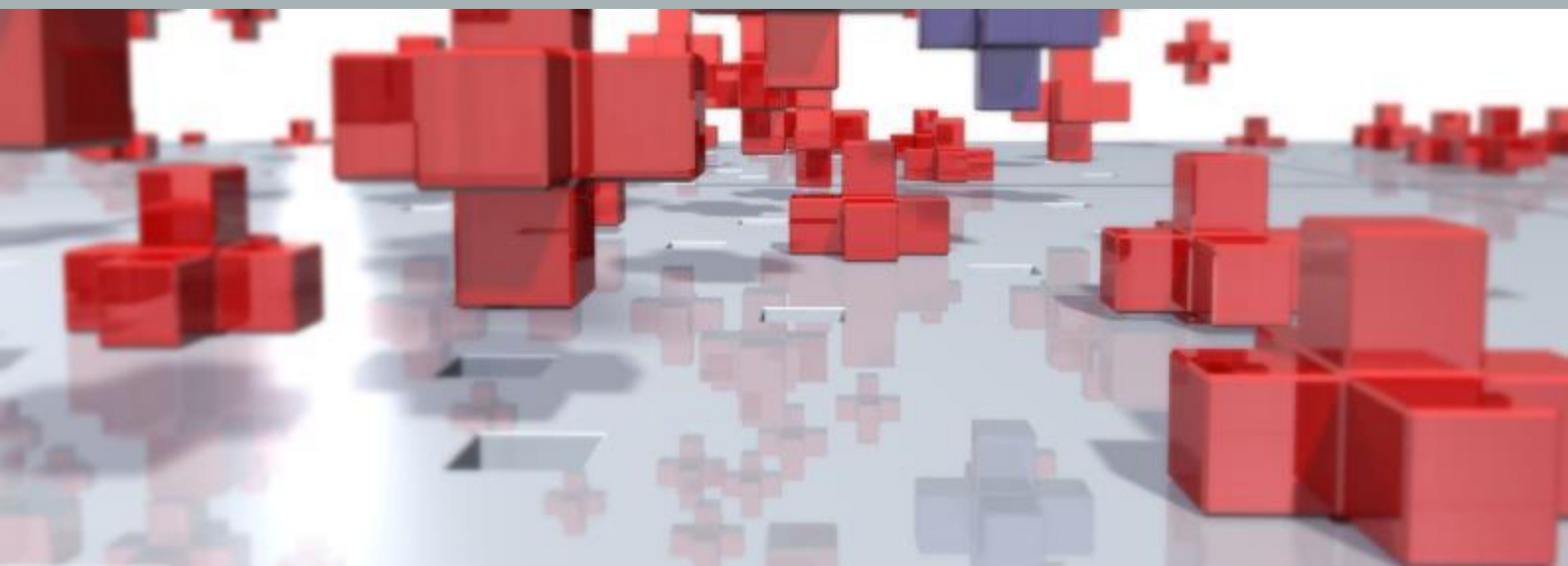


Bestemmingsplan Mobiliteitscentrum
Venloseweg 104-106 te Tegelen
Gemeente Venlo
Vastgesteld



**Bestemmingsplan Mobiliteitscentrum
Venloseweg 104-106 te Tegelen
Gemeente Venlo
Vastgesteld**

Rapportnummer: P04667

IMRO-identificatienummer: NL.IMRO.0983.BP202310MOBCENTRUM-VA01

Datum: mei 2024

Opdrachtgever: Vissers Energy Group B.V.

Projectteam BRO: HLe, IMo, PvK, JEn

Concept: 4 augustus 2022, 30 november 2022, februari 2023, mei 2023

Ontwerp: 5 december 2023

Vaststelling: 22 mei 2024

Bron foto kaft: BRO, abstract

BRO
Vestiging Venlo
Industriestraat 94
5931 PK Tegelen
T +31 (0)77 373 06 01
E info@bro.nl



TOELICHTING

Inhoudsopgave

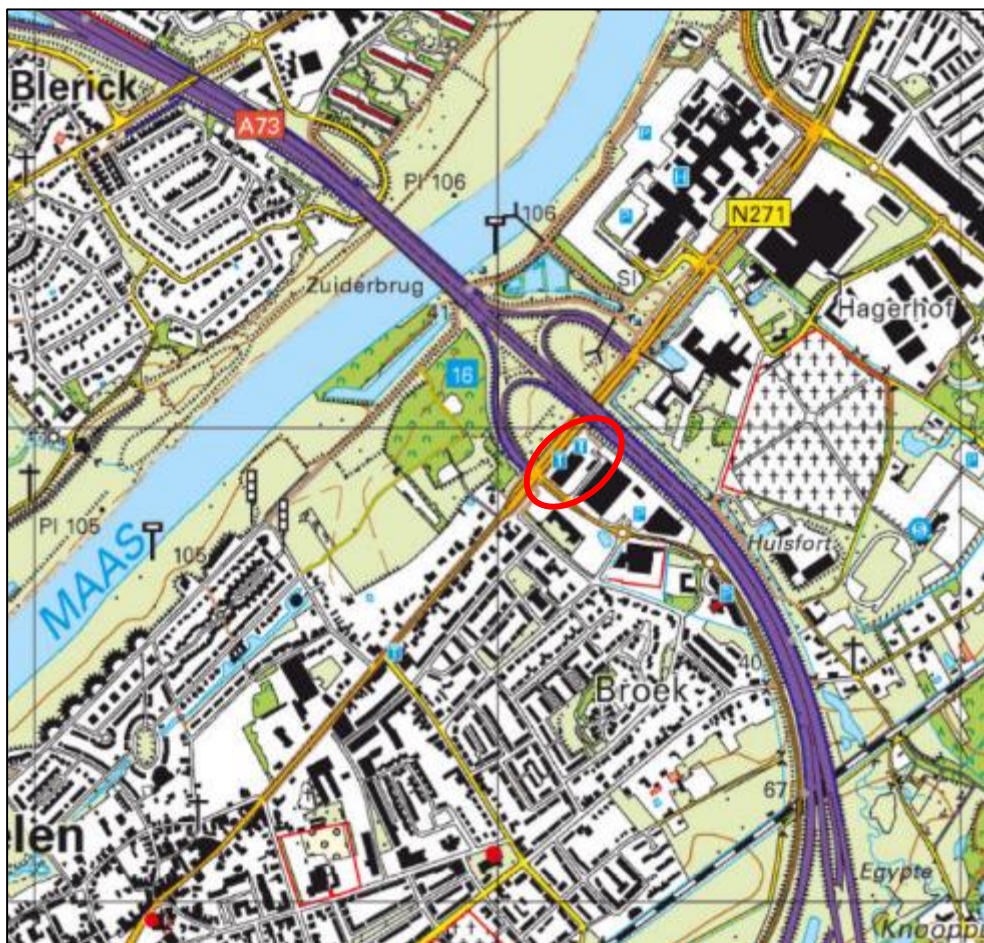
1.INLEIDING	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Plangebied	3
1.3 Vigerende bestemmingsplannen	4
1.4 Leeswijzer	5
2.Beschrijving bestaande situatie	6
3.Planbeschrijving	7
3.1 Beschrijving planvoornemen	7
3.2 Ruimtelijke en stedenbouwkundige effecten	10
4.Beleidskader	13
4.1 Rijksbeleid	13
4.1.1 Nationale Omgevingsvisie	13
4.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening	14
4.1.3 Vrijwaringszone – weg (Rijkswaterstaat)	14
4.1.4 Ladder voor duurzame verstedelijking	16
4.1.5 Wet milieubeheer	19
4.2 Provinciaal beleid	19
4.2.1 Provinciale Omgevingsvisie (POVI)	19
4.2.2 Omgevingsverordening Limburg 2014 (geconsolideerde versie 16 december 2022)	21
4.2.3 Omgevingsverordening Limburg 2021	22
4.3 Regionaal beleid	23
4.3.1 Regionale visie werklocaties bedrijventerreinen Noord-Limburg	23
4.4 Gemeentelijk beleid	24
4.4.1 Strategische Visie Venlo 2040	24
4.4.2 Ruimtelijke Structuurvisie 2014	26
4.4.3 Beleidsnota motorbrandstofverkooppunten gemeente Venlo	29
4.4.4 Welstandnota gemeente Venlo	30
4.4.5 Vigerende bestemmingsplannen	30
5.Onderzoeksaspecten	31
5.1 Inleiding	31
5.1.1 Bodem- en grondwaterkwaliteit	31
5.1.2 Geluid	32
5.1.3 Luchtkwaliteit	33
5.1.4 Milieuzonering	35
5.1.5 Externe veiligheid	36
5.1.6 Milieueffectrapportage	37
5.2 Kabels en leidingen	43

5.3 Ecologie	43
5.4 Waterhuishouding	47
5.4.1 Inleiding	47
5.4.2 Beleidskader	47
5.4.3 Toetsing	49
5.5 Archeologie en cultuurhistorie	50
5.5.1 Archeologie	50
5.5.2 Cultuurhistorie	52
5.6 Verkeer en parkeren	52
5.6.1 Verkeer	52
5.6.2 Parkeren	55
 6. Planstukken	 57
6.1 Planstukken	57
6.2 Toelichting op de analoge verbeelding	57
6.3 Toelichting op de regels	57
 7. ECONOMISCHE EN MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	 61
7.1 Economische uitvoerbaarheid	61
7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	61
 8. PROCEDURE	 64
 SEPARATE BIJLAGEN	
Bijlage 1: Ladderonderbouwing	
Bijlage 2: Verkennend bodemonderzoek	
Bijlage 3: Proces-verbaal oplevering opsporen ontplofbare oorlogsresten	
Bijlage 4: Luchtkwaliteit	
Bijlage 5: Onderzoek externe veiligheid	
Bijlage 6: Stikstofdepositieonderzoek	
Bijlage 7: Quicksan Wet Natuurbescherming	
Bijlage 8: Aanvullend ecologisch onderzoek	
Bijlage 9: Watertoets en doorlatendheidsonderzoek	
Bijlage 10: Archeologisch onderzoek	
Bijlage 11: Parkeeronderzoek	
Bijlage 12: Verslag omgevingsdialoog	
Bijlage 13: aanmeldnotitie m.e.r.	
Bijlage 14: Nota van Zienswijzen	

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Initiatiefnemer is voornemens om het bestaande mobiliteitsstation ter plaatse van de Venloseweg 104-106 te Tegelen te herontwikkelen. Het initiatief ziet op het moderniseren van het mobiliteitsstation met een waterstofpunt en het daarbij mogelijk maken van twee horecafuncties en een fitnessstudio. Daarnaast wordt de bestaande fietsenwinkel en carwash binnen het plangebied verplaatst. Het waterstof tankstation wordt gerealiseerd in het kader van het project H2 Stroom. Hiermee komt het bestaande LPG-opslag- en verkooppunt te vervallen. De beoogde waterstoftankinstallatie is uniek en na de installatie in Horst vooralsnog de tweede installatie in de provincie Limburg.



Figuur 1.2: Uitsnede topografische kaart met globale ligging plangebied (rood omcirkeld)

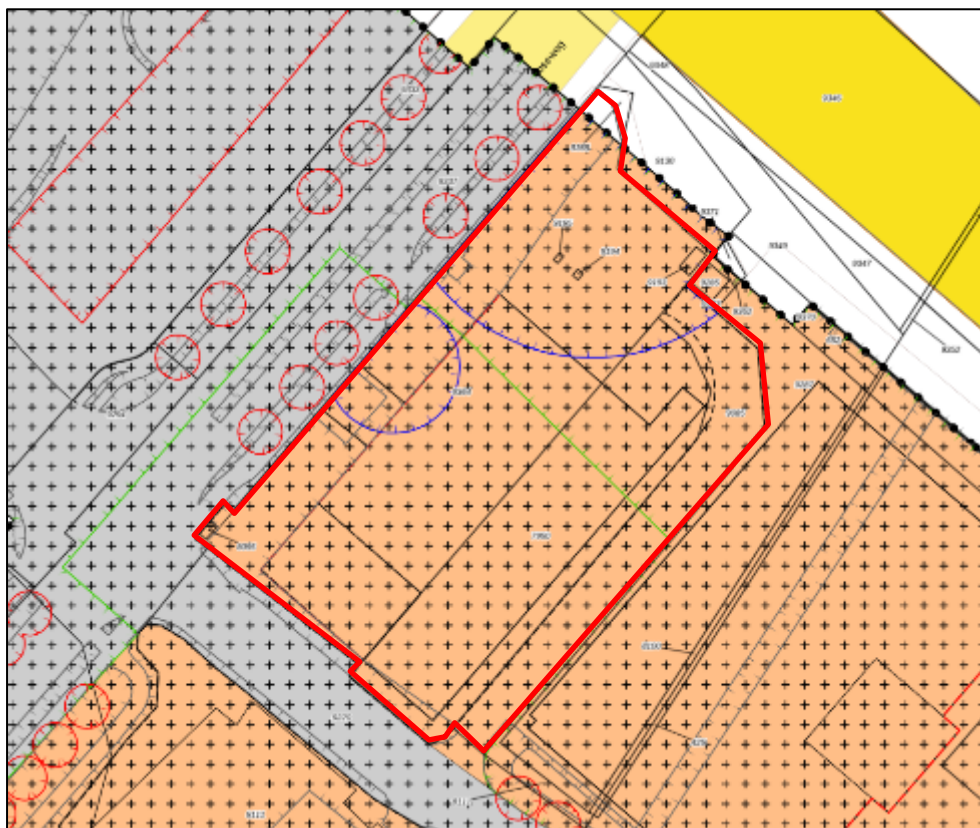
1.2 Plangebied

De ontwikkellocatie is gelegen aan de Venloseweg 104-106 en de Ariënsstraat te Tegelen, gemeente Venlo. Het plangebied ligt in het noordoosten van Tegelen en ten zuiden van de A73. Deze locatie staat kadastraal bekend als Tegelen, sectie A, nrs. 7950, 8095, 9085, 9364, 9193, 9194, 9195, 9362, 9364 en 9371.

