekenen zich af rond 1915. Pal langs Oostrum wordt de spoorlijn aangelegd. Door de aanwezigheid van een station bij Oostrum neemt de betekenis van de landweg tussen Oostrum en Venray toe. De verbindingen naar het westen (de peel) nemen langzaam in betekenis toe, zonder dat dit al te sterke gevolgen heeft voor de uitbreidingsrichting van het dorp. Het spinnenweb van wegen rond Venray verdicht net voor de tweede wereld oorlog in alle richtingen. Lange uitlopers beheersen echter het beeld. Van Veltum en Leunen tot Venray is nu sprake van min of meer continue lintbebouwing. Een zelfde lintbebouwde structuur is ontstaan langs de weg over de akkers richting Oostrum.

De echte verstedelijking van Venray begint rond 1965 zichtbaar te worden. De contour van het verstedelijkte gebied wordt vooral bepaald door de West- en Oostsingel. Beide singels bestaan uit een combinatie van “opgewaardeerde” landwegen en nieuwe tracés. Binnen de singels komen de planmatig ontwikkelde gebieden tot stand die op het kaartbeeld aan het stratenpatroon herkend kunnen worden.

De industriële ontwikkeling van Venray wordt in gang gezet met het ten noorden van de kern gesitueerde bedrijventerrein Smakterheide. De opkomst van het moderne verkeer is verder afleesbaar aan de ontwikkeling van de infrastructuur. De oorspronkelijke twee noord-zuid gerichte linten vormen niet langer de functionele hoofdverkeersstructuur. Alleen de Maasheseweg en de Leunseweg zijn nog onderdeel van de hoofdstructuur.

Opmerkelijk is de toegenomen betekenis van de oost-west verbindingen. De huidige Noordsingel/Beekweg en de Deurneseweg zorgen voor verbindingen met Brabant. Daarbij doorsnijdt de Deurneseweg het bebouwingslint tussen Leunen en Veltum.

Door de verdergaande verstedelijking wijzigt de verhouding tussen stad en landschap rond 1975 ingrijpend. De inmiddels tot Oostrum doorgetrokken Deurneseweg sluit Venray definitief af van het beekdal van de Oostrumse beek. Voor de periode tussen 1975 en 1985 is de voltooiing van de stedelijke infrastructuur kenmerkend. De buitensingel wordt compleet met de aanleg van de Zuidsingel en het doortrekken van de Noordsingel in combinatie met de aanleg van de nieuwe Maasheseweg die in dit deel de functie van de oorspronkelijke structuur overneemt. In de periode 1985-1995 vindt de belangrijkste verstedelijking plaats in het (noord) oostelijke stadsdeel. De reconstructie van de Provinciale weg tot autosnelweg (A 73) zorgt voor een harde scheiding tussen stad en landschap. Achter deze "21e eeuwse stadsmuur" worden oude landschapsfragmenten gevuld met stedelijke programma's.

2.4 Ruimtelijk-functionele structuur

2.4.1 Ruimtelijke hoofdstructuur

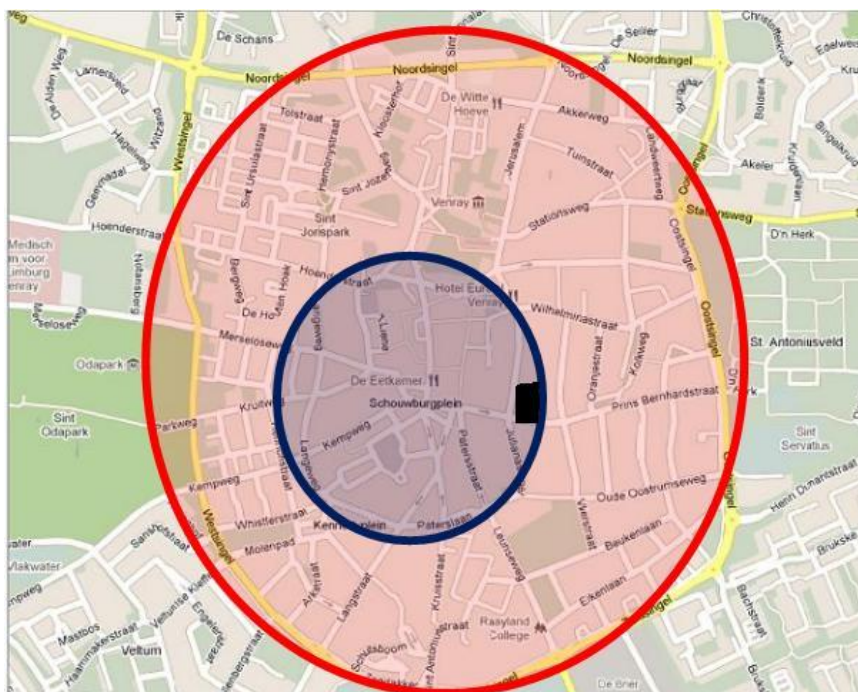
Voor de ruimtelijke structuur van de kern Venray zijn de structurerende onderdelen gemakkelijk te onderscheiden. Het schema van Venray is in feite duidelijk en eenvoudig. De kern bestaat uit een compact deel binnen de singels en nieuwe woon- en werkgebieden buiten de singels. Naast de singelstructuur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

Venray heeft een compacte binnenstad die voornamelijk wordt omsloten door een doorgaande laan en singel. Deze 'binnenring' - die aan de noordkant in feite niet afgerond is - vormt de begrenzing van de binnenstad. Later is er een ruimere ring van brede singels (Noord-, Oost-, Zuid- en Westsingels) gekomen die een belangrijke ontsluitingsfunctie heeft voor de stad. Deze 'buitenring' verbindt de wijken en kruist de naar alle zijden lopende radialen. Dit radiale stelsel bestaat uit wijkstraten en lanen en is uitgebreid met een netwerk van langzaam verkeerroutes, waarmee de omliggende wijken met het centrum worden verbonden.

Het gebied dat bestaat uit een stelsel van samenhangende woonbuurten tussen de binnen- en de buitenring, vormt de centrumrand. Het gebied is voor het overgrote deel ontwikkeld in de 60er en 70er jaren en vormt de overgang tussen het multifunctionele stadscentrum en de rest van Venray. De buitensingels vormen, met name door hun ontsluitingsfunctie, een barrière waardoor het gebied aan de binnenzijde een besloten karakter heeft.

Typerend zijn de radiale patronen (Stationsweg, Oude Oostrumseweg, Leunseweg, Langstraat, Kempweg, Hoenderstraat, Merseloseweg, St. Jozefweg) met veel oudere bebouwing die doorlopen tot in het centrumgebied zelf. Kenmerkend is de herkenbaarheid en relatieve eenvormigheid van de verschillende woonbuurten, waarbij elk gebied zijn eigen identiteit heeft.



ruimtelijke hoofdpzets

-  Binnenstad: Stadscentrum begrenst door Julianasingel-Paterslaan-Langeweg
-  Centrumrand: Gebied tussen buitenring (Noord-, Oost-, Zuid- en Westsingel) en binnenring met woonstraten in een grotendeels radiaal patroon

Het besluitgebied ligt op de grens tussen binnenstad en centrumrand en ligt daardoor in een gebied dat een 'entree' vormt van de binnenstad vanuit achterliggende woonbuurten.

2.4.2 Functies in het besluitgebied e.o.

In functionele zin zijn het besluitgebied en het omliggende gebied primair te kwalificeren als een gemengd stedelijk gebied. Functies zoals wonen, verkeer, bedrijven, dienstverlening, maatschappelijk, detailhandel en horeca zijn aanwezig.

HOOFDSTUK 3 PROJECT

In dit hoofdstuk wordt het ruimtelijke project beschreven. Er wordt ingegaan op de bouwkundige maatvoering, stedenbouwkundige aspecten, architectonische kwaliteit, ontsluiting en parkeren, duurzaam bouwen en brandveiligheid.

3.1 Ruimtelijke ontwikkeling

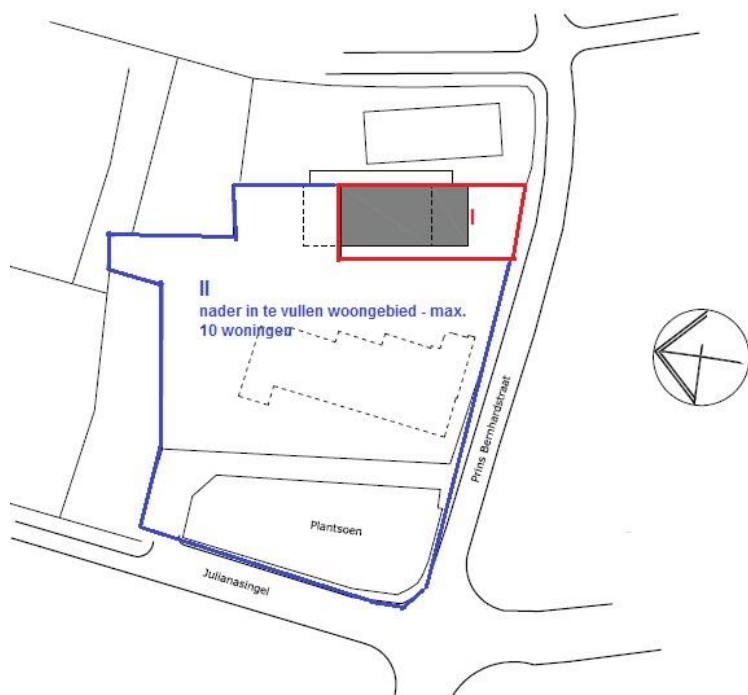
3.1.1 Project binnen de totale transformatie van het 'Hermesterrein'

Het besluitgebied is gelegen op het Hermesterrein; het terrein van het voormalig busstation aan de Julianasingel 29/Prins Bernhardstraat 5 te Venray. Beoogd wordt om dit terrein te transformeren van een ruimtelijk laagwaardig binnenstedelijk verhard terrein met alleen bebouwing ten behoeve van het parkeren en onderhouden van bussen, naar een exclusief en hoogwaardig binnenstedelijk woongebied.

Voor deze transformatie zijn op 5 december 2016 door Bedaux de Brouwer Architecten te Goirle een aantal verkavelingen/programma's gepresenteerd, waarbij van ieder type woning basis plattegronden, handschetsen en referentie afbeeldingen zijn toegevoegd om de beoogde uitstraling en sfeer mee te geven. Er is gekozen voor een in samenwerking met de gemeente Venray tot stand gekomen verkaveling waarbij het nieuwe woongebied in ieder geval zal bestaan uit 8 à 10 grondgebonden, vrijstaande levensloopbestendige woningen op ruime kavels en in een eigentijdse, modern-landelijke architectuur.

Met het aan de orde zijn project heeft de initiatiefnemer een keuze gemaakt wat voor functies hij aan dit gebouw en deze plek wil geven. De (ver)nieuwbouw moet een (privé) opslag- en hobbyruimte worden. Dit project vormt de eerste fase van het transformatieproces van dit gebied en past binnen de ruimtelijke uitgangspunten die bij de transformatie worden gehanteerd. Om de realisatie van de grondgebonden vrijstaande woningen mogelijk en stedenbouwkundig/ruimtelijk aanvaardbaar te maken, dient het gebouw op de besluitlocatie een aantal meters naar voren te worden verplaatst. Als resultaat van bedoelde verplaatsing ontstaat voldoende ruimte om een woonkavel achter besluitlocatie te realiseren, waardoor een goede afronding ontstaat van het woonhofje. Dit is conform het verkavelingsplan. Initiatiefnemer is doende om met de gemeente anterieure afspraken te maken inzake de herontwikkeling van het Hermesterrein, waardoor de door de gemeente gewenste ruimtelijke ontwikkeling is verzekerd. Daarnaast zal in dat kader in de omgevingsvergunning een voorwaarde tot sloop van het kantoor-/bedrijfsgebouw op het voormalige Hermesterrein worden opgenomen.