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Bestemmingsplan 'Bestemmingsplan met verbrede reikwijdte Tegelen'

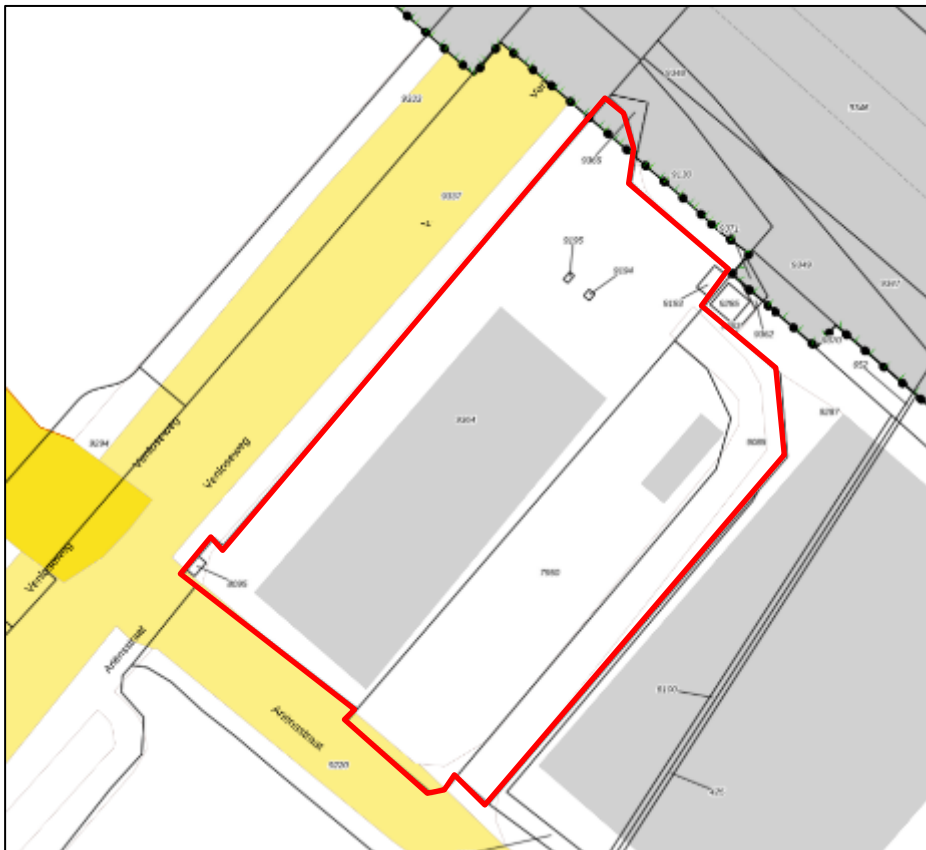
Het bestemmingsplan is grotendeels gelegen binnen bestemmingsplan 'Bestemmingsplan met verbrede reikwijdte Tegelen'. Het bestemmingsplan is vastgesteld op 22 december 2021. Op grond van dit bestemmingsplan heeft het plangebied de enkelbestemming 'Gemengd' en de dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie 3' en 'Waarde – Welstand bijzonder'. Daarnaast ligt op het plangebied een bouwvlak. Binnen het bouwvlak gelden de maximum goot- en bouwhoogte beide 6 meter. Tot slot liggen de gebiedsaanduidingen 'veiligheidszone – lpg', 'vrijwaringszone – weg' en 'overige zone – kanalen voor groen' op het plangebied en de functieaanduidingen 'bedrijf' en 'detailhandel perifeer'.



Figuur 1.2: Uitsnede vigerend bestemmingsplan met ligging plangebied (rood omlijnd)

Bestemmingsplan 'Rijksweg 74'

Een klein gedeelte van het plangebied valt onder het bestemmingsplan 'Rijksweg 74', vastgesteld op 24 april 2013. Op grond van dit bestemmingsplan ligt de bestemming 'Verkeer' op het plangebied. Daarnaast liggen de gebiedsaanduidingen 'milieu – grondwaterbescherming venlo schol' en vrijwaringszone – weg 2' op het plangebied.



Figuur 1.3: Uitsnede vigerend bestemmingsplan 'Rijksweg 74' met ligging plangebied (rood omlijnd)

1.4 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk volgt hoofdstuk 2 waarin de bestaande situatie is beschreven. In hoofdstuk 3 wordt de beoogde planvorming geschetst. De daaropvolgende hoofdstukken vormen de verantwoording van de ontwikkeling die dit bestemmingsplan mogelijk maakt. In hoofdstuk 4 wordt het Rijks-, provinciaal-, regionaal- en gemeentelijk beleid beschreven. In hoofdstuk 5 wordt inzicht gegeven in diverse onderzoeksaspecten die van belang zijn voor het voorliggende bestemmingsplan. In hoofdstuk 6 is de juridische toelichting op de planopzet gegeven. In hoofdstuk 7 komt de financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid aan de orde. Ten slotte wordt in hoofdstuk 8 de procedure verder beschreven.

2. BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE

De planlocatie ligt in het noordoosten van de kern Tegelen op een gemengd bedrijventerrein aan de A73 en de doorgaande weg tussen Venlo en Tegelen. Het plangebied wordt ontsloten door de Ariënsstraat en de Venloseweg (N271). Ten oosten van het plangebied is een Karwei en een McDonald's gelegen. Ten zuiden van het plangebied, aan de overzijde van de Ariënsstraat, zijn verschillende logistieke distributiebedrijven gelegen. Aan de andere zijde van de Venloseweg is de afrit van de A73 gelegen en groene beplanting.



Figuur 2.1: Luchtfoto met globale ligging plangebied (rood omcirkeld)

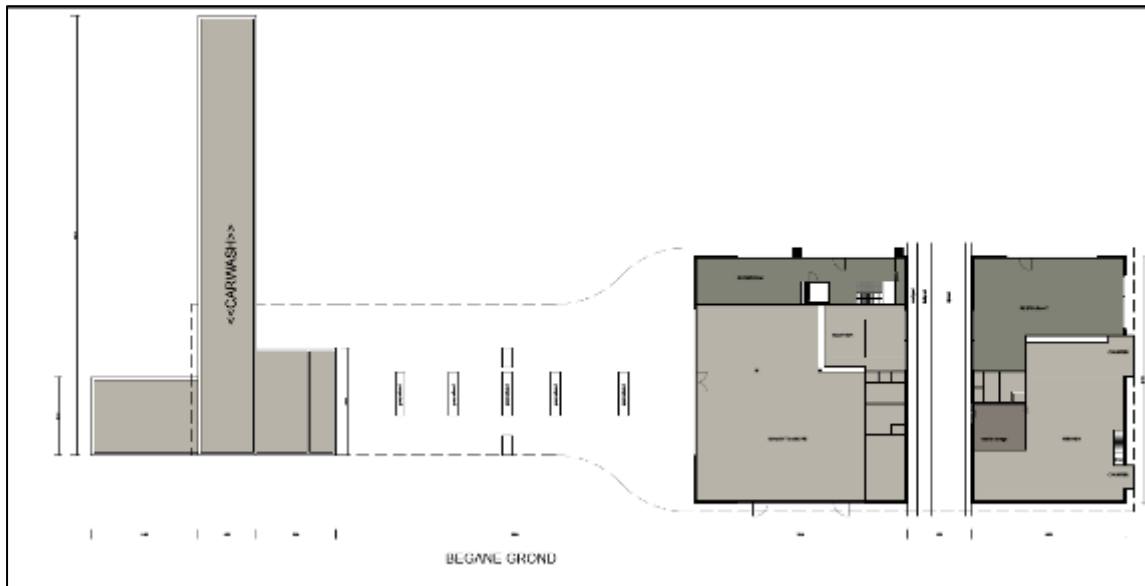
Op de planlocatie is in de huidige situatie een tankstation gelegen. In het naastgelegen pand zit een fietsenwinkel en een tankshop. Het noordelijk gedeelte van het pand staat leeg. Tot slot is een carwash gelegen binnen het plangebied. Het plangebied is bijna volledig verhard.



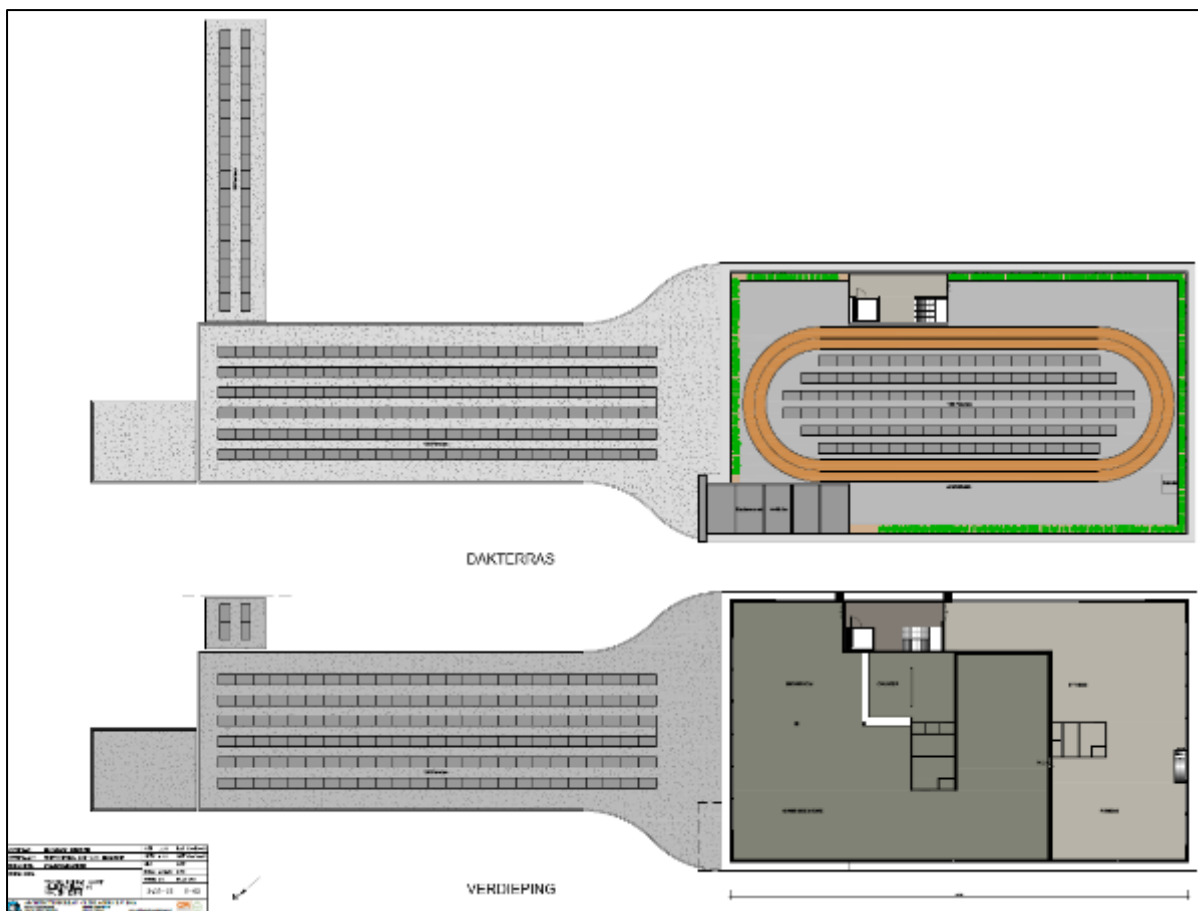
Figuur 2.1: Foto's huidige situatie vanuit het noorden van het plangebied en vanuit de Venloseweg (Google Streetview)

Het streven is dat de reeds aanwezige fietsenwinkel zich op de verdiepingen zal vestigen met een omvang van circa 740 m² bvo en de fitnessstudio van circa 350 m² bvo.

Bovenop dit deel van de bouwmassa worden zonnepanelen gelegd. De tweede verdieping is bereikbaar via een entree op de begane grond aan de oostzijde van Moments & More. In de entree is tevens de etalage van de fietsenwinkel gelegen. Het betreft hier een groot oppervlak voor uitstalling, omdat het volumineuze goederen betreft, maar dit deel van de entree is niet toegankelijk voor het winkelend publiek en wordt derhalve alleen als etalage gebruikt.



Figuur 3.2: Plattegrond begane grond



Figuur: 3.3: plattegrond verdieping en dak

Ten noorden van Moments & More komt een overkapping waaronder de brandstofpompen en bijbehorende zuil gerealiseerd worden. Ten oosten van deze brandstofpompen zijn vier laadpalen met 4 parkeerplaatsen beoogd.

Ten noorden van de overkapping wordt een enkele wasstraat van 45 meter gerealiseerd met technische ruimte en ruimte voor het personeel. Naast de wasstraat worden 12 parkeerplaatsen gerealiseerd met 12 stofzuigers. Ten noorden van de wasstraat zal de H₂ techniek worden geplaatst.

Binnen het onbebouwd deel van het plangebied worden 87 parkeerplaatsen aangelegd waarvan 2 parkeerplaatsen geschikt zijn voor mindervaliden.

In de groenblauwe agenda van de gemeente Venlo (vastgesteld op 23 september 2020) is een van de belangrijkste doelen het opnemen van groen en water binnen het stedelijk gebied. Door functiecombinaties wordt de oppervlakte groen en water veelzijdig gebruikt en worden vele Venlose doelen gediend. De gemeente Venlo vindt het daarom noodzakelijk om ruimte te reserveren voor bestaand en nieuw groen en water in het stedelijk gebied.

Binnen het plangebied is bovenstaand uitgangspunt op meerdere manieren opgenomen in het ontwerp. De parkeerplaatsen worden (deels) groen gerealiseerd ten behoeve van de waterinfiltratie. Verder worden wadi's gerealiseerd ten behoeve van de berging van hemelwater. De zuidelijke en westelijke rand van het plangebied wordt voorzien van een groenstrook en een haag. Voor zover mogelijk zal het terrein groen worden ingepast, en zal het gebouw worden voorzien van een eventuele groene

gevel- en daktoepassing. De groene inpassing is in de regels geborgd als voorwaardelijke verplichting.

In de huidige situatie bevindt zich een inrit aan de zuidwestzijde van het plangebied op de hoek Venloseweg / Ariënsstraat, een uitrit iets noordelijker op de Venloseweg en een in-/uitrit aan de zuidoostzijde vanuit de Ariënsstraat.

De inrit op de hoek Venloseweg / Ariënsstraaten en de iets noordelijker gelegen uitrit op de Venloseweg komen te vervallen. Laatstgenoemde uitrit wordt omgevormd tot een calamiteitentoeegang. De in-/uitrit op de Ariënsstraat blijft behouden.

3.2 Ruimtelijke en stedenbouwkundige effecten

Het plangebied is gelegen in het bebouwde gebied in het noordoosten van Tegelen. Op het plangebied is reeds een tankstation, fietsenwinkel en tankshop gelegen. In functioneel opzicht past het planvoornemen in het gebied.

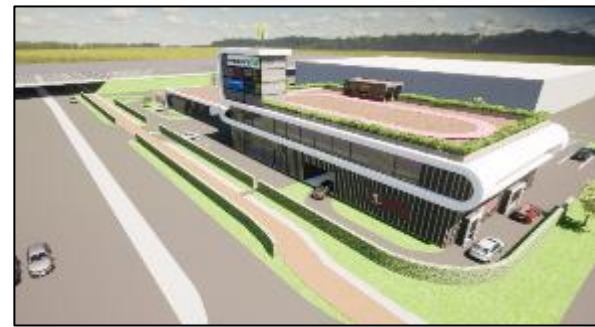
De bouwhoogte van het hoofdgebouw wordt voor het overgrote deel niet hoger dan 10 meter. Het trappenhuis met etalage aan de zijde van het parkeerterrein krijgt een hoogte van maximaal 13 meter. Aan de Venloseweg wordt een hoogteaccent van 20 meter gerealiseerd met het doel een herkenningspunt te vormen. Aan de buitenzijde zal reclame zichtbaar zijn en aan de binnenzijde wordt een trappenhuis gerealiseerd. De bouwhoogte van het hoogteaccent wordt niet hoger dan de nabij gelegen reclamemast van een fastfoodketen.

Voor het overgrote deel past de nieuwe bebouwing derhalve qua goot- en bouwhoogte uitstekend bij de overige reeds aanwezige bebouwing. Voor de overkapping boven de brandstofpompen is daarnaast de bouwhoogte beperkt tot 6 meter.

Voor het overige zijn er geen storende milieu-of verkeersaspecten die van invloed zijn op de omgeving. Zowel stedenbouwkundig als ruimtelijk gezien is het planvoornemen dan ook niet bezwaarlijk.



Figuur 3.4: ontwerp tekening gevels



Figuur: 3.5: sfeerimpressie toekomstige bebouwing

4. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk zal aandacht worden besteed aan het beleidskader, voor zover dit gewijzigd is ten opzichte van het beleid, zoals opgenomen in het juridisch-planologisch regime van het geldend bestemmingsplan. Dat betekent dat reeds in het verleden bij het vaststellen van het bestemmingsplan een toets heeft plaatsgevonden aan de beleidsaspecten. Dus voor zover het beleid ongewijzigd is gebleven, wordt verwezen naar de toelichting van het vigerend bestemmingsplan.

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Nationale Omgevingsvisie

Op 11 september 2020 heeft het Rijk vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Omgevingswet de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervalt geheel (behalve paragraaf 4.9).

De NOVI omvat een langetermijnvisie op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De intentie van het Rijk is om met de NOVI een perspectief te bieden om grote maatschappelijke opgaven aan te pakken. Bij die opgaven kan worden gedacht grote en complexe opgaven met betrekking tot klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw.

Een centraal aspect van de NOVI is de focus op een nieuwe aanpak van vraagstukken in de fysieke leefomgeving. Werken op basis van integraliteit met betrekking tot verschillende vraagstukken in plaats van sectorale aanpakken voor individuele vraagstukken vormt de kern van deze nieuwe aanpak.

Het streven naar integraliteit dat onderdeel is van de NOVI valt samen in vier verschillende prioriteiten waartussen een onderscheid wordt gemaakt in de NOVI, te weten:

- Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- Duurzaam economisch groeipotentieel;
- Sterke en gezonde steden en regio's;
- Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Binnen de NOVI worden drie afwegingsprincipes gehanteerd om te komen tot weloverwogen beleidskeuzes. Die zouden moeten helpen bij het afwegen en prioriteren van verschillende belangen en opgaven:

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies;
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
3. Afwentelen wordt voorkomen.

De nationale overheid richt zich in de NOVI op 21 verschillende nationale belangen:

1. Bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving;
2. Realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit;
3. Waarborgen en versterken van grensoverschrijdende en internationale relaties;
4. Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving;

5. Zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften;
6. Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem;
7. In stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit;
8. Waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving;
9. Zorg dragen voor nationale veiligheid en ruimte bieden voor militaire activiteiten;
10. Beperken van klimaatverandering;
11. Realiseren van een betrouwbare, betaalbare en veilige energievoorziening, die in 2050 CO₂-arm is, en de daarbij benodigde hoofdinfrastructuur;
12. Waarborgen van de hoofdinfrastructuur voor transport van stoffen via (buis)leidingen;
13. Realiseren van een toekomstbestendige, circulaire economie;
14. Waarborgen van de waterveiligheid en de klimaat-bestendigheid (inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit);
15. Waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater;
16. Waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat;
17. Realiseren en behouden van een kwalitatief hoogwaardige digitale connectiviteit;
18. Ontwikkelen van een duurzame voedsel- en agro-productie;
19. Behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (in-ter)nationaal belang;
20. Verbeteren en beschermen van natuur en biodiversiteit;
21. Ontwikkelen van een duurzame visserij.

Afweging

Bij de realisatie van het voorliggende initiatief is sprake van een dermate kleinschalige ontwikkeling dat geen nationale belangen in het spel zijn. De beoogde ontwikkeling is dan ook niet in strijd met de nationale belangen zoals verwoord in de Nationale Omgevingsvisie.

4.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

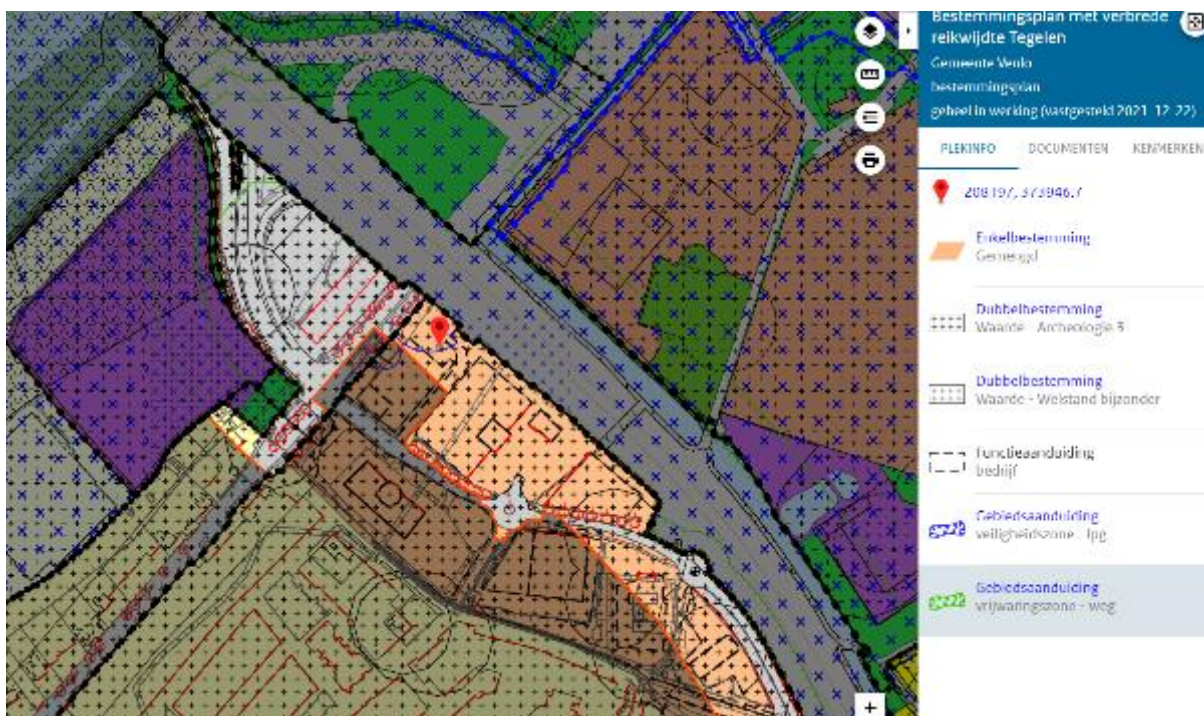
In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) zijn de nationale belangen die juridische borging vereisten opgenomen. De AMvB Ruimte is gericht op doorwerking van de nationale belangen in bestemmingsplannen. De onderwerpen in het Barro betreffen: Rijkswaardwegen, Project Mainport-ontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote Rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Hoofdwegen en landelijke spoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Natuurnetwerk Nederland, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament, IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte), Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde en Ruimtereservering parallelle Kaagbaan.

Afweging

Het Barro heeft voor de genoemde onderwerpen en gezien de aard en kleinschaligheid van het project, geen gevolgen voor het planvoornemen.

4.1.3 Vrijwaringszone – weg (Rijkswaterstaat)

Het plangebied is deels gelegen binnen de vrijwaringszone van de Rijksweg A73. Ingevolge het 'Bestemmingsplan met verbrede reikwijdte' geldt ter plaatse de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone – weg'. De vrijwaringszone is primair beoogd voor het beschermen van een veilig en doelmatig functioneren van wegen.



Uitsnede vigerend bestemmingsplan met ligging 'vrijwaringszone – weg' (uitgelicht)

Ten aanzien van deze veiligheidszone zijn de navolgende regels van toepassing:

Afstand vanuit de as van de meest nabij gelegen rijbaan	Bouwregel
0 tot 50 meter bij Rijksweg 0 tot 50 meter bij provinciale weg	Uitsluitend bouwwerken die nodig zijn voor het wegverkeer
50 tot 100 meter bij Rijksweg 25 tot 50 meter bij provinciale weg	Uitsluitend met een omgevingsvergunning omgevingsplanactiviteit en slechts indien: - wordt voldaan aan de bouwregels uit Hoofdstuk 2, en; - door de bouw het verkeersbelang niet onevenredig wordt aangetast. Alvorens de vergunning wordt verleend wordt advies ingewonnen bij de wegbeheerder.

Afweging

Een deel van de beoogde bebouwing wordt gerealiseerd binnen de vrijwaringszone.

Het is niet mogelijk alle bebouwing buiten de vrijwaringszone te realiseren. De H2-techniek dient zo ver mogelijk van de beoogde verblijfsfuncties komen te liggen. Daarnaast is deze locatie dicht bij de opstelplaats van de tubetrailers gelegen en is de route om met die tubetrailers daar te komen de meest veilige ten opzichte van de verblijfsfuncties in het plangebied. De bebouwing zal derhalve op circa 45 meter van de A73 zijn gelegen.

In de huidige situatie is binnen de vrijwaringszone, zowel binnen de planlocatie alsook op de buurpercelen, reeds bebouwing opgericht. De naastgelegen Karwei is gelegen op circa 40 meter van de Rijksweg A73. Deze bebouwing werkt reeds belemmerend. De rooilijn van de Karwei is derhalve als uitgangspunt genomen. Nu de beoogde bebouwing op minimaal 45 meter van de Rijksweg A73 is gelegen, wordt niet dichterbij de A73 gebouwd dan de reeds naastgelegen Karwei.

Het initiatief is voorbesproken met Rijkswaterstaat.

4.1.4 Ladder voor duurzame verstedelijking

Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen is per 1 oktober 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 Bro) opgenomen. De ladder ziet op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. De ladder is een motiveringsinstrument dat verplicht moet worden toegepast bij elk ruimtelijk besluit dat een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk maakt. Wat er onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt verstaan, is in artikel 1.1.1 Bro bepaald: *“De ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.”* Uit de jurisprudentie komt naar voren dat het wel een nieuwe stedelijke ontwikkeling van enige omvang moet zijn.¹

Of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving. Voorziet het plan in de toevoeging van een bedrijfsgebouw, dan ligt de ondergrens 'in beginsel' bij een bruto-vloeroppervlakte van minder dan 500 m².

Per 1 juli 2017 is een gewijzigde Ladder in werking getreden. Hierin is de tekst van de Ladder teruggebracht naar de essentie, namelijk de noodzaak om aan te geven dat de voorgenomen nieuwe stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte plus een motivering indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd: *“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.”*

Afweging

Het initiatief ziet op de herontwikkeling van het mobiliteitscentrum aan de Venloseweg 104-106 te Tegenen. Er is reeds een tankstation aanwezig en een wasstraat. Ook is er bebouwing aanwezig waarin een fietsenwinkel is gevestigd. Een deel van de bebouwing staat momenteel leeg.

De huidige bebouwing heeft een totale oppervlakte van circa 2.610 m². De beoogde nieuwe bebouwing heeft een oppervlakte van circa 2.490 m². De totale oppervlakte aan bebouwing neemt derhalve af. De verdeling van functies in de huidige bebouwing en in de toekomstige bebouwing wijzigt wel. De huidige wasstraat heeft een oppervlakte van circa 210 m². De toekomstige wasstraat heeft een oppervlakte van circa 400 m². Er wordt niet meer dan 500 m² aan wasstraat toegevoegd.

¹ O.a. ABRvS 1 juni 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:1503), ABRvS 18 februari 2015 (ECLI:NL:RVS:2015:428) en ABRvS 24 augustus 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:2319).

De huidige fietsenwinkel heeft een vergund bruto vloeroppervlak van 880 m². In de nieuwe situatie heeft de fietsenwinkel een oppervlakte van circa 740 m². Het oppervlak neemt derhalve in de toekomstige situatie met circa 140 m² af. Moments & More heeft een oppervlakte van circa 465 m² waarvan circa 25% ziet op retail. Moments & More ziet derhalve op een toevoeging van retail met een oppervlak van circa 116 m². In totaal neemt de oppervlakte aan retail met circa 24 m² af. Er is derhalve ten aanzien van de retail binnen het plangebied geen ladderonderbouwing noodzakelijk. Er wordt een fitnessstudio van circa 350 m² toegevoegd. Ook deze oppervlakte overschrijdt de 500 m² niet waardoor geen ladderonderbouwing noodzakelijk is. Ten aanzien van horeca wordt wel meer dan 500 m² aan oppervlak toegevoegd. Er wordt een fastfoodrestaurant gerealiseerd van circa 360 m² met een terras van circa 60 m². Daarnaast bestaat circa 75% van Moments & More uit horeca, wat een oppervlakte betreft ter grootte van circa 349 m². Ook heeft Moments & More een terras van circa 110 m². Ten aanzien van de toevoeging van horeca is derhalve een ladderonderbouwing² opgesteld.