De realisatie van het project staat gepland voor het 2^e kwartaal 2017. Aan de voorgenomen transformatie van het Hermesterrein zal naar verwachting in 2018 verder uitvoering worden gegeven. Dan zullen de woningen en het hofje (de tweede fase van het transformatieproces) worden gerealiseerd.



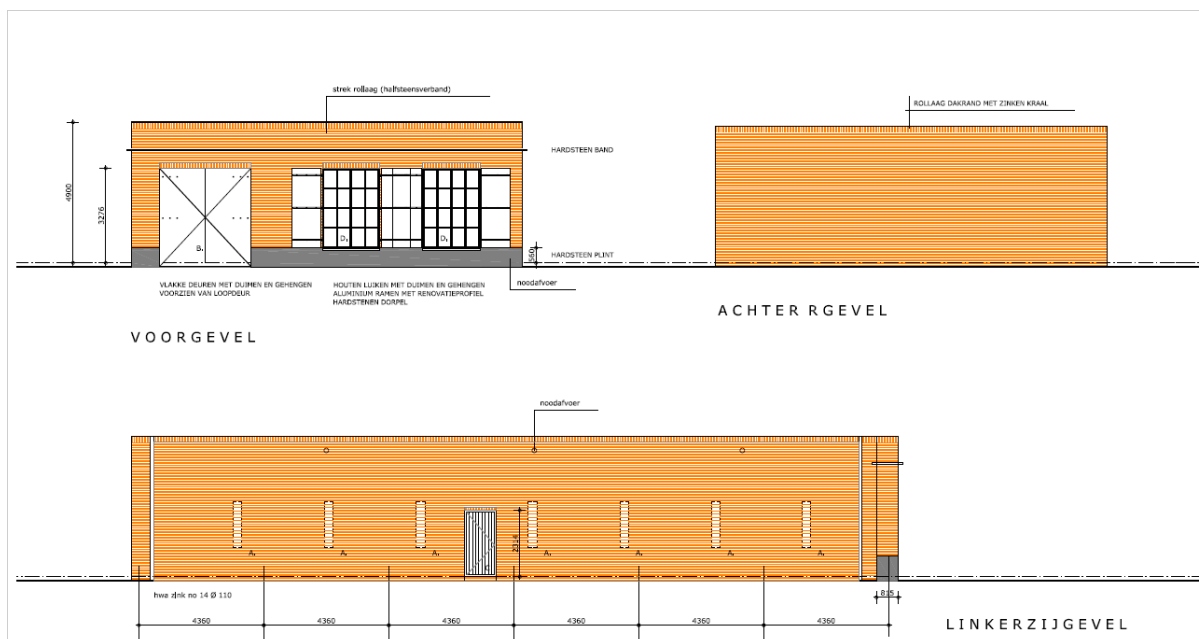
fasering transformatieproces (besluitgebied is rood omkaderd (fase I), woningbouwgebied is blauw omkaderd (fase II))

3.1.2 Projectbeschrijving

Het project behelst de (gedeeltelijke) sloop van het bestaande voormalige reparatie-en onderhoudsgebouw en de herbouw van een nieuwe hobbyruimte/opslaggebouw in het besluitgebied. Na de ver-/nieuwbouw zal het gebouw, dat in afmeting iets verkleind wordt, 8.04 meter naar voren zijn verschoven op het perceel, richting Prins Bernhardstraat. Hierbij geldt dat het pand 136 centimeter korter wordt dan thans het geval is. De achtergevel wordt 9.40 meter verplaatst. Door de verplaatsing ontstaat aan de achterzijde van het pand voldoende ruimte voor een nieuwe woonkavel.

Het beoogde nieuwe pand zal ca. 26 meter diep en 13,5 meter breed zijn. Het heeft een platte afdekking en een goot-c.q. bouwhoogte van 4,90 meter. Ten opzichte van de huidige (destijds middels een vergunning toegestane) afdekking en bouwhoogte wijzigt de toekomstige situatie nauwelijks. De afwijking is gelegen in de verplaatsing en verkleining van het pand.

Hierna zijn ter verduidelijking de gevelaanzichten van de beoogde ontwikkeling weergegeven.



gevelaanzichten (bron: Herraets Venray)

Het nieuwe gebouw zal op de korte termijn gebruikt worden als opslag- en hobbyruimte voor de initiatiefnemer. De initiatiefnemer is woonachtig aan de Julianasingel 13. Zijn woning is op minder dan 150 meter afstand van het besluitgebied gelegen. Te voet is het besluitgebied binnen een paar minuten bereikbaar. De initiatiefnemer verzamelt oldtimers. Deze stalt hij nu nog op verschillende locaties. Echter, deze stallingsruimte is recentelijk verkocht aan een derde, waardoor de initiatiefnemer op korte termijn een nieuw stallingsruimte voor zijn oldtimers nodig heeft.

In het nieuwe gebouw wil de initiatiefnemer zijn oldtimers gaan stallen en kleine reparatie- en restauratiewerkzaamheden verrichten. De door de initiatiefnemer aangevraagde omgevingsvergunning voor het bouwen evenals voor het afwijken van het bestemmingsplan alsmede deze ruimtelijke onderbouwing hebben hierop betrekking.

Ten behoeve van de landschappelijke inpassing van het project wordt over de volle lengte van het gebouw - op 3 meter afstand van het gebouw - een groene haag geplant.

Aan de voorzijde van het gebouw worden er op eigen terrein 5 parkeerplaatsen aangelegd, zodat voor een parkeertekort niet behoeft te worden gevreesd.

3.2 Architectuur en beeldkwaliteit

De voorgevel van het nieuwe pand wordt hoogwaardig afgewerkt. Er wordt gebruik gemaakt van fraai metselwerk in Vlaams verband, houten luiken, een fraaie grote houten openslaande deur met loopdeur, een hardstenen plint onderaan (op ca. 65 cm) en een hardstenen plint op een hoogte van ca. 4 meter in het metselwerk.

De voorgevel en de mooie parkeerplaatsen met fraaie bestrating en groenvoorziening zullen dusdanig zijn dat het geheel past bij de woningen die op het aangrenzende terrein zullen worden ontwikkeld in het kader van de transformatie van het Hermesterrein, alsook wordt er aangesloten op de karakteristieke bebouwing in de omgeving en het belendende kantoorgebouw, dat gedeeltelijk in gebruik is door een huisartsenpraktijk.

In de linkerzijgevel worden nieuwe ramen gemonteerd. De ramen zijn smaller en minder hoog dan de huidige ramen in het pand. De bestaande hoge ramen verdwijnen. Het ontwerp van de nieuwe ramen sluit goed aan bij de toekomstige woningbouw als ook bij de bestaande omliggende bebouwing. Het aangezicht van die zijde past derhalve ook binnen de beoogde woonwijk. Er wordt voorkomen dat tegen een blinde muur wordt aangekeken. Dit vergroot de inpasbaarheid van het project in de (toekomstige) omgeving.



Impressie, bron: Bedaux de Brouwer Architecten

3.3 Duurzaam bouwen, brandveiligheid en voorzieningen

De gemeente Venray streeft naar duurzame nieuw- en verbouw, waarbij - onder meer - het energieverbruik van het nieuwe pand zoveel mogelijk wordt teruggedrongen. Naast het gebruik van duurzame bouwmaterialen, zal - gelet op de bescherming van de kwaliteit van het duurzaam te verwerken hemelwater- in ieder geval bij het ontwerp ook zoveel mogelijk worden gestreefd om uitlopende bouwmaterialen niet toe te passen.

HOOFDSTUK 4 BELEIDSKADER

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de **Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)** vastgesteld. De SVIR is het kader dat de (nieuwe) ruimtelijke en mobiliteitsopgaven voor Nederland richting 2040 benoemt. Een van de kernbegrippen in de Structuurvisie is decentralisatie. Dit kabinet wil beslissingen over ruimtelijke ontwikkelingen dichterbij burgers en bedrijven brengen en provincies en gemeenten letterlijk de ruimte geven om maatwerk te leveren voor regionale opgaven.

Overheden, burgers en bedrijven krijgen de ruimte om oplossingen te creëren. Het Rijk gaat zo min mogelijk op de stoel van provincies en gemeenten zitten en richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de belangen voor Nederland als geheel, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer (waaronder buisleidingen), energie en natuur, alsook ondergrond en ruimte voor militaire activiteiten. Ook waterveiligheid en milieukwaliteit (lucht, geluid, bodem, water en externe veiligheid) horen daarbij, evenals de bescherming van ons werelderfgoed (zoals de Waddenzee en de Nieuwe Hollandse Waterlinie).

Verstedelijkings-, landschaps- en bedrijventerreinenbeleid laat het Rijk over aan de provincies en gemeenten. Het onderhavige project heeft geen betrekking op nationale belangen.

4.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

De 'Ladder voor duurzame verstedelijking' is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd. De Ladder voor duurzame verstedelijking is verankerd in de artikelen 1.1.1 en 3.1.6 leden 2 en 3 Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het doel is een goede ruimtelijke ordening te bereiken door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden en daarnaast ondersteunt het gemeenten en provincies in de vraaggerichte programmering van hun grondgebied.

De Ladder voor duurzame verstedelijking kent de volgende drie treden die achter elkaar doorlopen moeten worden in het geval dat een planologisch besluit in een nieuwe stedelijke ontwikkeling voorziet:

1. Is er een actuele regionale behoefte aan het beoogde ruimtelijk-functionele programma ?
2. Is (een deel van) die regionale behoefte op te vangen binnen bestaand stedelijk gebied binnen de regio?
3. Voor zover de actuele regionale behoefte niet opgevangen kan worden binnen bestaand stedelijk gebied, zijn er andere multimodaal ontsloten locaties - of kunnen die gerealiseerd worden- buiten het bestaand stedelijk gebied ?

Nieuwe stedelijke ontwikkeling

Op de eerste plaats dient de vraag beantwoord te worden of het project kwalificeert als een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de zin van artikel 3.1.6 Bro. Voor de beantwoording van deze vraag is (onder meer en met name) het ruimtebeslag van de nieuwe ontwikkeling relevant. Hiervoor moet in onderlinge samenhang worden beoordeeld in hoeverre de omgevingsvergunning, in vergelijking met het geldende bestemmingsplan waarvan wordt afgeweken, voorziet in een functiewijziging en welk planologisch beslag op de ruimte de omgevingsvergunning mogelijk maakt in vergelijking met het bestemmingsplan.

Ten opzichte van het huidige bestemmingsplan met zijn huidige bouw- en gebruiksmogelijkheden, is het beoogde (bouw)project – naar aard, ruimtelijke invloed en omvang – een kleinschaliger en minder intensieve ontwikkeling. Er blijft per saldo minder bebouwing in het stedelijk gebied over, waarbij het bedrijfsintensieve gebruik als loods voor reparatie van bussen extensiveert naar hobbyruimte/opslaggebouw (381 m² bedrijfsbebouwing wordt verkleind naar 365 m²).

Gelet op de beperkte omvang van de bebouwing en het (beperkte) beoogde gebruik (als hobbyruimte en ten behoeve van de stalling van oldtimers) kan worden geconcludeerd dat het project niet voorziet in een nieuwe stedelijke voorziening als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro. Hierdoor is de toepassing van de Ladder voor duurzame verstedelijking in het kader van dit project niet aan de orde. Hierbij kan worden aangesloten bij de heersende lijn in de rechtspraak, waarin de Afdeling heeft verduidelijkt dat uitsluitend moet worden gekeken naar de vraag of bebouwingsmogelijkheden, uitgedrukt in bebouwd oppervlakte en bouwhoogte, als gevolg van de verplaatsing toenemen. Als het plan voorziet in een afname van de bebouwingsmogelijkheden ten opzichte van het voorheen geldende plan en in vergelijkbare gebruiksmogelijkheden als het voorheen geldende plan voorziet, dan is er geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, zodat artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro, niet van toepassing is. Hiervan is in casu sprake, zodat toetsing aan de Ladder niet aan de orde is.

4.1.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening ((Barro) voorheen ook genoemd: AMvB Ruimte) zijn de nationale belangen die juridische borging vereisen opgenomen. Het besluit is op 30 december 2011 in werking getreden en op 1 oktober 2012 zijn enkele wijzigingen in werking getreden. 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 door te laten werken in de ruimtelijke plannen van andere overheden. De onderwerpen in het Barro betreffen: Rijksvaarwegen, 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.

Het project heeft betrekking op een kleinschalig bouwplan, waarbij de bestaande functie wordt gewijzigd c.q. in beperkte mate wordt voortgezet en waarbij geen van de genoemde rijksbelangen rechtstreeks doorwerken in de benodigde omgevingsvergunning. In het gebied is verder ook geen sprake van een gebiedsreservering voor de lange termijn.

4.2 Provinciaal beleid

Op 12 december 2014 zijn door Provinciale Staten het “POL2014”, de “Omgevingsverordening Limburg 2014” en het “Provinciaal Verkeer en- Vervoersprogramma 2014 (PVVP)” vastgesteld. Deze stukken zijn op 16 januari 2015 in werking getreden.

4.2.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014

Het POL 2014 heeft vier wettelijke functies: structuurvisie (Wet ruimtelijke ordening; ‘Wro’), provinciaal milieubeleidsplan (Wet milieubeheer), regionaal waterplan (Waterwet), provinciaal verkeer- en vervoersplan (Planwet verkeer en vervoer). In het POL 2014 formuleert de provincie een aantal zogenoemde ‘Limburgse principes’ die de komende jaren richtinggevend zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling van Limburg.

Belangrijke principes in dit nieuwe omgevingsbeleid zijn:

1. Kwaliteit. Dat komt tot uiting in het koesteren van de gevarieerdheid van Limburg onder het motto ‘meer stad, meer land’, het bieden van ruimte voor verweving van functies, in kwaliteitsbewustzijn, en in dynamisch voorraadbeheer dat moet resulteren in een nieuwe vorm van groeien.

2. Algemene principes voor duurzame verstedelijking. De Ladder van duurzame verstedelijking en de prioriteit voor herbenutting van cultuurhistorische en beeldbepalende gebouwen.

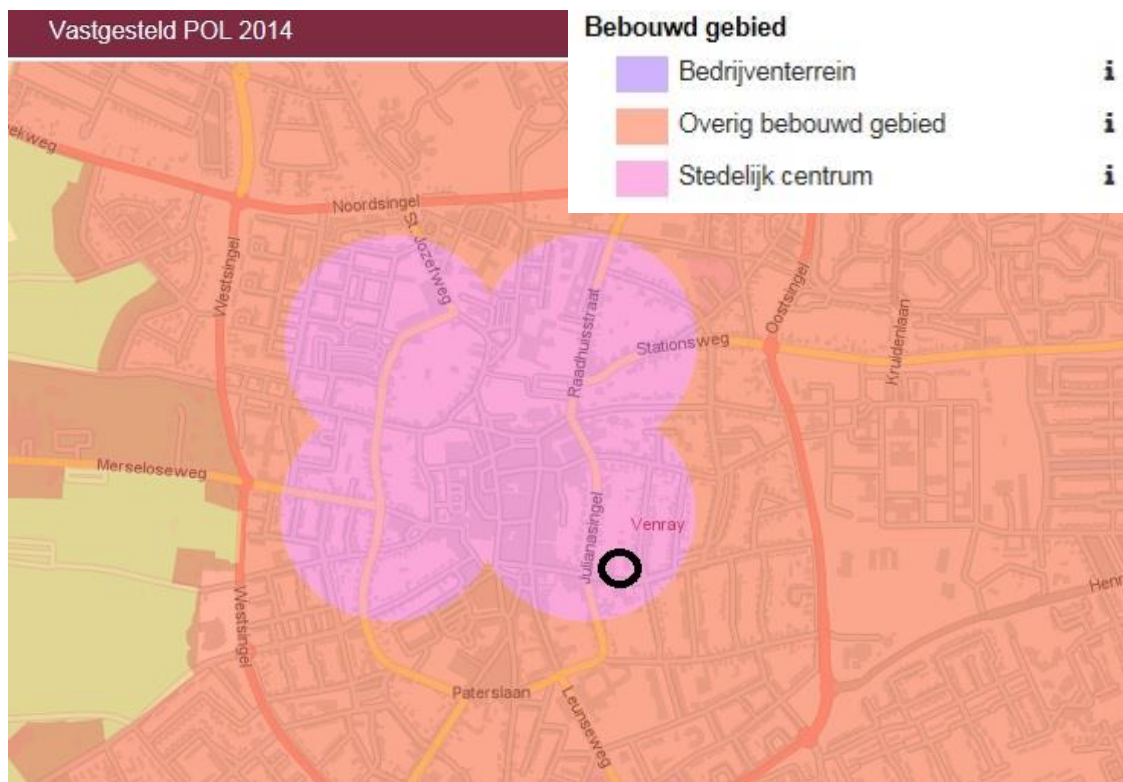
3. Uitnodigen. De manier waarop de provincie samen met de partners het voortreffelijke leef- en vestigingsklimaat willen realiseren. Met instrumenten op maat en ruimte om te experimenteren. De provincie wil hierbij selectief zijn: het POL richt zich alleen op die zaken die er op provinciaal niveau echt toe doen en vragen om regionale oplossingen.

Verstedelijking en steeds intensiever ruimtegebruik leggen een toenemend beslag op de open ruimte in het landelijk gebied en verminderen de diversiteit van landschap en groen. De provincie houdt daarom vast aan het zo compact mogelijk houden van de steden. Er is hier in veel gevallen nog de nodige ontwikkelingsruimte. De verstedelijkingsopgave dient voor zover mogelijk hier ingevuld te worden.

Het besluitgebied is gelegen in de zone ‘Stedelijk centrum’. Hieronder vallen de grotere binnensteden, gekenmerkt door een mix aan functies die deze gebieden een vitaal, stedelijk karakter geeft. Deze gebieden zijn cruciaal voor de aantrekkingskracht en uitstraling van Limburg.

Voor deze gebieden gelden de volgende accenten:

- Ontwikkeling centrum-stedelijk woonmilieu
- Bovenregionaal verzorgend centrum voorzieningen en detailhandel
- Multimodaal bereikbaar
- Cultuurhistorie bewaken



POL kaart 1

Het project maakt deel uit van een transformatie-en herontwikkelingsproces van een inbreidingslocatie binnen bestaand stedelijk gebied. Hiermee past het project binnen het bundelings-en verstedelijtingsbeleid van de provincie. Het project is dan ook in overeenstemming met provinciaal beleid.

4.2.2 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 Wro slechts zeer beperkte mogelijkheden biedt om ontheffing te verlenen van een bepaling uit het hoofdstuk Ruimte.

Reikwijdte verordening

De Omgevingsverordening geldt alleen voor nieuwe bestemmingsplannen, beheersverordeningen en Omgevingsvergunningen, waarbij met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onderdeel a, onder 3^e Wabo van het bestemmingsplan of de beheersverordening wordt afgeweken en die worden vastgesteld na inwerkingtreding van de verordening.

Bovendien is het niet de bedoeling dat de Omgevingsverordening op *alle* nieuwe of gewijzigde plannen wordt toegepast. Een wijzigingsplan dat bijvoorbeeld alleen betrekking heeft op een aanpassing van de voorschriften, zonder dat er sprake is van een nieuwe ontwikkeling, valt niet onder de verordening. De Omgevingsverordening is wel van toepassing als het ruimtelijke plan betrekking heeft op een uitbreiding of verandering van bebouwing of activiteiten.

Artikel 2.2.2 van de Omgevingsverordening vereist dat in een ruimtelijk plan waarin een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, toepassing wordt gegeven aan de Ladder voor duurzame verstedelijking. Er dient een toelichting bij het ruimtelijke besluit te worden gevoegd, waaruit blijkt op welke wijze toepassing aan bedoelde Ladder is gegeven.

Ten opzichte van het huidige bestemmingsplan met zijn huidige bouw- en gebruiksmogelijkheden, vormt het beoogde project – naar aard, ruimtelijke invloed en omvang - geen 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' (zie ook overwegingen met betrekking tot artikel 3.1.6 Bro). Het project betreft - ruimtelijk gezien – een kleinschalige ontwikkeling waarbij er per saldo zelfs minder bebouwing in het stedelijk gebied aanwezig zal zijn (381 m² bedrijfsbebouwing wordt vervangen door 361 m²). Ook de gebruiksmogelijkheden (opslag, reparatie/restauratie) blijven qua aard, ruimtelijke invloed en omvang vrijwel onveranderd c.q. nemen qua intensiteit af.

Hierdoor zijn zowel de Omgevingsverordening Limburg 2014 en de toepassing van de Ladder voor duurzame verstedelijking in het kader van dit project verder niet aan de orde.

4.3 Gemeentelijk beleid

4.3.1 Structuurvisie

De Wro verplicht gemeenten om een structuurvisie voor hun gehele grondgebied vast te stellen. In deze structuurvisie regelt de gemeenteraad op hoofdlijnen het gebruik van de ruimte voor het hele grondgebied en voor de lange termijn: welk grondgebruik wordt waar, wanneer en hoe gerealiseerd. De gemeente Venray heeft zowel voor de verschillende kernen als voor verschillende thema's structuurvisies opgesteld.

Ook heeft de gemeente een integrale ruimtelijke visie voor haar hele grondgebied opgesteld. Het betreft hier de Strategische visie Venray 2020 en het Ontwikkelingsperspectief Venray 2015.

4.3.2 Strategische visie Venray 2020

In de Strategische visie (2009), wordt een toekomstvisie geformuleerd, waarin een antwoord wordt gegeven op de vraag waar de gemeente Venray in het jaar 2020 wil staan. Met de visie op de gewenste toekomstrichting kan de gemeente Venray effectief sturing geven aan het proces van beleidsontwikkeling en prioritering. De doelstellingen en speerpunten voor het beleid in de komende jaren zijn gebundeld in een zestal strategische thema's, zoals de inhoudelijke ambitie van Venray en de verandering van de omgeving. Maar ook de versterking van de samenwerking in de regio en wonen en recreatie. De identiteit van Venray is gebaseerd op in het verleden opgebouwde pijlers. Venray zet niet meer in op groei, maar op versterking van de kwaliteit van leven.