De ladderonderbouwing is als bijlage aan onderhavige toelichting toegevoegd. Hier wordt een samenvatting weergegeven.

Behoefte

Kwalitatieve behoefte leidend

Vanuit de Laddersystematiek zijn er globaal twee soorten behoeften:

- Kwalitatieve behoefte komt voort uit trends en ontwikkelingen, beleidskaders en de meerwaarde en het onderscheidend vermogen van een plan voor wat betreft doelgroepen, marktsegmenten, relatie met de planlocatie en omgeving, etc..
- Kwantitatieve behoefte komt voort uit cijfermatige modelberekeningen van vraag en aanbod en zijn gebaseerd op diverse cijfermatige aannames.

In de ruimtelijke ordening is de kwalitatieve behoefte het meest relevant, mede omdat de kwantitatieve (cijfermatige) behoefte/marktruimte veelal wordt beschouwd als onderdeel van de reguliere marktwerking. Met dit laatste heeft de overheid in principe geen bemoeienis, tenzij extra leegstand wordt verwacht of de markt door een specifieke ontwikkeling duurzaam ontwricht dreigt te raken, met wezenlijke negatieve ruimtelijke, economische of maatschappelijke effecten.

Voldoende kwalitatieve en kwantitatieve behoefte

De ontwikkeling versterkt het profiel van het huidige tankstation/fietsenwinkel als verzorgingspunt voor (met name) automobilisten. De nabijgelegen McDonald's illustreert reeds deze potentie.

Er is in kwantitatieve en kwalitatieve zin behoefte geconstateerd aan de beoogde ontwikkeling van horeca in de fastservice sector, conform de beschreven kenmerken, invulling, omvang en doelgroepen. De horeca (fastservice) zal in hoge mate bezoekers van buiten de regio trekken, zodat de concurrentie op het bestaande aanbod beperkt blijft.

De beoogde fitnessruimte is vanwege haar bescheiden omvang geen nieuwe stedelijke ontwikkeling in de zin van de Ladder. Door de bijzondere locatie (uitstekend bereikbaar, tussen Venlo en Tegelen) zal het gebruikers uit een relatief groot gebied trekken. De effecten op bestaande voorzieningen in de regio zullen naar verwachting beperkt zijn en extra leegstand wordt niet verwacht.

² BRO, 'Ladderonderbouwing horeca Venloseweg 104-116 Tegelen', projectnr.: P04667, d.d. 19 juni 2023.

Passend in beleidskaders

De ontwikkeling speelt bovendien goed in op de behoefte van de lokale, regionale en provinciale overheden, zoals omschreven in diverse beleidsdocumenten. Horeca heeft een belangrijke meerwaarde voor de economische en maatschappelijke functie van Venlo en de regio (ontmoeting, ontspanning, maatschappelijk). Het provinciale, regionale en gemeentelijke beleid zet in op hoogwaardige stedelijke woon-, recreatie- en werklocaties.

Bovendien sluit de ontwikkeling aan op en is ondersteunend aan het bestaande en beleidsmatig gefaciliteerde PDV-cluster Zuiderbrug, die tevens wordt beschouwd als 'Poort naar de stad'. Ook sluit het, als verzorgingspunt, aan op het (inter) regionale wegennet. De ontwikkeling vindt grotendeels plaats in bestaande bebouwing met momenteel een laagwaardige uitstraling. Het voorkomt daarmee een dreigende leegstand op termijn.

Relevant verzorgingsgebied

De handreiking bij de ladder schrijft voor dat aard en omvang van de nieuwe stedelijke ontwikkeling(en) bepalend is voor de afbakening van het verzorgingsgebied. De relevante regio voor het programma is gedefinieerd als het gebied van waaruit bezoekers in maximaal 20 minuten reistijd per auto (daluren) de locatie kunnen bereiken. Dit omvat de gemeenten Venlo, Horst aan de Maas, Peel en Maas en Beesel. Daarnaast komen er nu reeds veel bezoekers van buiten de regio langs de locatie, met name automobilisten. Eventuele effecten zullen zich dus over een groot gebied spreiden, inclusief Duitsland en België.

Effecten

De onderhavige ontwikkeling is zonder meer waardevol en onderscheidend binnen de regio, vanwege de bijzondere locatiekwaliteiten (een uitstekend bereikbare 'traffic-locatie') en de combinatie met een modern tankstation en verzorgingspunt voor automobilisten is. Het is complementair aan het bestaande aanbod in Venlo en de regio.

Mede omdat voldoende behoefte is aangetoond en het initiatief een relatief grote reikwijdte heeft, verwachten we geen substantiële (negatieve) effecten op het aanbod van horeca in de regio, dan wel een toename van de leegstand. De ontwikkeling heeft kortom geen negatieve effecten op de leegstand en het woon-, leef- en ondernemersklimaat en in de regio en genereert, integendeel, in dat opzicht zelfs vooral positieve effecten.

Locatie

De beoogde ontwikkeling vindt plaats binnen het huidige stedelijke gebied als gedefinieerd vanuit de ladder voor duurzame verstedelijking. De locatie behoeft dus geen nadere onderbouwing.

Conclusie

De ontwikkeling van nieuwe horeca op de locatie Venloseweg 104-106 te Tegelen als omschreven in hoofdstuk 1 wordt vanuit de doelstellingen en kaders van de Ladder voor duurzame verstedelijking positief beoordeeld.

De ontwikkeling heeft zowel een lokale als (boven)regionale verzorgingsfunctie en er is voldoende behoefte aanwezig, zowel vanuit kwalitatief als kwantitatief perspectief. Het is dus niet aannemelijk dat de ontwikkeling negatieve ruimtelijke effecten heeft op de horecastructuur inclusief de aangewezen concentratiegebieden. Bovendien past het binnen de vigerende beleidskaders.

Er is in de regio geen planologische capaciteit bekend, geschikt voor de onderhavige ontwikkeling.

4.1.5 Wet milieubeheer

In artikel 7.2, lid 1 van de Wet milieubeheer is bepaald dat bij algemene maatregel van bestuur de activiteiten worden aangewezen:

- a. Die belangrijke nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu;
- b. Ten aanzien waarvan het bevoegd gezag moet beoordelen of zij belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

In het Besluit milieueffectrapportage zijn in artikel 2, lid 1 als activiteiten die belangrijke nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu (en waarvoor op grond van de Wet milieubeheer dus de verplichting geldt om een milieueffectrapportage op te stellen), aangewezen de activiteiten die behoren tot een in onderdeel C van de bijlage bij het Besluit genoemde categorie.

In lid 2 van hetzelfde artikel zijn als activiteiten ten aanzien waarvan het bevoegd gezag moet beoordelen of zij belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben (en waarvoor op grond van de Wet milieubeheer dus een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt), aangewezen de activiteiten die behoren tot een in onderdeel D van de bijlage bij het Besluit genoemde categorie.

In artikel 2, lid 5, aanhef en onder b. van het Besluit milieueffectrapportage, is vastgelegd dat de m.e.r.-beoordelingsplicht ook geldt voor plannen die weliswaar vallen onder een van de in onderdeel D genoemde activiteiten maar waarbij het project valt onder de drempelwaarden zoals genoemd in onderdeel D, indien: 'op grond van selectiecriteria als bedoeld in bijlage III bij de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling niet kan worden uitgesloten dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben'.

De afweging met betrekking tot de m.e.r.-(beoordelings)plichtigheid van dit bestemmingsplan, is opgenomen in paragraaf 5.1.6.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Provinciale Omgevingsvisie (POVI)

Met de komst en invoering van de Omgevingswet dient elke provincie haar eigen provinciale omgevingsvisie op te stellen.

Op 1 oktober 2021 heeft de provincie Limburg de provinciale omgevingsvisie vastgesteld: 'de Provinciale omgevingsvisie Limburg' (hierna te noemen: POVI Limburg). De POVI Limburg is een lange termijnvisie, met als doelstelling invulling geven over hoe de provincie Limburg in de periode 2030-2050 op een integrale en toekomstbestendige manier kan door ontwikkelen.

De omgevingsvisie is dynamisch en flexibel, aangezien dit mogelijkheden biedt om het document te actualiseren met het oog op toekomstige veranderingen. De POVI is op 25 oktober 2021 in werking getreden en vervangt daarmee het Provinciaal Omgevingsplan Limburg uit 2014 (POL2014).

Daarnaast wordt een omgevingsverordening uitgewerkt om het beleid juridisch te verankeren. Deze ontwerp-omgevingsverordening wordt besproken in paragraaf 4.2.3.

Hoofdopgaven

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

- Het creëren van een aantrekkelijke, sociale, gezonde en veilige omgeving, zowel in het landelijk- als in het bebouwde gebied;
- Een toekomstbestendige, innovatieve en duurzame economie (inclusief landbouwtransitie);
- Klimaatadaptatie en energietransitie.

Deze opgaven, die Limburg-breed spelen, dienen met inachtneming van de specifieke eigenschappen die Limburg bezit op een integrale en toekomstbestendige manier te worden geïmplementeerd. Participatie tussen de overheid, de markt en de inwoners van Limburg is hierbij een belangrijk uitgangspunt. In de Provinciale omgevingsvisie Limburg wordt daarnaast een toekomstbeeld van 2030-2050 geschetst.

Inhoud

De Omgevingsvisie Limburg bestaat uit twee delen:

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

Werklocaties

Op het gebied van werklocaties dienen in Limburg keuzes te worden gemaakt. De vestiging of uitbreiding van bedrijven kan problematisch zijn door onvoldoende beschikbare ruimte of ruimte die niet aan de eisen voldoet. Die eisen kunnen bovendien in de toekomst veranderen door digitalisering, verduurzaming, globalisering of robotisering van bedrijfsprocessen.

Winkelgebieden

Limburg heeft (te) veel winkels, en gezien huidige ontwikkelingen omtrent e-commerce is het aanneemelijk om te denken dat dit op de lange termijn verder terug zal lopen. De opgave in Limburg is om kwaliteit van winkels te vergroten, maar de kwantiteit terug te dringen. Hierbij is ondersteuning van de provincie aan gemeente ten behoeve van het versterken van de economie en de leefbaarheid, door het compacter maken en kwalitatief versterken van de bestaande winkelgebieden in de steden en landelijke kernen.

Bedrijventerreinen

Voor bedrijventerreinen wordt geopteerd voor compacte werklocaties, is de voorkeursvolgorde: eerst opknappen of herontwikkelen van verouderde werklocaties, daarna pas bieden we de gelegenheid om nieuwe bedrijventerreinen te ontwikkelen. Dit gebeurt dan bij voorkeur via uitbreiding van bestaande terreinen.

Afweging

Op grond van kaart 6 'Economie' van het POVI ligt het gebied in het 'bebouwd gebied – werklocaties' en op grond van kaart 7 'werklocaties' binnen 'bedrijventerrein – algemeen'.

Onderhavig bestemmingsplan maakt de herontwikkeling van het mobiliteitscentrum aan de Venloseweg 104-106 te Tegelen mogelijk. De verkoop van LPG wordt beëindigd en vervangen door een verkooppunt voor waterstof. Dit maakt het tankstation toekomstbestendiger. Door het aanbieden van waterstof op meerdere plaatsen in Nederland wordt het gemakkelijker om te rijden op waterstof, wat duurzaamheid stimuleert. Dit is in lijn met het duurzaamheidsbeleid van de provincie Limburg. Daarnaast wordt het terrein waar mogelijk duurzaam ingericht. Er wordt een wadi op het terrein gerealiseerd voor de opvang van hemelwater, op het dak komen zonnepanelen en het terrein wordt gedeeltelijk met groene bestrating ingericht tegen hittestress.

Daarnaast worden verschillende functies mogelijk gemaakt. Dit betreft een fastfoodrestaurant, de tankshop Moments & More waar zowel retail als horeca plaatsvindt, een fitnessstudio en een fietsenwinkel. De fietsenwinkel is momenteel al mogelijk, maar wordt middels onderhavig bestemmingsplan verplaatst en vergroot. De diverse functies zijn niet ladderplichtig omdat de toevoeging onder de 500 m² valt, met uitzondering van de horeca. Uit paragraaf 4.1.2 (ladderonderbouwing) blijkt dat er behoefte bestaat aan de beoogde horecafuncties. De fitnessstudio biedt een toevoeging van sportmogelijkheden in Tegelen. Hiermee wordt beweging en gezondheid van burgers gestimuleerd. Ook dit is in lijn met de POVI.

Er wordt geen nieuw bedrijventerrein of winkelgebied mogelijk gemaakt, maar een bestaande locatie wordt herontwikkeld waardoor het tankstation, maar ook de fietsenwinkel toekomstbestendiger is. Het herstructureren van bestaande terreinen is in lijn met de POVI.

4.2.2 Omgevingsverordening Limburg 2014 (geconsolideerde versie 16 december 2022)

De provincie Limburg heeft op 12 december 2014 de “Omgevingsverordening Limburg 2014” vastgesteld. Hierin staan de regels die nodig zijn om het omgevingsbeleid van het voormalige Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014 (POL2014) juridische binding te geven. De Omgevingsverordening is een samenvoeging van de Provinciale milieuverordening, de Wegenverordening, de Waterverordening en de Ontgrondingenverordening. De Omgevingsverordening is uitgebreid met een nieuw hoofdstuk Ruimte. Dat hoofdstuk Ruimte bevat een aantal instrumenten die gericht zijn op de doorwerking van het ruimtelijke beleid van het voormalige POL2014. Behalve de toevoeging van het hoofdstuk Ruimte zijn in de Omgevingsverordening Limburg 2014 ook de Verordening Veehouderijen en Natura 2000 (van oktober 2013) en de Verordening Wonen Zuid-Limburg (van juli 2013) vrijwel ongewijzigd overgenomen.

Beschermingsgebieden

Uit de kaarten behorende bij de Omgevingsverordening Limburg 2014 blijkt dat het plangebied is gelegen binnen de boringsvrije zone Venloschol. In deze zone is het verboden om beneden 5 meter boven NAP een boorput te hebben, de grond te roeren, een gesloten bodemenergiesysteem te hebben of werken op of in de bodem uit te voeren waarbij ingrepen worden verricht of stoffen worden gebruikt die de beschermende werking van slecht doorlatende bodemlagen kunnen aantasten. Aangezien er geen sprake is van een van deze ingrepen beneden 5 meter boven NAP, vormt de ligging in de boringvrije zone Venloschol geen belemmering. Verder zijn binnen het plangebied geen stiltegebieden, waterwingebieden, grondwaterbeschermingszones of overige boringsvrije zones gelegen. Vanuit dit kader bestaan er dan ook geen belemmeringen.

Duurzame verstedelijking

In de omgevingsverordening zijn verder in paragraaf 2.2 regels opgenomen ten behoeve van duurzame verstedelijking. Onderdeel hiervan vormt onder meer de Ladder voor duurzame verstedelijking. De onderbouwing van het project in relatie tot deze ladder is reeds opgenomen in paragraaf 4.1.2. Een belangrijk aandachtspunt vanuit de provincie vormt ook het streven naar herbenutting van leegstaande monumentale en beeldbepalende gebouwen. In artikel 2.2.2 wordt gesteld dat bij een ruimtelijk plan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, de mogelijkheden tot herbenutting van leegstaande monumentale en beeldbepalende gebouwen dienen te worden betrokken. Het initiatief ziet op de herontwikkeling van een bestaand tankstation en de bestaande bebouwing binnen het plangebied. Het aantal vierkante meters bebouwing zal middels onderhavig plangebied afnemen. Alleen de horecafuncties nemen toe met meer dan 500 m² en zijn derhalve ladderplichtig. Uit paragraaf 4.1.2 volgt dat er behoefte bestaat aan het toevoegen van de horecafuncties.

Bestuursafspraken regionale uitwerking

In artikel 2.4.5 van de verordening zijn de bestuursafspraken vastgelegd met betrekking tot de vestigingsmogelijkheden van bedrijven. Het betreft hier geen nieuwvestiging of uitbreiding van een bestaand bedrijventerrein en verdere toetsing aan dit artikel is dan ook niet nodig.

Afweging

Onderhavig initiatief ziet op de herontwikkeling van het bestaande mobiliteitsstation en de perifere detailhandel (fietsenwinkel) binnen de regio Noord-Limburg. Er is geen sprake van de nieuwvestiging van bedrijven op een bedrijventerrein en verdere toetsing aan de bestuursafspraken regionale uitwerking met betrekking tot de vestigingsmogelijkheden van bedrijven is dan ook niet aan de orde. Desalniettemin wordt zoals blijkt uit paragraaf 4.2.1 voldaan aan artikel 2.2.2 van de omgevingsverordening. Er wordt daarmee voldaan aan de Omgevingsverordening Limburg 2014.

4.2.3 Omgevingsverordening Limburg 2021

Met de komst van de Omgevingswet is een nieuwe omgevingsverordening nodig die past binnen de kaders en het instrumentarium van de Omgevingswet.

Provinciale Staten hebben op 17 december 2021 de Omgevingsverordening Limburg 2021 vastgesteld. De inwerkingtreding is voorzien op het moment dat ook de nieuwe Omgevingswet in werking zal treden.

Hoewel het ontwerp van de Omgevingsverordening Limburg (2021) hoofdzakelijk een beleidsneutrale omzetting van de Omgevingsverordening Limburg 2014 is, staan er enkele nieuwe of inhoudelijk aanmerkelijk gewijzigde onderwerpen in. Het gaat hier om instructieregels aan gemeenten op het gebied van wonen, zonne-energie, na-ijlende effecten van de steenkoolwinning en huisvestingsnormen voor internationale werknemers.

Volgens de kaart 'Wonen, werken en recreëren' ligt het besluitgebied binnen het gebied 'Bedrijventerreinen' en meer specifiek binnen de thema's bedrijven.

Conform artikel 12.5 van de omgevingsverordening dient bij motivering bij een omgevingsplan dat betrekking heeft op de toevoeging vestigingsmogelijkheden bedrijventerreinen het volgende te beschrijven.

Lid 1

Een omgevingsplan voor een gebied gelegen in de regio Noord-Limburg laat de toevoeging van vestigingsmogelijkheden voor bedrijventerreinen aan de bestaande voorraad of planvoorraad bedrijventerreinen alleen toe, als dat in overeenstemming is met de Limburgse principes en hoofdstukken 3 (Algemene zonering), 8 (Economie) en 9 (Werklocaties) van de provinciale omgevingsvisie, de regionale visie Bedrijventerreinen Noord-Limburg en de bestuursafspraken regionale uitwerking POL2014 voor de regio Noord-Limburg.

Lid 2

Een omgevingsplan voor een gebied gelegen in de regio Midden-Limburg laat de toevoeging van vestigingsmogelijkheden voor bedrijventerreinen aan de bestaande voorraad of planvoorraad bedrijventerreinen alleen toe, als dat in overeenstemming is met de Limburgse principes en hoofdstukken 3 (Algemene zonering), 8 (Economie) en 9 (Werklocaties) van de provinciale omgevingsvisie, het beleidskader werklocaties Midden-Limburg en de bestuursafspraken regionale uitwerking POL2014 voor de regio Midden-Limburg.

Lid 3

Een omgevingsplan voor een gebied gelegen in de regio Zuid-Limburg laat de toevoeging van vestigingsmogelijkheden voor bedrijventerreinen aan de bestaande voorraad of planvoorraad bedrijventerreinen alleen toe, als dat in overeenstemming is met de Limburgse principes en hoofdstukken 3 (Algemene zonering), 8 (Economie) en 9 (Werklocaties) van de provinciale omgevingsvisie, de Structuurvisie Ruimtelijke Economie Zuid-Limburg en de bestuursafspraken regionale uitwerking POL2014 voor de regio Zuid-Limburg.

Lid 4

De motivering bij een omgevingsplan bevat:

- a. een verantwoording van de wijze waarop invulling is gegeven aan het eerste, tweede of derde lid;
- b. een beschrijving van het proces van voorbereiding van het initiatief, de planvoorbereiding en, wanneer dat aan de orde is, de verantwoording van de afstemming in (sub-)regionaal verband.

Afweging

Onderhavig initiatief ziet op de herontwikkeling van het bestaande mobiliteitsstation en de perifere detailhandel (fietsenwinkel) binnen de regio Noord-Limburg. Er is geen sprake van de nieuwvestiging van bedrijven op een bedrijventerrein en verdere toetsing aan artikel 12.5 is dan ook niet aan de orde. Desalniettemin wordt zoals blijkt uit paragraaf 4.2.1 voldaan aan lid 1 van artikel 12.5 van de omgevingsverordening. Er wordt daarmee voldaan aan de Omgevingsverordening Limburg 2021. De Omgevingsverordening Limburg 2021 zal in werking treden wanneer de nieuwe Omgevingswet in werking treedt. Tot die tijd blijft de Omgevingsverordening Limburg 2014 van kracht.

4.3 Regionaal beleid

4.3.1 Regionale visie werklocaties bedrijventerreinen Noord-Limburg

De regionale Visie Bedrijventerreinen Noord-Limburg bevat de ambities, opgaven en principes die de regiogemeente in Noord-Limburg nastreven met betrekking tot bedrijventerrein. Daarnaast bevat de visie de regionale werkwijze en spelregels, rekening houdend met het door de provincie voorgestelde dynamisch voorraad beheer.

Centraal in het dynamisch voorraadbeheer staan drie typen interventies:

1. Werken aan de kwaliteit van de bestaande voorraad (bijvoorbeeld renovatie, herstructureren, energiemaatregelen, duurzaamheid). Onderdeel hiervan vormt de aanpak van de bestaande leegstand.
2. Waar mogelijk schrappen (verkleuren / van functie veranderen) van harde plannen die niet de beoogde toevoeging van kwaliteit opleveren. Het kan ook gaan om tijdelijke andere functies.
3. Onder voorwaarden (bijvoorbeeld alleen echte toevoeging kwaliteit, principes duurzame verstedelijking) ruimte bieden voor het toevoegen van goede nieuwe voorraad, maar dan wel in combinatie met het schrappen van bestaande voorraad.

Afweging

Het initiatief ziet op de herstructurering van een bestaand tankstation en detailhandel aan de Venloseweg 104-106 te Tegelen. De herstructurering zorgt voor een toekomstbestendig terrein. Het LPG verkooppunt zal verdwijnen en er komt een waterstofverkooppunt voor in de plaats. Daarnaast worden vier elektrische laadpalen gerealiseerd binnen het plangebied. Het aanbieden van waterstof en laadpalen voor elektrische auto's maakt het aantrekkelijker om voor een duurzame optie van vervoer te kiezen. Het initiatief is in lijn met de regionale visie werklocaties bedrijventerrein Noord-Limburg.

4.4 Gemeentelijk beleid

4.4.1 Strategische Visie Venlo 2040

In de nieuwe strategische visie- zijn nieuwe opgaven toegevoegd zoals (de voortgaande) digitalisering, duurzaamheid, energie en klimaat. Als leidraad voor het bestaande 'stedelijk' beleid staat de strategische koers echter nog steeds recht overeind: het zijn van een vitale (in omvang) licht groeiende gemeenschap met voldoende koopkracht om de voorzieningen in stand te houden, om de economie draaiende te houden.

Thuis in Venlo

Er wordt ingezet op bescheiden groei van het aantal inwoners. Het aantal Venlonaren met een niet-Venlose oorsprong zal toenemen vanwege de aantrekkingskracht van onze economie. Internationale medewerkers, kenniswerkers en studenten vragen om aantrekkelijke woonmilieus en voorzieningen. Door de toename van het aantal huishoudens vraagt dit om passende woonruimte voor alle doelgroepen, met name de doelgroepen die ondervertegenwoordigd zijn. Woningbouw vindt vooral plaats binnen de huidige stedelijke contouren. De woningvoorraad zal een kwaliteitsslag moeten maken gelet op de noodzakelijke verduurzaming.

Verdergaande informatisering zorgt voor grotere verschillen binnen de gemeenschap. Elkaar ontmoeten krijgt andere vormen. De openbare ruimte en onze voorzieningen vervullen daarin een belangrijke rol. Digitalisering en domotica zal een belangrijke rol vervullen bij het langer dan voorheen thuis wonen van inwoners die zorg nodig hebben. De overheid garandeert een fatsoenlijk basisniveau van voorzieningen. De overheid en inwoners moeten bescheiden zijn in hun verwachtingen over en weer.

Ruimte voor initiatieven

De binnenstad heeft in 2040 een andere aanblik. Deze is groener geworden, beken zijn zichtbaar en nog meer een aantrekkelijk woon- en verblijfsgebied met aantrekkelijke voorzieningen. Ook in de wijken en dorpen is ontstend en is er werk gemaakt van de klimaatopgave gecombineerd met een impuls om een kwaliteitsslag in de openbare ruimte te maken. De klimaatopgaven hebben geleid tot een

andere samenstelling van energiebronnen. Landbouwgrond heeft hierdoor deels een andere invulling gekregen, desondanks zijn de opbrengsten gegroeid. De ruimte tussen de kernen worden opgehouden en wordt gebruikt voor landbouw, recreatieve en toeristische functies. Natuurwaarden zijn versterkt in combinatie met energieopwekking en klimaatadaptatie.

Ruimtelijke ontwikkelingen hebben er toe bijgedragen dat er aan de westoever een stadsdeel is ontstaan dat aanvullend is op de historische stadskern. In de dorpskernen hebben gerichte investeringen bijgedragen aan unieke en kwalitatieve hoogwaardige dorpse woonmilieus.

Werken in Venlo

In de toekomst bevindt Venlo zich op een sleutelpositie binnen het Europese economische kerngebied. De opkomst van China als economische grootmacht en handelspartner heeft geleid tot een strategische heroriëntatie. Het logistieke belang van Venlo is gegroeid door digitalisering en robotsering. Er wordt binnen de logistiek ingezet op vergroting van de toegevoegde waarde.

En dat geldt ook voor de toegevoegde waarde die Venlo biedt op het gebied van voedselproductie en gezonde voeding. De Brightlands Campus Greenport Venlo heeft haar vleugels uitgeslagen en er vindt fundamenteel en toegepast onderzoek plaats. Met een aanzienlijke economische spin-off als gevolg. Daarmee is het economisch fundament die dankzij de sterke basis op het gebied van de maakindustrie, logistiek en agribusiness verder is verbreed.

Meer economie en minder beroepsbevolking biedt ook kansen voor diegenen die in het verleden minder gemakkelijk aan betaald werk konden komen. Een keur aan instrumenten en arrangementen hebben het in Venlo mogelijk gemaakt om zoveel mogelijk inwoners de kans te bieden op betaald werk, passend bij de mogelijkheden van zowel de werkgever als werknemer.

Grenzeloos

Wat betreft de grensligging is het (relatieve) gemak toegenomen waarmee over en weer gebruik wordt gemaakt aan beide zijden van de grens van elkaars kwaliteiten en profiteren van elkaars aanwezigheid. De stedelijke en regionale programmering op een breed scala aan onderwerpen is veel hechter geworden.

Gezondheid

De ambitie om de Gezondste regio te zijn heeft geleid tot een breed aanbod aan economische activiteiten die hieraan invulling geven. Gezonde voeding en een gezonde levensstijl hebben gemaakt dat niet alleen onze economie, maar vooral ook onze inwoners hebben geprofiteerd. De vrijetijdseconomie heeft mede daardoor een stevige impuls gekregen. Venlo is niet alleen omwille van haar historie, winkelaanbod en ligging de moeite van het bezoeken waard, maar ook door de mogelijkheden om te kunnen wandelen, te kunnen fietsen, te kunnen ontspannen en te genieten van al het goede en lekkers dat specifiek in onze regio aan voeding wordt geproduceerd.

Rol van de gemeente Venlo

In de toekomst is de gemeente in staat op basis van ervaring een onderscheid te maken tussen de verschillende vormen die er bestaan tussen loslaten enerzijds en overnemen anderzijds. De gemeentelijke organisatie heeft ook een transformatie doorgemaakt. Digitalisering heeft het mogelijk gemaakt dat iedere inwoner, op ieder moment van de dag, snel zijn gegevens kan inzien en van onze dienstverlening gebruik kan maken.

Afweging

De beoogde ontwikkeling sluit aan bij het beleid van de gemeente om Venlo. Het initiatief herzielt de mobiliteitslocatie aan de Venloseweg 104-106 om deze toekomstbestendiger te maken. Het volledige plangebied wordt geherstructureerd. Het tankstation zal worden voorzien van een waterstofpomp en de verkoop van LPG zal worden opgeheven. Daarnaast worden vier elektrische laadpalen gerealiseerd binnen het plangebied. Het aanbieden van waterstof en laadpalen voor elektrische auto's maakt het aantrekkelijker om voor een duurzame optie van vervoer te kiezen.