De karakteristiek van Venray; een verstedelijkte kern in een groot en landschappelijk buitengebied, met daar omheen een tiental dorpen met ieder een eigen karakteristiek, biedt een groot aantal verschillende woon- en leefmilieus. Daarmee biedt Venray de ruimte voor een gevarieerde en boeiende maatschappelijke omgeving. Venray biedt daarmee een aantrekkelijke leefomgeving voor de regio.

Als kwalitatieve aanvulling op het in stand houden en versterken van de stedelijke én dorpse (cultuurhistorische) waarden van Venray, zijn in de stedelijke kern van Venray op inbreidingslocaties stedelijke woonmilieus gerealiseerd. Grondgebonden woningen en appartementen zijn gerealiseerd in hoge dichtheid, maar gedifferentieerd in huur en koop, prijsklassen en doelgroepen. De woningen zijn ingebed in groene ruimtes, dichtbij voorzieningen. Ook zorgvoorzieningen zijn altijd dichtbij.

Het overzichtelijke, kleinschalige, dorpse karakter van de kern is, ondanks de verstedelijking, goed herkenbaar gebleven. Deze gedifferentieerde en kleinschalige opzet heeft een positief maatschappelijk effect. Jonge gezinnen, jongeren, maar ook ouderen vinden hier hun plek. Ze dragen bij aan een levendige en veilige kern en sociale cohesie.

Aan de rand van de kern zijn er in ruime, landschappelijke setting kleinschalige en gemengde woonmilieus gerealiseerd. Het betreft grondgebonden, levensloopbestendige woningen in allerlei prijsklassen, die zich voegen naar de karakteristieken van de locatie. Ook zijn hier woonwerkmilieus gerealiseerd die optimaal profiteren van ICT infrastructuur.

Blijvende aandacht en zorg voor in stand houding en verbetering van de bestaande wijken, soms in de vorm van herstructurering, heeft unieke woonmilieus opgeleverd. Bovendien beïnvloeden zij de sociale structuren en de voorzieningen in die wijken op een positieve wijze. Kleinschalige toevoeging van zorgvoorzieningen heeft bijgedragen aan de levensloopbestendigheid van de bestaande wijken en de herverdeling van de bestaande woningen. Deze herverdeling is vooral ten goede gekomen aan de minder draagkrachten.

Er is blijvende aandacht voor het bouwen in aansluiting op de ruimtelijke karakteristieken en kwaliteiten van Venray. De toekomstige binnenstedelijke herontwikkeling van het Hermesterrein door de transformatie van het ruimtelijk laagwaardig verhard terrein met alleen bebouwing ten behoeve van het parkeren en onderhouden van bussen, naar een exclusief en hoogwaardig binnenstedelijk woongebied, past binnen het gemeentelijke streven naar ruimtelijke kwaliteit en differentiatie van woonmilieus door - onder meer - verbetering/herstructurering van binnenstedelijke locaties. Het besluitgebied is in overeenstemming met de verkavelingsschets en past binnen de voorgenomen ontwikkeling.

4.3.3 Ontwikkelingsperspectief Venray 2015

De gemeente Venray heeft in het najaar van 2004 besloten om als uitwerking van de Strategische Visie, een Ontwikkelingsperspectief 2015 op te stellen. Het Ontwikkelingsperspectief heeft als doel de ruimtelijke, economische en maatschappelijke ontwikkeling van Venray te begeleiden en de regiefunctie van de gemeente vorm te geven.

Voor de nieuwe uitleglocaties, maar ook bij inbreiding en herstructurering in de bestaande wijken, wordt ingezet op een zo groot mogelijke differentiatie van woningtypen, prijsklassen en life-styles. In het beleidsplan Wonen is gekozen voor de differentiatievariant. Dit heeft consequenties voor de nieuwbouw en voor de bestaande woningvoorraad. Bij nieuwbouw zal een groter accent worden gelegd op het toevoegen van goedkopere huurwoningen. In de bestaande wijken zal bij inbreiding en herstructurering ruimte worden geboden aan de duurderse marktsegmenten. Hierdoor ontstaat meer variatie in de woonmilieus en een evenwichtige bevolkingsopbouw. Voor het project bevat het Ontwikkelingsperspectief Venray geen specifieke doelstellingen. Bij de ontwikkeling van de 2^e fase zal nader worden ingegaan op de relatie met het Ontwikkelingsperspectief.

4.3.4 Verkeers- en vervoersbeleid

Het Venray's Verkeers- en vervoersplan (VVVP 'Venray veilig en bereikbaar') is in maart 2007 vastgesteld en recentelijk geactualiseerd. Met het verkeers- en vervoersplan worden een viertal doelstellingen nagestreefd:

- een voortzetting van het "Duurzaam Veilig"-beleid;
- het mogelijk maken en ondersteunen van ruimtelijke ontwikkelingen door de bereikbaarheid te verbeteren;
- het bijdragen aan het verbeteren van de situatie voor de leefbaarheid, het welzijn, de economie en het milieu;
- het verbeteren van de verkeersveiligheid voor alle, maar vooral de kwetsbare verkeersdeelnemers.

In het VVVP is een wegcategorysering opgenomen. De wegen in Venray zijn verdeeld in:

- stroomwegen;
- gebiedsontsluitingswegen;
- wijkontsluitingswegen;
- erftoegangswegen.

De stroomwegen worden gevormd door de auto(snel)wegen buiten de bebouwde kom, zoals de A73, de Deurneseweg en de Middenpeelweg.

Gebiedsontsluitingswegen zijn wegen met aparte voorzieningen voor langzaamverkeer (aparte fietspaden of parallelle structuur) en een toegestane snelheid van 50 km/u (binnen de bebouwde kom) en 80 km/u (buiten de bebouwde kom). De weginrichting is vooral gericht op doorstroming. De buitenring is zo'n gebiedsontsluitingsweg bedoeld om het verkeer tussen de woonwijken en de bovenlokale wegen om het centrum heen te geleiden naar wegen van een hogere orde.

Wijkontsluitingswegen zijn wegen binnen de bebouwde kom met een maximum snelheid van 50 km/u waarbij de weginrichting plus omgeving gericht is op een gemengd gebruik van doorstroming en verblijven. Voor langzaam verkeer wordt uitgegaan van fietssuggestiestroken of - waar mogelijk - aparte fietspaden.

De Julianasingel is zo'n wijkontsluitingsweg doordat zij enerzijds deel uitmaakt van de binnenring die het verkeer rond het centrum afwerkt, en anderzijds ook de (voornamelijk woon)percelen langs deze weg ontsluit.

De overige wegen binnen en buiten de bebouwde kom zijn erftoegangswegen. Op deze wegen geldt een maximumsnelheid van 30 km/u (binnen de bebouwde kom) of 60 km/u (buiten de bebouwde kom). De verkeersfunctie van deze wegen is perceelontsluiting. De weginrichting en omgeving is dan ook geheel gericht op verblijven. Een menging van de verschillende verkeersstromen (gemotoriseerd verkeer en langzaamverkeer) wordt hier acceptabel geacht. Woonstraten binnen de bebouwde kom zijn erftoegangswegen.

Problematiek en oplossingen

Onderdeel van het verkeers- en vervoersplan is een analyse van de kansen en kwaliteiten enerzijds, en de problemen en bedreigingen anderzijds van de verkeerssituatie in Venray. Aan de hand van de toekomstige knelpunten zijn speerpunten vastgesteld waar de gemeente Venray op inzet om de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid te waarborgen en te verbeteren.

De wegenstructuur in de kern van Venray is opgebouwd rond de twee ringen (bekend als de binnenring en de buitenring), de verbindingswegen tussen deze ringen en de uitvalswegen naar de kerkdorpen en de (boven)regionale wegen. Een van de problemen waar de gemeente mee te maken heeft is de toenemende drukte op de autosnelwegen en de hoofdwegen in en rondom Venray. Op de hoofdwegen zorgt het verkeer voor barrièrewerking en wordt het voor voetgangers en fietsers lastiger om over te steken. Om de doorstroming van het autoverkeer op de drukke hoofdwegen ook in de toekomst te kunnen garanderen worden in de Visie Wegenstructuur en Wegcategorisering oplossingsrichtingen benoemd en onderzocht welke kunnen bijdragen aan een vlotte doorstroming van dit verkeer.

De hoofdvraag daarbij is welke infrastructurele maatregelen er nodig zijn om tot een goede verkeerssituatie te komen. In zijn algemeenheid wordt in de Visie Wegenstructuur en Wegcategorisering opgemerkt dat de analyse van de oplossingsscenario's laat zien dat om te komen tot een goede en vlotte verkeersafwikkeling in Venray, vooral moet worden gekeken naar uitbreiding en optimalisatie van de bestaande wegenstructuur. Bij de bepaling van de toekomstige wegenstructuur zal de nadruk derhalve vooral liggen op maatregelen die de bestaande infrastructuur beter benutten en aanpassen.

De Prins Bernhardstraat kan worden getypeerd als erftoegangsweg. De verkeersfunctie is hier gericht op verblijven en perceelontsluiting. Het wegprofiel en de inrichting van de openbare ruimte volgt deze specifieke verkeersfunctie. Het betreft hier echter geen weg waarvoor in het VVVP concrete beleidsdoelstellingen zijn geformuleerd.

4.3.5 Toetssteen Openbare Ruimte (TOR) 2015

De Toetssteen Openbare Ruimte, heeft betrekking op de (toekomstige) openbare ruimte, geen gebouw zijnde, welke beheerd wordt door de beheerders van de afdeling Openbare Ruimte van de gemeente Venray. De Toetssteen Openbare Ruimte heeft als doel het waarborgen van de kwaliteit van de openbare ruimte van de gemeente Venray. Het begrip kwaliteit kan worden opgedeeld in:

1. Technisch-functionele kwaliteit
2. Sociaal-maatschappelijke kwaliteit

De Toetssteen beschrijft de uitgangspunten, randvoorwaarden, ontwerpeisen etc. waaraan bouwplannen in de openbare ruimte minimaal dienen te voldoen. Verder verschaft de Toetssteen inzicht in de toetsingsprocedure van de gemeente.

Het meenemen van de uitgangspunten, randvoorwaarden en ontwerpeisen van al de betrokken vakdisciplines in een vroeg stadium zal resulteren in een meer integraal ontwerp. Met deze werkwijze kan op de lange termijn integraal ontworpen openbare ruimte kostenefficiënter worden beheerd en kan deze door keuzes als flexibiliteit en aanpasbaarheid blijven voorzien in de behoeften van de maatschappij. Ook zal het beoordelingstraject van een bouwplan efficiënter verlopen.