Het toevoegen van de fitnessstudio sluit aan bij de ambitie om de gezondste regio te zijn. De fitnessstudio stimuleert namelijk omwonenden om te sporten wat goed is voor de gezondheid.

Fastfoodrestaurants hebben een ongezond imago, maar zijn de afgelopen jaren steeds meer bezig geweest met het aanbieden van gezonde producten naast de standaard ongezonde producten. Ook worden steeds vaker de voedingswaarden van producten weergegeven op de verpakking. Daarnaast geldt bij een verder gezond eetpatroon dat incidenteel gebruik maken van een fastfoodrestaurant geen probleem voor de gezondheid hoeft te zijn.

De onderhavige locatie is een doorgangslocatie en wordt met name gebruikt door automobilisten die moeten tanken en eventueel snel wat willen eten of door voorbijgangers die een snelle hap willen nuttigen op hun doorreis. Er wordt door bezoekers een bewuste keuze gemaakt voor het nuttigen van fastfood. Het verzorgingsgebied is derhalve groot. Uit de ladderonderbouwing volgt dat op deze locatie zowel in kwantitatieve als kwalitatieve zin ook behoefte bestaat aan dit soort horeca (zie paragraaf 4.1.4).

Reguliere restaurants en fastfoodrestaurants zullen de aankomende jaren steeds meer gedwongen worden om meer gezonde voeding aan te bieden en bezoekers worden daarmee in de gelegenheid gesteld een bewuste keuze ten aanzien van voeding te maken. Het initiatief is daarmee in lijn met de Strategische Visie Venlo.

4.4.2 Ruimtelijke Structuurvisie 2014

Op 25 juni 2014 heeft de gemeenteraad van Venlo de Ruimtelijke Structuurvisie Venlo vastgesteld. In de structuurvisie staat de hoofdlijn van het ruimtelijk beleid voor de gemeente Venlo beschreven. Hieruit is af te leiden wat er de komende jaren op ruimtelijk gebied wel en niet mogelijk is. De structuurvisie geldt voor het hele grondgebied van de gemeente Venlo, met uitzondering van Klavertje 4, Klein Vink en Laerbroeck. Voor deze gebieden bestaan aparte structuurvisies.

In de Ruimtelijke Structuurvisie Venlo zijn niet de regels, maar de ambities en opgaven het uitgangspunt. Nieuwe initiatieven worden in de toekomst nadrukkelijker beoordeeld op het maatschappelijk rendement. Dit rendement wordt bepaald door de mate waarin ontwikkelingen bijdragen aan het bereiken van de ambities van Venlo die zijn vastgelegd in de Strategische Visie 2030.

De ruimtelijke structuurvisie is verdeeld in vijf thema's, de zogenaamde 'majeure opgaven'. Daarnaast zijn er drie aandachtspunten geformuleerd die op elke ruimtelijke beslissing van toepassing zijn, de 'basisprincipes'.

Majeure opgaven:

1. Drukke in het ommeland: het contrast tussen buitengebied en stedelijk gebied verscherpen door het buitengebied ook daadwerkelijk als buitengebied te behandelen. Dit betekent het combineren van meerdere functies, zoals landbouw, recreatie, waterberging en natuurontwikkeling.
2. Ruimte in de stad: het contrast tussen buitengebied en stedelijk gebied door de beschikbare ruimte in bestaand stedelijk gebied maximaal te benutten.
3. Leven met de Maas: ruimte geven aan de rivier en haar beken om te anticiperen op klimaatverandering.
4. Voorzieningen op maat: zorgen voor vitale en toekomstbestendige voorzieningencusters die aansluiten bij de reële behoefte van de samenleving.
5. Robuuste structuren: werken aan een weerbare infrastructuur voor personen- en goederenvervoer. Daarnaast vraagt het gebruik van de ondergrond en het opwekken van schone energie steeds meer aandacht.

Naast deze 'majeure opgaven' wordt er uitgegaan van drie basisprincipes, aandachtspunten die van toepassing zijn op elk ruimtelijk initiatief. Dit betekent concreet dat een initiatief als kansrijker wordt beschouwd als:

- Het de uitgangspunten van Cradle to Cradle (C2C) als vertrekpunt hanteert;
- De vraag wordt gesteld wat het betrekken van (Duitse) regiogemeenten kan betekenen;
- Het zelf georganiseerd draagvlak geniet.

Kernopgave

Het contrast tussen het stedelijk gebied en het buitengebied wordt kleiner. En dat is jammer, omdat dit een minder afwisselende en daardoor minder aantrekkelijke gemeente oplevert. Steden, dorpen en het buitengebied hebben ieder hun specifieke kwaliteiten. Om die kwaliteiten nog beter tot hun recht te laten komen, wordt het contrast tussen steden, dorpen en het buitengebied de komende jaren versterkt. Het bestaande bebouwde gebied in de stad en de dorpen biedt ruim voldoende capaciteit voor toekomstige stedelijke functies. Het buitengebied wordt - in tegenstelling tot vroeger - steeds meer gebruikt voor typische 'buitengebied-activiteiten', zoals toerisme en recreatie en landbouw. De gemeente wil het contrast tussen stedelijk gebied en het buitengebied verder vergroten door de specifieke kwaliteiten van zowel de stad als het land te benadrukken. Stad en land moeten elkaar aanvullen in plaats van in elkaar over te gaan.

De uitbreidingsruimte van het stedelijk weefsel van stad en dorpen is begrensd door er een 'contour' omheen te trekken. Hierbuiten worden in principe geen stedelijke functies meer toegestaan. De contouren vormen de overgangen tussen het stedelijk gebied en het buitengebied. Deze contouren zijn geen 'lijntje' op de kaart, maar stadsrandzones waarin de overgang van bebouwd gebied naar het (open) landschap wordt vormgegeven. Op veel plekken rondom het stedelijk gebied is er sprake van een logische begrenzing. Indien de cultuurhistorische kwaliteiten van een gebied een verdere verdichting van het landschap niet toelaten of verdragen, zijn deze gebieden buiten de contour gelaten.

Ruimte in de stad

In het stedelijk gebied wordt gestreefd naar maximale benutting van de bestaande beschikbare ruimte, niet om een uitbreiding daarvan. In het stedelijk gebied is door tijdelijk gebruik, hergebruik, multifunctioneel gebruik en slim slopen nog voldoende ruimte aanwezig om nieuwe initiatieven een plaats te geven. Liever worden bestaande woningen of gebieden aangepast, dan dat er wordt uitgebreid. Ook voor kantoren, bedrijfsruimte of winkels geldt dat het bestaande of al in ontwikkeling genomen aanbod voor lange tijd voldoende is. Hoewel het bekend is dat hergebruik, herstructurering en transformatie

complexer en vaak kostbaarder is dan nieuwbouw, wordt de groeiende leegstand toch benut voor herontwikkeling. Ruimtes die weinig gebruikt worden, kunnen intensiever gebruikt worden, verouderde en verloederende (bedrijven)terreinen kunnen worden opgewaardeerd en 'rotte plekken' kunnen worden aangepakt. Absolute prioriteit ligt bij hergebruik en -ontwikkeling van waardevol cultureel en religieus erfgoed, zoals boerderijen, fabriekspanden, kloosters en kerken.

Voorzieningen op maat

Een andere grote opgave ligt in het bieden van een vitale voorzieningenstructuur. Het wordt steeds moeilijker om commerciële en maatschappelijke voorzieningen overeind te houden. Om in de behoeften te voorzien, willen de gemeente in de wijken en dorpen waar een dreigend tekort aan voorzieningen speelt, de basisvoorzieningen op het gebied van dagelijkse boodschappen, eerstelijnszorg, basisonderwijs, sport en welzijn zoveel mogelijk clusteren. Door te richten op de sterke voorzieningencusters wordt er toch een vitale voorzieningenstructuur gecreëerd. Ten slotte wordt het geaccepteerd wanneer de zwakkere clusters niet overeind kunnen blijven. Grootstedelijke voorzieningen moeten - als tegenhanger van het voorgaande - zoveel mogelijk in het stedelijk centrum van Venlo een plek vinden.

Afweging

Het plangebied is gelegen binnen de stedelijke contour en specifiek binnen de perifere detailhandelscluster. Daarnaast ligt het plangebied binnen een gebied met ruimtelijke kwaliteit en/of identiteitsbepalende uitstraling. Het initiatief maakt de herontwikkeling van een mobiliteitscentrum mogelijk. Het tankstation zal de huidige verkoop van LPG stoppen en waterstof gaan verkopen als brandstof. Dit is in lijn met de ruimtelijke structuurvisie. Er wordt overgestapt op een nieuw duurzaam economisch model.

Door de herstructurering van het plangebied wordt maximaal gebruik gemaakt van het terrein aan de Venloseweg. Met het plan wordt derhalve leegstand voorkomen en er is geen sprake van uitbreiding maar van een afname aan bvo. Daarnaast wordt er met het planvoornemen het huidige verouderde en verloederende tankstation opgewaardeerd en wordt er een KFC fastfoodrestaurant, een lunchroom, fietsenwinkel en fitness studio gerealiseerd. Tevens wordt de perifere detailhandel (fietsenwinkel) verplaatst binnen het plangebied en uitgebreid. Dit is in lijn met de Ruimtelijke Structuurvisie 2014.

Tot slot draagt het plan bij aan het op peil houden van de voorzieningen binnen het gebied. Het verouderde tankstation zal worden gesloopt waarvoor een nieuwer en moderner tankstation in de plaats komt. Daarnaast blijft het in de toekomst mogelijk om op dit punt te kunnen tanken en daarbij kunnen er bij de tankshop verse broodjes en basisartikelen worden aangeschaft. Ten slotte wordt er een fitness studio en horecagelegenheden toegevoegd welke ook bijdraagt aan het voorzieningenniveau in het gebied. Het plan voldoet derhalve aan de Ruimtelijke Structuurvisie 2014.

4.4.3 Beleidsnota motorbrandstofverkooppunten gemeente Venlo

De beleidsnota motorbrandstofverkooppunten bevat het beleid van de gemeente Venlo voor nieuwvestiging of uitbreiding van motorbrandstofverkooppunten. Dit is opgesteld in de vorm van een toetsingskader. Met deze nota wordt het beleid uit 1991 geactualiseerd. Destijds werd de beleidsnota 'Spreidingsplan voor brandstofverkooppunten' uitgebracht. Hierin is beschreven welke locaties binnen Venlo in aanmerking kwamen voor vestiging van een tankstation. Geconstateerd werd dat behoefte en aanbod in Venlo redelijk in evenwicht waren. Qua spreiding was er een ruim aanbod in Venlo Noord en bij Kaldenkirchen, terwijl in Venlo Zuid het aanbod beperkt was. Hier waren echter ook weinig ruimtelijke mogelijkheden voor vestiging. Terecht werd voorzien dat een groot aantal kleine stations in de stedelijke omgeving zou sluiten en dat er een vervangingsvraag zou ontstaan voor grotere, modernere stations aan hoofdontsluitingswegen.

Uit oogpunt van de consument is het wenselijk om een voldoende, evenwichtig verspreid aanbod van tankstations te hebben binnen de gemeente. Deze tankstations zijn bij voorkeur makkelijk bereikbaar en goed zichtbaar vanaf de hoofdweg. Gemeente Venlo staat daarom in principe open voor initiatieven van marktpartijen die kansen zien voor nieuwvestiging of uitbreiding van een tankstation. Wel moeten deze initiatieven aan een aantal eisen voldoen, die in dit beleidsdocument nader zijn uitgewerkt. De gemeente neemt geen actieve rol, maar wil wel ruimtelijke regie voeren door het benoemen van locatievoorwaarden:

1. Het tankstation moet voldoen aan de planologische- en milieuwetgeving.
2. Vestiging vindt plaats aan wegen met een belangrijke verkeersfunctie.
3. Het tankstation wordt adequaat ontsloten, waarbij knelpunten qua verkeersafwikkeling worden voorkomen.
4. In woongebieden is nieuwvestiging van tankstations niet wenselijk.
5. Het tankstation past binnen de gewenste ruimtelijke structuur zoals opgenomen in de gemeentelijke ruimtelijke structuurvisie.
6. Nieuwvestiging van LPG-tankstations is alleen mogelijk buiten de bebouwde kom of op bedrijventerreinen.

Afweging

Momenteel is de ontwikkeling niet toegestaan binnen het huidige bestemmingsplan. Wel geeft gemeente Venlo aan mee te werken aan een herziening van het bestemmingsplan waarbij het tankstation is opgenomen. Daarnaast vindt de vestiging plaats aan wegen met een belangrijke verkeersfunctie, namelijk de N271 en de A73. Het tankstation zal adequaat worden ontsloten. In paragraaf 5.6.1 is dit nader onderbouwd. Tevens bevindt het tankstation zich niet in een woongebied en wordt omsloten door andere bedrijvigheid, zoals Ewals Holdings aan de zuidzijde en de Karwei bouwmarkt aan de oostzijde. Daarnaast is er reeds een tankstation op deze locatie in gebruik waardoor het toekomstige tankstation past binnen de omgeving en deze niet wezenlijk wijzigt. In paragraaf 4.4.2 is een nadere onderbouwing van het tankstation ten opzichte van de structuurvisie opgenomen. Ten slotte wordt er geen LPG meer verkocht in de toekomstige situatie. Het tankstation voldoet derhalve aan de beleidsnota motorbrandstofverkooppunten van de gemeente Venlo.

4.4.4 Welstandnota gemeente Venlo

Als uitgangspunt voor iedere welstandsbeoordeling gelden op de eerste plaats de redelijke eisen van welstand. Zij liggen ten grondslag aan de beoordeling van elk plan waarvoor welstandscriteria gelden. Deze redelijke eisen van welstand bestaan uit algemene architectonische begrippen en aspecten waarmee de kwaliteit en het getoonde vakmanschap van het bouwkundig ontwerp kan worden omschreven en beoordeeld.

Een bouwwerk voldoet pas aan redelijke eisen van welstand als het voldoende beantwoordt aan een aantal uitgangspunten die betrekking hebben op de relatie tussen het bouwwerk en zijn omgeving, de kwaliteit van het gebouw op zichzelf en de gebruikte materialen, detaillering en kleurstelling.