Het waarborgen dat wordt voldaan aan de verschillende kwaliteitseisen van de gemeente bestaat uit twee stappen, te weten:

1. Aanleveren Toetssteen.
2. Controle op toepassing Toetssteen in de plannen.

Onderdeel van het onderhavige project is de realisatie van voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein. Het betreft hier verkeerskundige voorzieningen op eigen (privaat) terrein. Dit project valt dus niet primair onder de reikwijdte van de Toetssteen. In het kader van de ontwikkeling van het voorliggende project dient de Toetssteen Openbare Ruimte met name te waarborgen dat voorzien wordt in een kwantitatief en kwalitatief adequate parkeeroplossing op eigen terrein. Voor het aantal benodigde parkeerplaatsen zal – volgens de Toetssteen Openbare Ruimte – voldaan moeten worden aan het bepaalde in de Beleidsnota Parkeernormen Venray (zie verder ook paragraaf 5.8.2 van deze ruimtelijke onderbouwing). Voor de fysieke realisatie van de parkeerplaatsen zal moeten worden voldaan aan de technische eisen uit de Toetssteen Openbare Ruimte en het OOR (Ontwerpprincipes Openbare Ruimte).

4.3.6 Geldend bestemmingsplan

Voor het besluitgebied vigeert het bestemmingsplan “Venray 2006”

Naam bestemmingsplan	Bestemmingen	Vaststelling Raad	Goedkeuring GS	Onherroepelijk
Venray 2006	- Dienstverlening - Groenvoorzieningen - Verkeers-en verblijfsdoeleinden	19-09-2006	27-03-2007	15-06-2007

De onderstaande afbeelding bevat een afschrift van de plankaart.



Uitsnede plankaart en renvooi (ged.) bestemmingsplan 'Venray 2006'

Het besluitgebied valt binnen het bestemmingsplan 'Venray 2006' en is daarin bestemd als 'Dienstverlening'. Op 21 februari 2017 is een ontwerpbestemmingsplan "Venray" vastgesteld, dat eveneens de bestemming 'Dienstverlening' toekent aan het besluitgebied. De voorgenomen transformatie van het gehele Hermesterrein zal leiden tot een wijziging van dit bestemmingsplan. Het voorgenomen gebruik van het besluitgebied is niet in overeenstemming met het vigerende bestemmingsplan en wordt om die reden met onderhavige omgevingsvergunning toegestaan.

Binnen het besluitgebied is in het vigerende bestemmingsplan een bouwvlak opgenomen waarbinnen de bebouwing moet worden opgericht. De goot-en bouwhoogte hierbinnen zijn beperkt tot max. 4 meter. Voor de beoogde nieuwe hobbyruimte/opslaggebouw geldt dat deze deels buiten het bouwvlak wordt gerealiseerd en een maximum goot- c.q. bouwhoogte van 4,90 meter heeft. De huidige bebouwing binnen het besluitgebied kent ook reeds een hogere goothoogte. Hiervoor is in het verleden een vergunning verleend.

Daarnaast geldt dat binnen de bestemming 'Dienstverlening' gronden mogen worden gebruikt voor:

- a) zakelijke en/of overige dienstverlening;
- b) één woning per bestemmingsvlak binnen de bestaande bebouwing;
- c) doeleinden van openbaar nut;
- d) gebouwen ten behoeve van de onder a, b en c genoemde doeleinden;
- e) bouwwerken, geen gebouw zijnde;
- f) erven, verhardingen, groen- en parkeervoorzieningen.

De beoogde hobbyruimte wordt deels *buiten* het bouwvlak gebouwd en kent een maximale goot- c.q. bouwhoogte van 4,90 meter. Hierdoor is het project in strijd met de planregels van deze bestemming. Overigens geldt hierbij wel dat de beoogde afdekking en de goot-en bouwhoogte volledig overeenkomen met de huidige afdekking en de huidige (feitelijke) goot-en bouwhoogte van het vergunde pand. Feitelijk wijzigt derhalve slechts het gebruik en de exacte locatie van het gebouw als gevolg van de gewenste situering/inpassing in het transformatieproject.

4.4 Afweging beleidskader

Concluderend kan gesteld worden dat het project niet afwijkt van het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid, met uitzondering van de strijdigheid met de geldende bestemmingsplanregels. Omdat de gemeente Venray heeft aangegeven in principe medewerking te verlenen aan dit project en omdat de onderhavige ontwikkeling geen aanleiding geeft tot het opstellen van een afzonderlijk gemeentelijk structuurplan, is de voorliggende ruimtelijke onderbouwing opgesteld.

HOOFDSTUK 5 ONDERZOEKSASPECTEN

5.1 Geluidhinder

De Wet geluidhinder (Wgh) is van toepassing op woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen (onder meer onderwijsgebouwen, ziekenhuizen, verpleeghuizen en andere gezondheidszorggebouwen) en geluidsgevoelige terreinen (onder meer woonwagendplaatsen) (artikel 1nWgh). Het beschermen van deze geluidsgevoelige objecten gebeurt aan de hand van vastgestelde zoneringen. De belangrijkste geluidsbronnen die in de Wet geluidhinder worden geregeld, zijn: industrielawaai, wegverkeerslawaaï en spoorweglawaaï. Verder gaat deze wet onder meer ook in op geluidwerende voorzieningen en geluidbelastingkaarten en actieplannen.

Het project ziet alleen op de (ver)bouw van een hobbyruimte. Dit is geen woning of ander geluidsgevoelige gebouw, zodat de Wgh verder niet van toepassing is.

5.2 Bodem- en grondwaterkwaliteit

In het kader van deze omgevingsvergunning dient aangetoond te worden dat de kwaliteit van de bodem en het grondwater in het besluitgebied in overeenstemming is met het beoogde gebruik. Dit is geregeld in de Wet Bodembescherming. De bodemkwaliteit kan namelijk van invloed zijn op de beoogde functie van het besluitgebied. Indien sprake is van een functiewijziging zal er in veel gevallen een bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd binnen het besluitgebied. Middels dit onderzoek kan in beeld worden gebracht of de bodemkwaliteit en de beoogde functie van het besluitgebied bij elkaar passen.

Econsultancy B.V. ('Econsultancy') heeft 24 januari 2017 een terreininspectie uitgevoerd en haar bevindingen vastgelegd in een verkennend bodemonderzoeksrapport "Verkennd bodemonderzoek Prins Bernhardstraat 5 te Venray" van 31 januari 2017 (bijlage 1). Het bodemonderzoek is uitgevoerd in het kader van de voorgenomen aanpassingen van de besluitlocatie. Op basis van het vooronderzoek is geconcludeerd dat de onderzoekslocatie dient te worden onderzocht volgens de strategie "onverdacht". Bij onverdachte locaties luidt de onderzoekshypothese dat de locatie niet is verontreinigd.

In het gedurende het onderzoek opgeboorde materiaal zijn zintuigelijk geen verontreinigingen waargenomen. Eveneens is geen aanleiding gevonden om aan te nemen dat asbestverontreiniging zou moeten worden verwacht. Noch in de boven- noch de ondergrond zijn verontreinigingen aangetroffen.

In het grondwater zijn in lichte mate minerale olie en naftaleen aangetroffen. Ecoconsultancy heeft voor de aanwezigheid hiervan geen verklaring. De vooraf gestelde hypothese (dat de besluitlocatie als onverdacht kan worden beschouwd) dient hierom evenwel formeel te worden verworpen. Echter, gelet op de aard en mate van verontreiniging, bestaat er geen reden voor een nader onderzoek en bestaan er met betrekking tot de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem geen belemmeringen voor de voorgenomen aanpassing van de besluitlocatie.

Indien er werkzaamheden plaatsvinden, waarbij grond vrijkomt, kan de grond niet zonder meer worden afgevoerd of elders worden toegepast. De regels van het Besluit bodemkwaliteit zijn hierop mogelijk van toepassing.

Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar het rapport dat als bijlage 1 integraal deel uitmaakt van deze ruimtelijke onderbouwing.

5.3 Luchtkwaliteit

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

- realiseren van een bron (bijvoorbeeld inrichting of weg);
- 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.

Niet in betekende mate (NIBM)

Titel 5.2 Wm introduceert het onderscheid tussen 'kleine' en 'grote' projecten. Kleine projecten dragen niet in betekende mate bij aan de luchtkwaliteit. Een paar honderd grote projecten dragen juist wel 'in betekende mate' bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Het gaat vooral om bedrijventerreinen en infrastructuur (wegen). Wat het begrip 'in betekende mate' precies inhoudt, staat in het Besluit "Niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)". De verkeersaantrekkende werking van het project (gemiddeld 2 extra verkeersbewegingen per werkdagemaal) is zodanig kleinschalig dat dit geen wezenlijke gevolgen voor de luchtkwaliteit heeft.

5.4 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 en een oriënterende waarde in de vorm van het groepsrisico. 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 nieuwe kwetsbare bestemmingen buiten de 10^{-6} contour moeten zijn gelegen. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de plaatsgebonden risico-contour ook, maar daar geldt de contour als richtwaarde. Het groepsrisico gaat over de impact van een calamiteit met veel dodelijke slachtoffers tegelijk. Rondom een risicobron wordt een invloedsgebied (1 % letaliteitsgrens) 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.

Bedrijven en transport gevaarlijke stoffen

De beoogde opslagruimte is volgens het Bevi te kwalificeren als een 'beperkt kwetsbaar object'. Er komt geen risicovolle inrichting in deze beoogde opslagruimte. Volgens de Risicokaart van de provincie Limburg liggen in de directe omgeving van het besluitgebied geen risicovolle inrichtingen.

Het besluitgebied ligt niet binnen het invloedsgebied voor GR dan wel binnen een PR-contour 10^{-6} /jr. van enige risicovolle inrichting.

De dichtstbij het besluitgebied gelegen routes waarover het transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt zijn de N270 en A73. De N270 is een provinciale weg die geen basisnetroute is, maar waarover wel vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. De A73 is *wel* een basisnetroute. Volgens de Risicokaart Limburg geldt er voor de N270 geen PR 10^{-6} contour. Voor de A73 geldt een PR-plafond van 1,0 meter (d.w.z. de PR 10^{-6} contour valt binnen het wegvlak). Verder geldt er een Plasbrandaandachtsgebied (PAG) van 30 meter aan weerszijde van de weg (artikel 13 Wet vervoer gevaarlijke stoffen jo. artikelen 2 en 3 en bijlage I Regeling basisnet).

Verder vloeit uit artikel 8 lid 1 Bevt voort dat indien een bestemmingsplan of Omgevingsvergunning betrekking heeft op een gebied dat meer dan 200 meter van een transportroute waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, aflight, dan hoeft in de toelichting bij dat plan onderscheidenlijk in de ruimtelijke onderbouwing van die vergunning geen verantwoording van het groepsrisico plaats te vinden. Het besluitgebied is op ca. 1 km van de N 270 en op 1,5 km van de A-73 gelegen, zodat externe veiligheidsaspecten geen beperkingen opleveren voor de realisatie van het project.

Ondergrondse buisleidingen

Een buisleiding die wordt gebruikt voor transport van gevaarlijke stoffen, vormt een risico voor de veiligheid. In het Besluit externe veiligheid buisleidingen zoals dit per 1 januari 2011 geldt, staan veiligheidseisen voor de exploitant en de gemeente. Gemeenten moeten buisleidingen in hun bestemmingsplannen opnemen en bij nieuwbouw zorgen voor genoeg afstand tot de buisleidingen.

Op basis van de Risicokaart van de provincie Limburg en uit informatie van de Gasunie blijkt dat er geen hogedruk aardgasleidingen in dan wel nabij het besluitgebied liggen die van invloed kunnen zijn op het project. Transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen vormt om die reden geen belemmering voor het project.

Hoogspanningslijnen

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 besluitgebied liggen die van invloed zijn op het project.