Het welstandsniveau voor deze locatie is 'bijzonder'. Voor een bijzonder niveau wordt, vanwege de bijzondere kwaliteit en bijdrage aan de kernkwaliteiten, een extra inspanning gevraagd. Een bouwwerk in een dergelijk niveau dient in een bijzondere mate te voldoen aan de criteria, gebaseerd op de redelijke eisen van welstand.

Gezien het belang van een goede uitstraling van de stad is het beleid gericht op een groen en aantrekkelijk beeld langs de autoweg met een herkenbare en krachtige uitstraling bij de 'Poorten tot de stad'. De opgave is om de betonnen geluidschermen te combineren met een groene uitstraling van planten. Bij de stadpoorten Eindhovenseweg en Tegelseweg-Zuiderbrug is het de opgave om de herkenbaarheid en karakteristiek van de plek te vergroten ondanks de geluidsschermen.

Afweging

Diverse functies zijn onder een dak samengebracht. De luifel en het hoofdgebouw zijn in relatie tot elkaar en geïntegreerd vormgegeven. Er zijn vloeiende lijnen in een witte accentuering in de gevels toegepast welke terug komen in de vormgeving van de toren, zo ontstaat er een sterk en evenwichtig beeld. Tevens is er een inrichtingsplan voor de buitenruimte opgesteld.

4.4.5 Vigerende bestemmingsplannen

In paragraaf 1.3 zijn reeds de vigerende bestemmingsplannen besproken. Aangezien onderhavig initiatief niet rechtstreeks is toegestaan is onderhavig bestemmingsplan opgesteld. Het voornemen voorziet in gebouwen en bouwwerken die buiten de bestaande bouwvlakken vallen, waarbij de maximale bouwhoogte wordt overschreden. Daarnaast ligt onderhavig plangebied deels binnen de vrijwaringszone van de Rijksweg A73. Dit wordt nader besproken in paragraaf 4.1.3.

5. ONDERZOEKSASPECTEN

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op verschillende onderzoeks- en milieuaspecten welke van belang zijn in het kader van onderhavige herziening.

5.1.1 Bodem- en grondwaterkwaliteit

Uitgangspunt van een goede ruimtelijke ordening is dat de bodemkwaliteit geschikt is voor de beoogde bestemming en de daarin toegestane gebruiksvormen. Dit betekent dat het aspect bodemkwaliteit voor vrijwel alle nieuwe ontwikkelingen, die met ruimtelijke plannen mogelijk worden gemaakt, onderzocht moet worden.

Verkennend bodemonderzoek

Op basis van het milieuhygiënisch vooronderzoek bodem is geconcludeerd dat de onderzoekslocatie onderzocht dient te worden volgens verschillende strategieën, gezien de diverse activiteiten op de onderzoekslocatie. Door Econsultancy is derhalve een verkennend bodemonderzoek³ uitgevoerd.

De bodem bestaat voornamelijk uit zwak tot sterk siltig, matig fijn tot matig grof zand. De ondergrond is plaatselijk zwak gleyhoudend. In de bovengrond (tot maximaal 1,5 m -mv) zijn plaatselijk in verschillende gradaties kool-, beton- en puindelen aangetroffen. In de opgeboorde materialen zijn verder géén olie-waterreacties waargenomen.

Verkennend bodemonderzoek NEN 5740

Plaatselijk is de bovengrond van deellocaties F en X licht verontreinigd met kobalt. De bovengrond van deellocatie X is tevens plaatselijk licht verontreinigd met kwik en zink. In de overige geanalyseerde (meng)monsters zijn géén verontreinigingen geconstateerd.

Het grondwater van deellocatie X is licht verontreinigd aan barium en cadmium. Ter plaatse van de overige deellocaties zijn in de grondwateranalyses geen verontreinigingen geconstateerd. De grondwateranalyses komen overeen aan de eerder uitgevoerde bodemonderzoek van 2018 (rapportnummer: 18277701A).

De vooraf gestelde hypothese, dat de onderzoekslocatie als "verdacht" dient te worden beschouwd wordt, op basis van de onderzoeksresultaten, deels verworpen. Gelet op de aard en mate van verontreiniging, bestaat er géén reden voor een nader onderzoek. Tevens bestaan er met betrekking tot de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem, volgens Econsultancy, geen belemmeringen voor de transitie van de onderzoekslocatie.

Verkennend onderzoek asbest in bodem NEN 5707

Er zijn op het maaiveld en zintuiglijk in de fractie > 20 mm géén asbestverdachte (plaat)materialen aangetroffen. Analytisch is in de fractie < 20 mm eveneens géén asbest aangetoond.

³ Econsultancy, 'Verkennend bodemonderzoek venloseweg 104-106 te Tegelen', rapportnr. 14306.001, d.d. 18 december 2020.

Algemeen

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. 2 juli 2020) of de regionale bodemkwaliteitskaart van toepassing.

Opsporen Ontploffbare Oorlogsresten

Achtergebleven ontploffbare oorlogsresten uit de Tweede Wereldoorlog kunnen een verhoogd risico vormen bij het uitvoeren van civieltechnische werkzaamheden. Het uitvoeren van een opsporingsonderzoek biedt uitkomst en draagt bij de mogelijke risico's te minimaliseren en stagnatie te voorkomen. Het doel van het onderzoek is het opsporen en verwijderen van ontploffbare oorlogsresten zodat, binnen het kader van zowel de Arboveiligheid als de Openbare Orde en Veiligheid, grondroerende activiteiten door derden veilig kunnen worden uitgevoerd.

Door Euro Radar is een onderzoek uitgevoerd naar ontploffbare oorlogsresten⁴ om het arbeidsrisico alsmede het risico voor de openbare orde en veiligheid te minimaliseren tijdens het verkennend bodem onderzoek dat is uitgevoerd door Econsultancy. Hierna wordt ingegaan op de conclusie van het onderzoek. Voor het volledige rapport wordt verwezen naar de bijlagen.

Tijdens de uitvoering van de 5 boringen zijn geen significante objecten waargenomen welke overeenkomen met die van ontploffbare oorlogsresten. De boorwerkzaamheden t.b.v. het bodemonderzoek hebben dienvolgens onder normale omstandigheden kunnen plaatsvinden.

De opdracht en het doel van de werkzaamheden was de onderzoek werkzaamheden veilig te laten plaatsvinden zonder dat men hierbij het risico loopt op het ongecontroleerd beroeren van mogelijke aanwezige ontploffbare oorlogsresten. De opdracht is succesvol uitgevoerd.

De locaties zijn vrijgegeven tot een diepte van 1,20 m-mv. De vrijgave heeft enkel betrekking op de 5 boorlocaties zoals weergegeven op vrijgaveverkenning EU21-342-PVO-01.

Indien in de toekomst bodemroerende werkzaamheden in naoorlogs ongeroerde grond zullen plaatsvinden, wordt geadviseerd de grond vooraf te laten onderzoeken op de mogelijke aanwezigheid van ontploffbare oorlogsresten.

5.1.2 Geluid

Wegverkeerslawaaï

Een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, waarbij sprake is van de realisatie van geluidgevoelige objecten, dient te worden getoetst aan de Wet geluidhinder. In deze wet wordt aangegeven hoe voor een gebied waar een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt dient te worden omgegaan met geluidhinder als gevolg van wegverkeer, industrie en spoorwegen. Bij een ruimtelijke ontwikkeling waarbij sprake is van de ontwikkeling van geluidsgevoelige objecten binnen een geluidszone, dient een onderzoek te worden uitgevoerd naar de geluidsbelasting op deze gebouwen of terreinen. In de Wet geluidhinder (Wgh) is bepaald dat elke weg een onderzoekszone heeft waarbinnen akoestisch onderzoek dient plaats te vinden. Dit met uitzondering van woonerven en wegen waar een maximumsnelheid van 30 km/u voor geldt.

⁴ Euro Radar, 'Proces-verbaal van oplevering opsporen ontploffbare oorlogsresten Venloseweg Tegelen', kenmerk: EU21-342-PVO-01, d.d. 22 november 2021.

De beoogde planvoornemen maakt geen geluidsgevoelige functie mogelijk in de zin van de Wet geluidhinder. Nader akoestisch onderzoek kan daarom achterwege blijven.

5.1.3 Luchtkwaliteit

Algemeen

Sinds 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden en staan de hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5 Wm). Artikel 5.16 Wm (lid 1) geeft weer, onder welke voorwaarden bestuursorganen bepaalde bevoegdheden (uit lid 2) mogen uitoefenen. Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid:

- a. er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
 - b. een plan leidt – al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
 - c. een plan draagt 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging;
- een plan past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), of binnen een regionaal programma van maatregelen.

Het Besluit NIBM

Deze AMvB legt vast, wanneer een project niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. De achtergrond van het beginsel 'Niet in betekende mate' is dat de gevolgen van een ontwikkeling voor de luchtkwaliteit in een aantal gevallen (beschreven in de ministeriële Regeling NIBM) worden tenietgedaan door de ontwikkeling van bijvoorbeeld schonere motoren in het gehele land.

Op 1 augustus 2009 is het nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL) in werking getreden. Hierdoor dient bij plannen die de luchtkwaliteit beïnvloeden niet langer te worden uit gegaan van de normen uit de interimperiode. Met de inwerkingtreding van het NSL is een project NIBM, als aanneemelijk is dat het project een toename van de concentratie veroorzaakt van maximaal 3%. De 3% grens wordt gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM₁₀) of stikstofdioxide (NO₂). Dit komt overeen met 1,2 microgram/m³ voor zowel fijn stof en NO₂. Als de 3% grens voor PM₁₀ of NO₂ niet wordt overschreden, dan hoeft geen verdere toetsing aan grenswaarden plaats te vinden.

Regeling NIBM

Binnen de getalsmatige grenzen van de Regeling NIBM draagt een project altijd niet in betekenende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Achtergrondwaarden

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5.2 luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer (ook wel Wet luchtkwaliteit genoemd, Wlk). De Wlk bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood en koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in Nederland met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM_{2,5} en PM₁₀) van belang. De vigerende grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof zijn in de navolgende tabel weergegeven. De grenswaarden gelden voor de buitenlucht, met uitzondering van een werkplek in de zin van de Arbeidsomstandighedenwet en op plaatsen die niet toegankelijk zijn voor publiek en waar geen vaste bewoning is, zoals akkerland en de rijbaan en ontoegankelijke middenbermen van wegen.

stof	toetsing van	Grenswaarde
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³

Grenswaarden Wlk

Volgens de Grootschalige Concentratie- en Depositiekaarten Nederland (GCN en GDN van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu – RIVM) was ter plaatse in 2022 de concentratie PM_{2,5} gelegen tussen de 8 en 10 µg/m³, de concentratie PM₁₀ gelegen tussen de 14 en 16 µg/m³ en de concentratie NO₂ gelegen tussen de 15 en 20 µg/m³. Volgens de kaarten van het RIVM is de luchtkwaliteit ter plaatse ruimschoots voldoende. Daarnaast zal naar verwachting de luchtkwaliteit in de toekomst nog verder verbeteren door voortschrijdende technologie.

Door Econsultancy is een onderzoek luchtkwaliteit (NIBM)⁵ uitgevoerd ten aanzien van de luchtkwaliteit als gevolg van het toevoegen van het fastfoodrestaurant binnen het plangebied. Hieronder wordt een samenvatting van het onderzoek weergegeven. Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar de bijlage.

Besluit niet in betekende mate bijdragen

Aangezien de voorgenomen ontwikkeling niet kan worden ondergebracht in een van de in de Regeling opgenomen categorieën, dient toetsing plaats te vinden aan de hand van het Besluit met behulp van de 'niet in betekende mate' rekentool.

Berekening NIBM

Om aan te sluiten bij het Besluit NIBM wordt er een berekening uitgevoerd met de NIBM-tool¹. Met de rekentool wordt het effect van de toename van verkeersbewegingen ten gevolge van het voorgenomen plan inzichtelijk gemaakt. Aangezien de bestemmingen tankstation, wasstraat en fietswinkel in de bestaande situatie reeds aanwezig zijn, wordt het verkeer van en naar deze functies niet meegenomen in het onderzoek. Er wordt voor de berekening uitsluitend uitgegaan van het extra verkeer dat met de voorgenomen wijzigingen wordt gegenereerd.

Een prognose van het extra verkeer is aangeleverd door de opdrachtgever. Op basis van de aangeleverde gegevens blijkt dat er op een weekdag gemiddeld 1.329,6 extra verkeersbewegingen zullen plaatsvinden. Het aandeel vrachtverkeer binnen deze extra verkeersgeneratie bedraagt 3,4%, oftewel 45 extra vrachtbewegingen per dag.

Met voorgaande inschatting wordt een worstcasescenario inzichtelijk gemaakt aangezien een groot deel het verkeer van en naar dergelijke faciliteiten langs een snelweg zich reeds op de weg bevindt en niet speciaal naar het plangebied komt om bijvoorbeeld te eten of tanken. Uit onderzoek naar de herkomst van het verkeer van verschillende fastfoodrestaurants van het marktonderzoeksbureau Ipsos blijkt dat circa 24% van de bezoekers vanuit huis bewust naar een fastfoodrestaurant gaat (zie bijlage 1). Het merendeel van de bezoekers combineert een bezoek aan de restaurants met een ander reisdoel en zal zich reeds op de omliggende wegen begeven. Om een worstcasescenario inzichtelijk te maken is in onderhavig onderzoek echter toch rekening gehouden met de gehele verkeersgeneratie.

⁵ Econsultancy, 'Onderzoek luchtkwaliteit (NIBM) Venloseweg 104-106', rapportnr.: 14306.005, d.d. 21 november 2022.

De totale verkeersgeneratie is ingevoerd in de NIBM-rekentool.

In onderstaande tabel zijn de invoergegevens en resultaten van de berekening met de NIBM-tool opgenomen.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het verkeer ten gevolge van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie		2024
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		1.329,6
Aandeel vrachtverkeer		3,4%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	1,14
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,23
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig		

Uit de (worstcase) berekening blijkt dat de extra verkeersgeneratie van het toekomstige plan niet in betekende mate bijdraagt aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht. De maximale bijdrages van 1,14 en 0,23 µg/m³ voor respectievelijk NO₂ en PM₁₀ voldoen aan de NIBM grenswaarde van 1,2 µg/m³. Geconcludeerd wordt dat er geen belemmeringen zijn voor het aspect luchtkwaliteit. Een nader luchtkwaliteitsonderzoek voor het plan is niet noodzakelijk.