5.5 Geurhinder

Voor het realiseren van een aanvaardbare woon- en verblijfsklimaat ter plaatse van het besluitgebied 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.

Volgens artikel 1 Wgv is een geurgevoelig object : *“ een gebouw, bestemd voor en blijkens aard, indeling en inrichting geschikt om te worden gebruikt voor menselijk wonen of menselijk verblijf en die daarvoor permanent of een daarmee vergelijkbare wijze van gebruik, wordt gebruikt, waarbij onder “gebouw, bestemd voor menselijk wonen of menselijk verblijf” wordt verstaan: gebouw dat op grond van het bestemmingsplan (.....) mag worden gebruikt voor menselijk wonen of menselijk verblijf ”.*

Het te realiseren bouwwerk betreft een opslagruimte. Het gebouw is niet bedoeld voor bewoning of langdurig en structureel verblijf van personen. Het te realiseren bijbehorende bouwwerk is derhalve geen geurgevoelig object. De Wgv is dan ook verder niet van toepassing op het project.

5.6 Milieuzonering

Om te komen tot een ruimtelijk relevante toetsing van bedrijfsvestigingen op milieuhygiënische aspecten wordt milieuzonering gehanteerd. Hieronder wordt verstaan een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds milieubelastende bedrijven of inrichtingen en anderzijds milieugevoelige gebieden zoals woongebieden. Om 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.

5.6.1 VNG Handreiking Bedrijven en Milieuzonering

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.

5.6.2 Invloed milieuhinder vanuit het besluitgebied

Voor het besluitgebied en omgeving geldt het omgevingstype 'gemengd gebied'. Het besluitgebied zelf is altijd bedrijfsmatig gebruikt en dat geldt ook voor het gehele (voormalige) busstation. Daarnaast komen meerdere functies in de directe omgeving van het besluitgebied voor (zoals wonen, maatschappelijk, horeca, detailhandel). Verder is - met name - de nabijgelegen Julianasingel een drukke wijkontsluitingsweg omdat zij enerzijds deel uitmaakt van de binnenring die het verkeer rond het centrum afwerkt, en anderzijds ook de percelen langs deze weg moet ontsluiten.

Het project dient vooral voor de statische opslag en het hobbymatige onderhoud van motorvoertuigen (oldtimers). De Handreiking 'Bedrijven en Milieuzonering' 2009 bevat een specifieke categorie voor zo'n soort functie, namelijk **SBI-2008, code 52109 B: 'opslaggebouwen (verhuur opslag)'**. Hierbij kan van een milieucategorie 2 worden uitgegaan. Dat wil zeggen dat een -gecorrigeerde - afstand van minimaal 10 meter in acht genomen moet worden tussen het beoogde gebouw en woningen van derden. Deze afstand wordt ter plaatse overal gehaald.

Agrarische en niet-agrarische bedrijven zullen verder door dit project niet belemmerd worden in hun bedrijfsvoering omdat het te realiseren gebouw – gelet op zijn opslagfunctie - geen woning, geluid- of geurgevoelig gebouw is.

Voor wat betreft de invloed van de verplaatsing van het gebouw op de omgeving geldt dat het nieuwe gebouw ten oosten van de voormalige huisartsenpraktijk is gelegen. Dit betekent dat er alleen in de avond (als de zon in het westen ondergaat) een schaduwwerking optreedt op de voormalige huisartsenpraktijk door de enigszins verplaatste hobbyruimte. Reden waarom er vanuit mag worden gegaan dat hierdoor geen belangen worden geschonden. Een van de zienswijze ziet op de stelling, dat onvoldoende rekening zou zijn gehouden met de schaduwwerking op het belendend perceel. Dit is niet het geval, maar zekerheidshalve is om de schaduwwerking in dit kader in kaart te brengen, op 19 april 2017 een bezonningsstudie opgesteld (bijlage 2) door Driessen Architectuur. In deze bezonningsstudie is voor de maanden september tot en met maart gekeken naar de schaduw-effecten van de ver-/nieuwbouw op de voormalige huisartsenpraktijk. Als toetsingstijdstip is in de bezonningsstudie 18.00 uur gehanteerd. De gehanteerde tijden en periode vloeien voort uit de stand van de zon. Deze staat slechts op deze tijdstippen en in deze periode dusdanig laag dat mogelijk schaduweffecten kunnen optreden. Uit de bezonningsstudie volgt dat geen schaduweffecten ontstaan als gevolg van de ontwikkeling. De reden hiervoor is gelegen in de minimale verplaatsing en de schaduweffecten van de omliggende bebouwing.

Voor de zomermaanden geldt eveneens dat de omliggende bebouwing een dusdanige schaduwwerking op de voormalige huisartsenpraktijk heeft dat de ver-/nieuwbouw van de nieuwe hobbyruimte geen effect sorteert. In dit kader is eveneens van belang dat de nieuwe hobbyruimte ten westen van de voormalige huisartsenpraktijk is gelegen, zodat in de zomermaanden (waarin de zon hoger staat) geen toename van schaduw kan worden waargenomen als gevolg van de vernieuwbouw.

5.7 Cultuurhistorie en archeologie

Cultuurhistorische waarden in een stedelijk gebied kunnen betrekking hebben op:

1. bebouwde cultuurhistorie (monumenten/historische stedenbouw/molenbiotoop);
2. archeologische waarden.

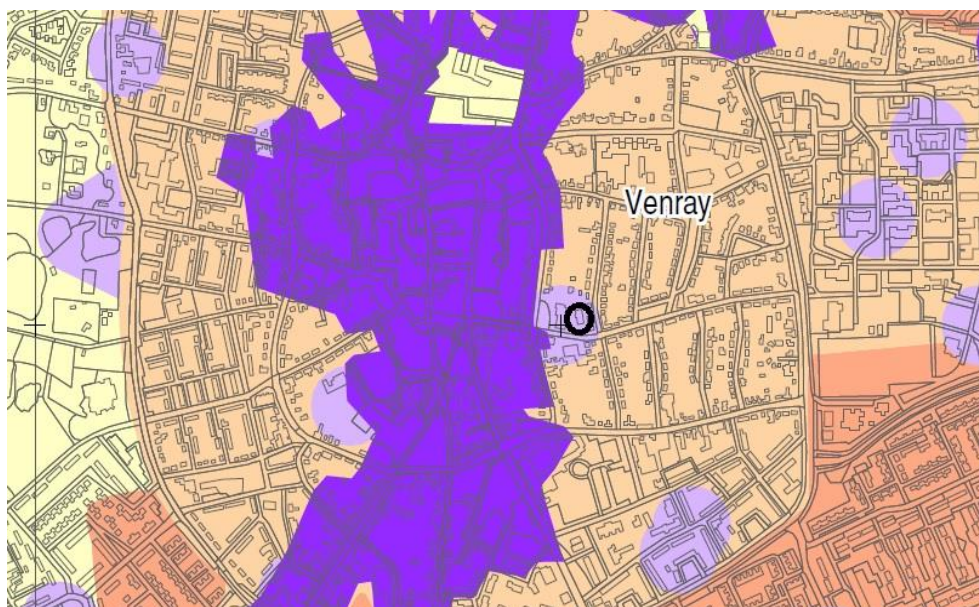
Ad 1.

Binnen het besluitgebied e.o. is geen gemeentelijk of rijksmonument aanwezig. Het besluitgebied is verder niet gelegen in een molenbiotoop van een windmolen.

Ad 2.

Ten aanzien van archeologie is het uitgangspunt dat het archeologisch erfgoed moet worden beschermd op de plaats waar het wordt aangetroffen. Dit vloeit voort uit het Europese Verdrag van Valetta (1992) inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed en de (nieuwe) Erfgoedwet (2016). Gezien dit uitgangspunt mogen bekende archeologische monumenten niet aangetast worden en moet in geval van voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen in gebieden met een archeologische verwachting, in principe een inventariserend en waarderend vooronderzoek plaatsvinden.

Volgens zowel de archeologische beleidskaart van de gemeente Venray uit 2008 als de geactualiseerde en in 2013 vastgestelde versie is het besluitgebied gelegen binnen overige monumenten en in een bufferzone rondom bekende vindplaatsen (categorie 3). Een archeologisch onderzoek is volgens het archeologiebeleid noodzakelijk indien een bouwplan leidt tot een bodemverstoring op een diepte van meer dan 50 cm dan wel indien een oppervlak van meer dan 100 m² wordt verstoord. In casu doet zich deze situatie voor.



legenda

subkop

	Categorie 1	Rijksbeschermde monumenten
	Categorie 2	Monumenten van zeer hoge waarde en monumenten die betrekking hebben op de historische kernen
	Categorie 3	Overige monumenten en de bufferzone rondom de bekende vindplaatsen (waarenmingen en vondstmeldingen)
	Categorie 4	Droge en natte gebieden met een hoge verwachting
	Categorie 5	Droge en natte gebieden met een middelhoge verwachting
	Categorie 6	Droge en natte gebieden met een onbekende verwachting
	Categorie 7	Droge en natte gebieden met een lage verwachting, vrijgegeven en verstoorde gebieden

archeologische beleidskaart Venray

Econsultancy heeft een archeologisch bureau-onderzoek en een verkennend booronderzoek verricht². Dit onderzoek is destijds verricht in het kader van de toenmalige beoogde gebiedsontwikkeling van het Hermesterrein. Met de resultaten van het archeologisch onderzoek kan worden vastgesteld of binnen het besluitgebied e.o. archeologische waarden aanwezig (kunnen) zijn en of vervolgonderzoek en/of aanpassingen in het project noodzakelijk zijn.

Het bureauonderzoek toonde aan dat er zich mogelijk archeologische waarden in het besluitgebied e.o. zouden kunnen bevinden. In het bijzonder de verwachte aanwezigheid van een hoge enkeerdgrond verhoogde de kans daarop. Daarom is aansluitend een inventariserend veldonderzoek in de vorm van een verkennend booronderzoek uitgevoerd.

Op basis van de waargenomen bodemverstoringen en de aanwezigheid van bebouwing op een deel van de locatie, kan worden geconcludeerd dat archeologische waarden niet meer *in situ* worden verwacht. De gespecificeerde archeologische verwachting, zoals die is weergegeven tijdens het bureauonderzoek, is door het booronderzoek niet onderschreven.

Op basis van de aangetroffen bodemverstoringen, kan worden geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling geen bedreiging vormt voor het archeologisch erfgoed. Op grond van de resultaten van het bureau- en veldonderzoek heeft Econsultancy geadviseerd om het besluitgebied e.o. vrij te geven.

Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar het rapport dat als bijlage 3 integraal deel uitmaakt van deze ruimtelijke onderbouwing.

5.8 Ecologie

Per 1 januari 2017 is de nieuwe Wet natuurbescherming (Wn) ingegaan. Deze vervangt drie wetten; de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora - en Faunawet. Doel van de Wet natuurbescherming is driedelig: 1. bescherming van de biodiversiteit in Nederland, 2. decentralisatie van verantwoordelijkheden en 3. vereenvoudiging van regels. Vanaf 1 januari bepalen de provincies voor hun gebied wat wel en niet mag in de natuur. De provincie is primair verantwoordelijk voor de vergunningen en ontheffingen.

5.8.1 Natuur en landschap

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is het Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. Het netwerk moet natuurgebieden beter verbinden met elkaar en met het omringende agrarisch gebied. In het Natuurnetwerk Nederland liggen alle bestaande natuurgebieden, waaronder de 20 Nationale Parken. Verder gebieden waar nieuwe natuur wordt aangelegd, landbouwgebieden, beheerd volgens agrarisch natuurbeheer, meren, rivieren, de kustzone van de Noordzee en de Waddenzee en tenslotte alle 164 aangewezen Natura 2000-gebieden.

² Archeologisch bureau-onderzoek en verkennend booronderzoek, plangebied 'hoek Prins Bernhardstraat-Julianasingel te Venray', Econsultancy, project RAY.HAE.ARC, rapportnr. 11023118, d.d. 12 augustus 2011.

Het besluitgebied maakt geen onderdeel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), Natura 2000-gebieden zoals Vogel- en Habitatrichtlijngebieden en beschermde natuurmonumenten (in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998) en (zeer) kwetsbare gebieden in het kader van de Wet ammoniak en veehouderij (Wav). Het project heeft dan ook geen nadelige consequenties voor de natuur- en landschappelijke waarden van deze gebieden.

5.8.2 Flora en fauna

Zowel in de oude Flora- en faunawet als in de nieuwe Wet natuurbescherming staan verbodsbepalingen: activiteiten die schadelijk zijn voor beschermde diersoorten zijn verboden. Verboden activiteiten wijzigen nauwelijks. Wel zijn enkele definities aangepast. Zo is onopzettelijk verstoren niet meer strafbaar en is opzettelijk verstoren van vogels in sommige situaties toegestaan. Maar verstoren zonder dat tevoren goed onderzoek naar beschermde soorten is uitgevoerd, blijft strafbaar.

Met de nieuwe wet wijzigt wel de lijst van beschermde soorten. Waar de Flora- en faunawet uitgaat van drie beschermingsniveaus, verdeelt de Wet natuurbescherming beschermde soorten in twee groepen: Strikt beschermde soorten waaronder soorten uit de Vogel- en Habitatrichtlijn. In de tweede categorie staan andere soorten, bijvoorbeeld uit de Rode Lijst. De bescherming van vaatplanten uit tabel 1 en tabel 2 is vervallen. Onder de Wet natuurbescherming worden nog 75 soorten vaatplanten beschermd, waaronder soorten die niet eerder werden beschermd. De bescherming van mieren vervalt. Vrijwel alle zoogdieren blijven beschermd. Meer soorten libellen en vlinders worden beschermd.

Bij een ontheffingsaanvraag onder de nieuwe wet wordt nog steeds getoetst aan drie criteria ³:

- Is er een 'andere bevredigende oplossing' mogelijk?
- Is er sprake van bepaalde, in de wet genoemde belangen?
- Doet de ontheffing afbreuk aan de gunstige staat van instandhouding van de soort ?

Daarmee verandert er weinig in vergelijking met de huidige toetsingspraktijk.

Quickscan flora en fauna

Econsultancy heeft een quickscan flora en fauna uitgevoerd voor het besluitgebieden het omliggende gebied⁴. Dit onderzoek is destijds verricht in het kader van de toenmalige beoogde gebiedsontwikkeling van het Hermesterrein. Uit deze quickscan blijkt het volgende:

Waarnemingen en te verwachten soorten:

De beplanting in de directe omgeving van het besluitgebied is geschikt als nestlocatie voor broedvogels als merel, houtduif, roodborst en winterkoning. Daarnaast is de bebouwing binnen het besluitgebied e.o. in principe geschikt als verblijfplaats voor vleermuizen zoals de gewone dwergvleermuis. Binnen het besluitgebied e.o. kan incidenteel een algemeen grondgebonden zoogdier worden aangetroffen als egel en konijn. Tevens kan binnen het besluitgebied e.o. een onverhoopt individu als bruine kikker en gewone pad beschutting vinden. Voor de overige soorten uit de verschillende soortgroepen vormt het besluitgebied e.o. geen geschikte habitat of zijn deze op grond van bekende verspreidingsgegevens of het ontbreken van verblijfsindicaties niet te verwachten.

³ zie artikelen 3.3 lid 4, 3.8 lid 5 en 3.10 lid 2 Wn.

⁴ Quickscan flora en fauna plangebied 'hoek Prins Bernhardstraat-Julianasingel te Venray', Econsultancy, project RAY.HAE.ECO1, d.d. 28-03-2011.

Maatregelen ter voorkoming van overtredingen van de Flora- en faunawet:

Voor de te verwachten broedvogels geldt dat, indien de beplanting en de bebouwing buiten het broedseizoen wordt verwijderd, geen overtredingen plaats zullen vinden met betrekking tot broedvogels.

Algemene zorgplicht:

Voor de mogelijk binnen het besluitgebied e.o. aanwezige algemeen grondgebonden zoogdieren en amfibieën geldt de algemene zorgplicht, die er onder meer in voorziet dat al het redelijkerwijs mogelijke dient te worden gedaan om het doden van individuen te voorkomen. Er zijn in het kader van de algemene zorgplicht geen speciale maatregelen nodig.

Noodzaak tot nader onderzoek:

Het kan niet op voorhand worden uitgesloten dat vleermuizen gebruik maken van de bebouwing binnen het besluitgebied. Door de uitvoering van nader onderzoek binnen het geschikte seizoen kan hieromtrent voldoende uitsluitsel worden gegeven.

Econsultancy heeft een aanvullend vleermuizenonderzoek uitgevoerd⁵. Uit dit onderzoek volgt dat op basis van de huidige protocollaire onderzoeksinspanning met voldoende zekerheid kan worden aangegeven dat de te slopen bebouwing geen vaste rust- en verblijfplaats vormt voor vleermuizen.

Doordat er geen directe aanwijzingen gevonden zijn dat de bebouwing momenteel gebruikt wordt als zomer-, kraam- of paarverblijfplaats/zwermplaats voor vleermuizen, kan tevens worden aangenomen dat een overtreding van de wetgeving ten aanzien van winterverblijfplaatsen niet zal plaatsvinden. Het besluitgebied maakt geen deel uit van een vliegroute of van een essentieel foerageergebied.

Aanbevelingen:

Huismus en gierzwaluw zijn binnen het besluitgebied e.o. niet als broedvogel aangetroffen. De omgeving is echter wel potentieel geschikt als leefgebied. De soorten staan onder druk door steeds verder afnemende broedgelegenheid. Met een geringe inspanning, bijvoorbeeld door het plaatsen van nestkasten of "vogelvides" en het plaatsen van gierzwaluwnestkasten op de te realiseren nieuwbouw, kan het besluitgebied deel gaan uitmaken van het broedbiotoop van beide soorten. Gelet op het steeds verder verdwijnen van broedgelegenheid van deze soorten kan deze relatief eenvoudige maatregel een positief effect op de soort in de omgeving hebben.

Voor de volledige onderzoeken wordt verwezen naar de rapporten die als bijlagen 4 en 5 integraal deel uitmaakt van deze ruimtelijke onderbouwing.

5.9 Obstakelbeheer- en radarverstoringengebied en straalpaden

Het besluitgebied is gelegen in het radarverstoringengebied van de militaire 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. Over het besluitgebied loopt verder een straalverbinding van de KPN. De straalverbinding mag niet worden gestoord door hoge bebouwing.

⁵ Aanvullend vleermuizenonderzoek plangebied 'hoek Prins Bernhardstraat-Julianasingel te Venray', Econsultancy, project RAY.HAE.ECO2, d.d. 18-10-2011.

De maximale bouwhoogte binnen het besluitgebied bedraagt slechts 4,90 meter. Een bouwwerk met deze hoogte levert geen belemmering op voor het ongestoorde gebruik van de militaire radar of voor civiele straalverbindingen.

5.10 Verkeerkundige aspecten

5.10.1 Ontsluiting en verkeersveiligheid

De wegenstructuur in de kern van Venray is opgebouwd rond de twee ringen (bekend als de binnenring en de buitenring), de verbindingswegen tussen deze ringen en de uitvalswegen naar de kerkdorpen en de (boven)regionale wegen. Het besluitgebied wordt ontsloten via de Prins Bernhardstraat. De Prins Bernhardstraat kan worden getypeerd als een erftoegangsweg. De verkeersfunctie is hier gericht op verblijven en perceelsontsluiting. Het wegprofiel en de inrichting van de openbare ruimte volgt deze specifieke verkeersfunctie.

Het project leidt ten opzichte van de bestaande situatie tot een zeer beperkt aantal extra verkeersbewegingen (gemiddeld 2 verkeersbewegingen per werkdagemaal). Afgezet tegen de bestaande verkeersintensiteit op de Prins Bernhardstraat en de autonome ontwikkeling van het verkeersaanbod in deze straat blijkt dat de extra toename van verkeer als gevolg van dit project volledig opgaat in het bestaande en toekomstige verkeersbeeld ter plaatse van de Prins Bernhardstraat. Het project heeft door zijn kleinschaligheid geen gevolgen voor de wegenstructuur, wegprofielen en verkeersveiligheid.

5.10.2 Parkeren en laden en lossen

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 met betrekking tot parkeren. Dit is het leidende document. De ligging van een gebied bepaalt mede de parkeernorm. Venray is ingedeeld in drie stedelijke zones:

1. Centrum: het gebied binnen de binnenring met uitzondering van het woongebied direct ten noorden van het centrum.
2. Schil/overloopgebied: het gebied tussen de binnenring en de buitenring inclusief het woongebied ten noorden van het centrum.
3. Rest bebouwde kom, kerkdorpen en buitengebied: alle overige niet onder 1 en 2 genoemde gebieden.

Het besluitgebied valt onder de zone 'schil/overloopgebied'. Het toekomstige gebruik op de locatie is vergelijkbaar met bezoekersextensieve bedrijvigheid. De Beleidsnota Parkeernormen Venray kent in bijlage 3 een specifieke parkeerkencijfer voor arbeids- en bezoekersextensieve bedrijvigheid in deze zone, namelijk 0,9 parkeerplaatsen /100 m² BVO. Gelet op het feit dat het beoogde gebouw een BVO kent van 351 m², betekent de toepassing van het parkeerbeleid dat minimaal 3,1 (afgerond 3) parkeerplaatsen moeten worden aangelegd.

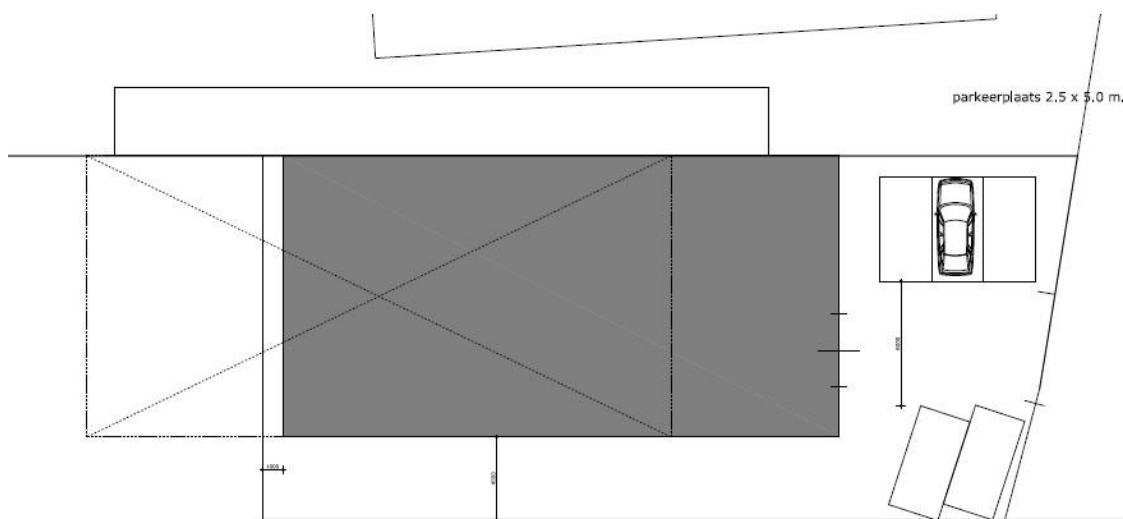
	Werken				
	eenheid	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief	100 m ² bvo	0,4	0,9	1,1	1,1
bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief	100 m ² bvo	1,3	2,0	2,4	2,4
bedrijfsverzamelgebouw	100 m ² bvo	1,0	1,6	1,9	2,0
kantoor (met baliefunctie)	100 m ² bvo	1,8	2,4	2,9	3,6
kantoor (zonder baliefunctie)	100 m ² bvo	1,3	2,0	2,1	2,6

parkeerkencijfers 'Werken' Beleidsnota Parkeernormen Venray

In algemene zin gelden de volgende twee uitgangspunten:

1. toepassen van de parkeernorm en aanleg van parkeerplaatsen **op eigen terrein**;
2. het bezoekersaandeel van de aan te leggen parkeerplaatsen dient openbaar toegankelijk te zijn.

Het bepaalde in de Beleidsnota Parkeernormen Venray wordt in acht genomen bij de ontwikkeling van het nieuwe pand. Op eigen terrein zullen 5 parkeerplaatsen aangelegd worden. Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de parkeereis.



SITUATIE

project; JullanasIngel (zuld-ooster) te Venray
opdr.gever; Dhr. F. Nelissen Julianasingel 13 5802 AS Venray
datum; 20-11-2016 gew. 18-01-2017 schaal 1/200

5 parkeerplaatsen op eigen terrein

Een maatvastе tekening maakt onderdeel uit van de aanvraag om omgevingsvergunning. Hieruit blijkt dat de parkeerplaatsen (qua oppervlakte) en het parkeergebied (qua manoeuvreerruimte) voldoen aan de technische eisen uit de Toetssteen Openbare Ruimte en het OOR (Ontwerpprincipes Openbare Ruimte).

5.11 Waterhuishouding

Het project heeft geen consequenties voor de waterhuishouding. Het besluitgebied is in de bestaande toestand geheel verhard en blijft ook in de nieuwe situatie geheel verhard. De omvang van het afvoerend verhard oppervlak veranderd niet. Het project is derhalve hydrologisch neutraal.

5.12 Niet gesprongen explosieven (NGE)

Op vele locaties in Nederland bevinden zich nog conventionele explosieven uit de Tweede Wereldoorlog in de ondergrond, zoals niet ontplofte vliegtuigbommen (blindgangers), granaten, mijnen en (handwapen)munitie. Ook in Venray hebben delen van het gemeentelijke grondgebied in de Tweede Wereldoorlog onder vuur gelegen. Bij eventuele grondwerkzaamheden in het besluitgebied ter plaatse van gronden die sinds de Tweede Wereldoorlog **niet** geroerd zijn, dient uit oogpunt van veiligheid en zorgvuldigheid, onderzoek verricht te worden naar NGE. Explosievenonderzoek brengt de aanwezigheid en risico's van explosieven uit de Tweede Wereldoorlog in kaart. Indien noodzakelijk worden deze explosieven vervolgens verwijderd en onschadelijk gemaakt. De gronden van het besluitgebied zijn echter sinds de Tweede Wereldoorlog veel veelvuldig geroerd c.q. verstoord door agrarisch bodemgebruik. Er zijn hierbij nimmer explosieven aangetroffen. Onderzoek is niet noodzakelijk.

HOOFDSTUK 6 BELANGENAFWEGING

Dit project ziet op de gedeeltelijke verplaatsing van een opslaggebouw op het terrein van het voormalig busstation (Hermesterrein) aan de Julianasingel 29/Prins Bernhardstraat 5 te Venray en is de eerste fase in een totale transformatie van het Hermesterrein bestaande uit de omzetting van het gebied van een ruimtelijk laagwaardig binnenstedelijk verhard terrein met alleen bedrijfsbebouwing ten behoeve van het parkeren (stallen) en onderhouden van bussen, naar een modern, hoogwaardig en dynamisch binnenstedelijk woongebied. Voor deze transformatie is een omgevingsvergunning voor afwijking van het bestemmingsplan benodigd.

De gemeente heeft beleidsvrijheid om af te wegen of zij de omgevingsvergunning voor afwijking van het bestemmingsplan verleent. Als de aanvraag past binnen het geldende beleid en ook verder voldoet aan een goede ruimtelijke ordening moet de omgevingsvergunning redelijkerwijs verleend worden. In voorgaande hoofdstukken is ingegaan op de gevolgen van de ontwikkeling voor de waterhuishouding, cultuurhistorie en relatie met de kwaliteitseisen uit hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer.

Hieruit blijkt dat het project in overeenstemming is met rijks-, provinciaal- en gemeentelijk ruimtelijk beleid. Het betreft hier een stedelijke ontwikkeling binnen stedelijk gebied, waarbij geen rijks- of provinciale belangen uit het SVIR resp. POL 2014 geschaad worden.

De verkaveling van zowel de eerste als de tweede fase van de totale transformatie van het Hermesterrein is vastgelegd op een verkavelingsschets (bijlage 6). In de tweede fase worden levensbestendige woningen gerealiseerd. Hieraan is grote behoefte binnen de gemeente. De verplaatsing van het gebouw is nodig om ruimte te bieden voor een extra woonkavel in fase 2. De woning die aldaar wordt gebouwd, omlijst het alsdan te realiseren hofje en sluit deze af. Voor de stedenbouwkundige inpassing is dit van groot belang.

Tevens blijkt uit de onderzoeken naar de invloed van de verplaatsing van het gebouw, dat er geen noemenswaardige wijzigingen plaatsvinden op het gebied van lichthinder, de verkeerssituatie c.q. de veiligheid voor het verkeer, parkeren en dergelijke. De invloed van het bouwplan op de bezonning op de zijgevel ter hoogte van de ramen ten opzichte van de huidige bebouwing is minimaal, temeer daar ten opzichte van het huidige bijgebouw, dat zich op het belendend perceel bevindt, slechts een verschuiving naar voren van 3 meter plaatsvindt. Er ontstaat geen schaduwwerking als gevolg van de ver-/nieuwbouw.

Bovendien geldt dat de naastgelegen bebouwing thans leegstaat en geen overlast ondervindt van de voorgenomen verplaatsing van de toekomstige hobbyruimte. Een recente foto van de huidige situatie, waarop met bouwhekken is aangegeven waar de nieuwe voorgevel komt te liggen is hierna opgenomen. Op de foto is ook duidelijk te zien, dat het huidige bijgebouw, behorend bij het buurpand, aan de voorkant circa 5 meter uitsteekt voor de bestaande loods; in de nieuwe situatie komt het bijgebouw circa 3 meter achter de voorgevel van de hobbyruimte/opslagloods te liggen.



Nu er een grote behoefte bestaat aan de transformatie van het Hermesterrein en deze transformatie reeds met onderhavig project gedeeltelijk in gang wordt gezet, is de initiatiefnemer van mening dat het college van burgemeester en wethouders in redelijkheid kan besluiten tot afwijking van het bestemmingsplan. Dit is eveneens in overeenstemming met het verkavelingsplan. In dat kader is de gemeente voorts van mening dat het algemene belang, dat is gediend met transformatie van het huidige Hermes-terrein naar een hoogwaardig woonmilieu, waar onderhavig project onderdeel van uit maakt, dient te prevaleren boven het belang van omwonenden bij het behoud van de bestaande situatie.

HOOFDSTUK 7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID EN KOSTENVERHAAL

De realisatie van het (bouw)project geschiedt voor rekening van de initiatiefnemer. De gemeentelijke financiën zijn hierbij niet in het geding. De gronden zijn eigendom van de initiatiefnemer. Het initiatief betreft geen bouwplan dat onder de Grexwet valt. Een exploitatieplan of -overeenkomst is hierdoor niet aan de orde. De legesverordening is wel van toepassing. Met de initiatiefnemer is verder een planschadeverhaalsovereenkomst afgesloten waarin planschade wordt afgewenteld op de initiatiefnemer. De economische uitvoerbaarheid is niet in het geding.

HOOFDSTUK 8 SYSTEMATIEK EN VERBEELDING

Een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan (artikel 2.1 lid 1 onder c Wabo) heeft als doel het planologisch-juridisch kader te geven voor de realisatie van het beschreven project. Een dergelijke omgevingsvergunning bevat de volgende onderdelen:

- ruimtelijke onderbouwing;
- een digitale geometrische plaatsbepaling van het werkingsgebied;
- eventueel regels en beperkingen (niet verplicht).

HOOFDSTUK 9 PROCEDURE

9.1 Procedure artikel 3.10 e.v. Wabo

Voor de aanvraag en verlening van een omgevingsvergunning met ruimtelijke onderbouwing stelt artikel 3.10 van de Wabo dat de uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing is. Voor de uitgebreide procedure geldt afdeling 3.4 van de Awb.

Dit houdt in dat het ontwerpbesluit conform afdeling 3.4 Awb gedurende 6 weken ter inzage gelegd wordt. Hierbij is er de mogelijkheid van zienswijzen voor een ieder (art. 3.12 lid 5 Wabo). Alleen belanghebbenden kunnen bezwaar maken en in beroep gaan. De Wabo voegt hier aan toe dat het ontwerpbesluit en/of het definitieve besluit op grond van de Wabo of het Besluit omgevingsrecht in bepaalde specifieke gevallen aan specifieke personen of instanties wordt gestuurd.

In gevallen waarin een ander bestuursorgaan dan B&W bevoegd gezag is, ligt het ontwerpbesluit tevens ter inzage in de gemeente waar het betrokken project in hoofdzaak zal worden uitgevoerd.

De beslistermijn van zes maanden begint te lopen op de dag ná de dag van ontvangst van de aanvraag (art. 3.12 lid 7 Wabo). De kennisgeving van het ontwerpbesluit en de mededeling van het definitieve besluit worden in de Staatscourant geplaatst (art. 3.12 lid 2 Wabo jo. art. 6.14 lid 1 Besluit omgevingsrecht (Bor)). De mededeling van het ontwerpbesluit en het definitieve besluit wordt tevens langs elektronische weg gedaan op www.ruimtelijkeplannen.nl (art. 6.14 Bor jo. Regeling standdaarden ruimtelijke ordening 2012).

BIJLAGEN

BIJLAGE 1

VERKENNEND BODEMONDERZOEK

BIJLAGE 2

BEZONNINGSSTUDIE

BIJLAGE 3

ARCHEOLOGISCH ONDERZOEK

BIJLAGE 4

QUICKSCAN FLORA EN FAUNA

BIJLAGE 5

VLEERMUIZENONDERZOEK

BIJLAGE 6

VERKAVELINGSSCHETS d.d. 30 mei 2017