Conclusie luchtkwaliteit

Gelet op het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde en wordt voldaan aan het bepaalde in artikel 5.16 Wm lid 1 onder a.

5.1.4 Milieuzonering

Algemeen

Goede ruimtelijke ordening voorziet in het voorkómen van hinder en gevaar. Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen) kan goede ruimtelijke ordening gerealiseerd worden. Het is aan de ene kant zaak om te voorkomen dat er hinder en gevaar voor gevoelige bestemmingen ontstaat en aan de andere kant dient aan bedrijven voldoende zekerheid te worden geboden dat zij niet in hun activiteiten worden beperkt door nieuwe gevoelige functies. Om te bepalen of tussen de milieubelastende activiteiten en de gevoelige functies voldoende afstand in acht wordt genomen, is gebruik gemaakt van de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering" uit 2009. In deze publicatie worden de richtafstanden gegeven voor de vier ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar.

De richtafstand geldt tussen enerzijds de grens van de bestemming die bedrijven (of andere milieubelastende functies) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een woning (of andere milieugevoelige functie) die volgens het bestemmingsplan of via vergunningvrij bouwen mogelijk is. De gegeven richtafstanden zijn in het algemeen richtafstanden en geen harde afstandseisen. Ze moeten daarom gemotiveerd worden toegepast. Dit betekent dat geringe afwijkingen in de lokale situaties mogelijk zijn. Het is aan te bevelen deze afwijking te benoemen en te motiveren.

In de onderstaande tabel zijn de richtafstanden van milieucategorie 1 tot en met 3.2 weergegeven, zoals deze gelden voor een rustige woonwijk en voor een gemengd gebied.

Milieucategorie	Richtafstand tot gevoelige functies in een rustige woonwijk	Richtafstand tot gevoelige functies in gemengd gebied
1	10 meter	0 meter
2	30 meter	10 meter
3.1	50 meter	30 meter
3.2	100 meter	50 meter

Afweging

Op het plangebied is reeds een tankstation en perifere detailhandel aanwezig. Met onderhavig bestemmingsplan wordt dit gebied herontwikkeld. De plaatsing van het tankstation en de perifere detailhandel wijzigt. Daarnaast worden een aantal gevoelige functies toegevoegd. De beoogde functies en de daarbij behorende richtafstanden zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Functie	SBI-code	Richtafstand rustige woonwijk
Tankstation met waterstof*	SBI-1993: 505, SBI-2008: 473, nr. 3	50 m (cat. 3.1)
Autowasstraat	SBI-1993: 5020.5, SBI-2008: 45205	30 m (cat. 2)
Restaurant	SBI-1993: 553, SBI-2008: 561	10 m (cat. 1)
Detailhandel	(SBI-1993: 52, SBI-2008: 57, nr. A	10 m (cat. 1)
Fitness	SBI-1993: 9304, SBI 2008: 9313, 9604	30 m (cat. 1)

*Gelijkgesteld met tankstation met LPG, omdat tankstation met waterstof niet voorkomt in de VNG-brochure 'Bedrijven en Milieuzonering'.

De planlocatie is gelegen op een bedrijventerrein en wordt omringd door wegen. Er zijn geen woningen of andere gevoelige objecten in de nabije omgeving gelegen. Het plangebied wordt dan ook gekenmerkt als een 'gemengd gebied' en dit betekent dat de richtafstanden met één stap verlaagd mogen worden.

De dichtstbijzijnde gevoelige objecten zijn gelegen op circa 100 meter ten zuiden en zuidwesten van het plangebied. Gelet op de afstand tot het plangebied vormt het initiatief geen belemmering voor de omliggende functies.

5.1.5 Externe veiligheid

Beleidskader

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie, als op het transport van gevaarlijke stoffen. Uit het Besluit

externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt), vloeit de verplichting voort om in ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het plangebied ten gevolge van handelingen met gevaarlijke stoffen. De risico's dienen te worden beoordeeld op 2 maatstaven, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Door AVIV BV is een onderzoek externe veiligheid⁶ uitgevoerd. Het onderzoek is als separate bijlage aan onderhavige toelichting toegevoegd. Hieronder wordt volstaan met een samenvatting.

De contour voor de grenswaarde van het plaatsgebonden risico van $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jr ligt grotendeels binnen de inrichting. Binnen de grenswaarde van het plaatsgebonden risico van $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jr liggen geen (geprojecteerde) (beperkt) kwetsbare objecten van derden. Hiermee wordt voldaan aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico.

De nieuwe contour voor de grenswaarde ligt minder ver buiten de inrichting dan de contour voor de gewenste situatie.

Binnen het invloedsgebied van de gewenste situatie bevinden zich geen personen, de inrichting veroorzaakt in de toekomstige situatie daarom geen groepsrisico.

5.1.6 Milieueffectrapportage

M.e.r.-plicht

Beoordeling directe m.e.r.-plicht

Het voorliggende bestemmingsplan maakt de ontwikkeling van een mobiliteitscentrum mogelijk. Dit kan leiden tot een m.e.r.-plicht.

Herontwikkeling mobiliteitscentrum

De beoogde ontwikkeling en de hiervan deel uitmakende onderdelen komen in lijst C van de bijlage van het Besluit m.e.r. niet als activiteit voor. Met betrekking tot de ontwikkeling is in onderdeel D (11.2) van de bijlage van het Besluit milieueffectrapport (Besluit m.e.r.) het volgende opgenomen: “*de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.*” De voorgenomen ontwikkeling ligt ver onder de drempelwaarde die is opgenomen in kolom 2, namelijk een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2.000 woningen of meer of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer. Daarnaast is in onderdeel D (25.1) van de bijlage van Besluit m.e.r. het volgende opgenomen: “*De oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie bestemd voor de opslag van aardolie, petrochemische of chemische producten.*” De voorgenomen ontwikkeling ligt onder de drempelwaarde die is opgenomen in kolom 2, namelijk een opslagcapaciteit van 100.000 m³ of meer.

Er is voor de activiteit derhalve geen sprake van een m.e.r.-beoordelingsplicht. Er dient wel een vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd.

⁶ AVIV BV, ‘Risicoanalyse H2-Tankstation Vissers Energy Group, locatie Tegelen’, projectnr.: 235459, d.d. 17 november 2023

Wet natuurbescherming (passende beoordeling en plan-m.e.r.-plicht)

Naast het Besluit m.e.r. is de Wet natuurbescherming van belang om te bepalen of een plan-MER noodzakelijk is. In de Wet natuurbescherming is opgenomen dat wanneer significante effecten op Natura 2000-gebieden niet zijn uit te sluiten een plan-MER in procedure dient te worden gebracht. Wanneer aangetoond kan worden dat er geen significante effecten zijn te verwachten is een plan-MER niet noodzakelijk. Uit paragraaf 5.3 'Ecologie' blijkt er geen sprake is van significante effecten op Natura 2000-gebieden. Er is geen sprake van een plan-m.e.r.-plicht.

Conclusie

De omvang van de ontwikkeling ligt ver onder de drempelwaarden die zijn opgenomen in kolom 2, onderdeel D (11.2 en 25.1) van het Besluit m.e.r., namelijk een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2.000 woningen of meer of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer en een opslagcapaciteit van 100.000 m³. Er is voor de activiteit derhalve geen sprake van een m.e.r.-(beoordelings)plicht. Er dient wel een vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd. Het bestemmingplan heeft geen significante gevolgen op een Natura 2000-gebied. Er geldt geen plan-m.e.r.-plicht.

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Op basis van paragraaf 7.6 van de Wet milieubeheer (Wm), dient degene die een activiteit wil ondernemen, aangewezen krachtens artikel 7.2, eerste lid, onder b, en voornemens is een verzoek in te dienen tot het nemen van een besluit als bedoeld in het vierde lid van dat artikel, dit voornemen schriftelijk mee te delen aan het bevoegd gezag. Bij de mededeling dient in ieder geval de informatie te worden verstrekt zoals omschreven in artikel 7.16 lid 2 tot en met 4 Wm. Op basis van artikel 7.17 Wm, dient het bevoegd gezag uiterlijk zes weken na de datum van ontvangst een beslissing te nemen omtrent de vraag of bij de voorbereiding van het betrokken besluit voor de activiteit, vanwege de belangrijke nadelige gevolgen die zij voor het milieu kan hebben, een milieueffectrapport moet worden gemaakt. Middels deze paragraaf wordt invulling gegeven aan de vereisten van artikel 7.16 Wm, op basis waarvan het bevoegd gezag op grond van artikel 7.17 Wm een beslissing kan nemen.

De achterliggende gedachte bij de vormvrije m.e.r.-beoordeling is dat ook kleine projecten het milieu relatief zwaar kunnen belasten en ook bij kleine projecten van geval tot geval moet worden beoordeeld of een m.e.r.-procedure nodig is. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- Belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-(beoordeling) noodzakelijk;
- Belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-(beoordeling) plaatsvinden.

In deze paragraaf wordt getoetst of op basis van de criteria die genoemd zijn in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd moet worden. Het gaat hierbij om de volgende criteria (zie ook onderstaande tabel):

1. De kenmerken van het project;
2. De plaats van het project;
3. De kenmerken van het potentiële effect.

Kenmerken van het project
• Omvang van het project • Cumulatie met andere projecten • Gebruik van natuurlijke grondstoffen • Productie van afvalstoffen • Verontreiniging en hinder • Risico van ongevallen, mede gelet op de gebruikte stoffen en technologieën

Plaats van het project
• Bestaand grondgebruik • Relatieve rijkdom aan kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied • Het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor gevoelige gebieden (wetlands, kustgebieden, berg- en bosgebieden, reservaten en natuurparken, Habitat- en Vogelrichtlijngebieden), gebieden waarin bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden, gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid, landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang
Kenmerken van het potentiële effect
• Bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking) • Grensoverschrijdende karakter van het effect • Waarschijnlijkheid van het effect • Duur, frequentie en de omkeerbaarheid van het effect

Criteria EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling.

De vormvrije m.e.r.-beoordeling is opgesteld op basis van de onderzoeken die uitgevoerd zijn in het kader van onderhavig bestemmingsplan.

Kenmerken van het project	
Criteria	Toets
Omvang van het project	Het plangebied heeft een oppervlakte van circa 9.600 m ² . Het project richt zich op de realisatie de herontwikkeling van het mobiliteitscentrum. Het bestemmingsplan maakt een tankstation mogelijk waar naast brandstof eveneens waterstof wordt verkocht. De bestaande wasstraat wordt binnen het plangebied verplaatst. Daarnaast wordt een fastfoodrestaurant gerealiseerd, Moments & More waar 25% retail en 75% horeca plaats vindt, een fitnessstudio en een fietswinkel.
Cumulatie met andere projecten	Nee, er is geen sprake van cumulatie met andere projecten bij de herontwikkeling van het mobiliteitscentrum.
Gebruik van natuurlijke hulpbronnen	Bij de ontwikkeling wordt niet permanent gebruik gemaakt van natuurlijke hulpbronnen.
Productie van afvalstoffen	Naast het reguliere afval wat ontstaat tijdens de bouw van de toekomstige bebouwing zal geen sprake zijn van de productie van andere afvalstoffen.
Verontreiniging en hinder	De ontwikkeling vindt plaats in stedelijk gebied. Tijdens de <u>aanlegfase</u> is er mogelijk sprake van tijdelijke hinder als gevolg van bouwverkeer en bouwwerkzaamheden, maar dit betreft geen hinder groter dan bij reguliere bouwwerkzaamheden. Dit zal geen permanente nadelige gevolgen hebben aangezien het slechts om een tijdelijke situatie gaat.

Kenmerken van het project	
Criteria	Toets
	<u>Luchtkwaliteit (zie ook paragraaf 5.1.3)</u>: Uit de (worstcase) berekening blijkt dat de extra verkeersgeneratie van het toekomstige plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht. De maximale bijdrages van 1,14 en 0,21 µg/m³ voor respectievelijk NO₂ en PM₁₀ voldoen aan de NIBM grenswaarde van 1,2 µg/m³. Geconcludeerd wordt dat er geen belemmeringen zijn voor het aspect luchtkwaliteit. Een nader luchtkwaliteitsonderzoek voor het plan is niet noodzakelijk. <u>Bodem (zie ook paragraaf 5.1.1)</u>: De vooraf gestelde hypothese, dat de onderzoekslocatie als "verdacht" dient te worden beschouwd wordt, op basis van de onderzoeksresultaten, deels verworpen. Gelet op de aard en mate van verontreiniging, bestaat er géén reden voor een nader onderzoek. Tevens bestaan er met betrekking tot de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem geen belemmeringen voor de transactie van de onderzoekslocatie Er zijn op het maaiveld en zintuiglijk in de fractie > 20 mm géén asbestverdachte (plaat)materialen aangetroffen. Analytisch is in de fractie < 20 mm eveneens géén asbest aangetoond. Door Euro Radar is een onderzoek uitgevoerd naar ontplofbare oorlogsresten om het arbeidsrisico alsmede het risico voor de openbare orde en veiligheid te minimaliseren tijdens het verkennend bodem onderzoek. De opdracht en het doel van de werkzaamheden was om de onderzoekswerkzaamheden veilig te laten plaatsvinden zonder dat men hierbij het risico loopt op het ongecontroleerd beroeren van mogelijke aanwezige ontplofbare oorlogsresten. De opdracht is succesvol uitgevoerd. De locaties zijn vrijgegeven tot een diepte van 1,20 m-mv. De vrijgave heeft enkel betrekking op de 5 boorlocaties zoals weergegeven op vrijgavetekening EU21-342-PVO-01. <u>Geluid wegverkeer (zie ook paragraaf 5.1.2)</u>: De beoogde planvoornemen maakt geen geluidsgevoelige functie mogelijk in de zin van de Wet geluidhinder. Nader akoestisch onderzoek kan daarom achterwege blijven. <u>Bedrijven en milieuzonering (zie ook paragraaf 5.1.5)</u>: De dichtstbijzijnde gevoelige objecten zijn gelegen op circa 100 meter ten zuiden en zuidwesten van het plangebied. Gelet op de afstand tot het plangebied vormt het initiatief geen belemmering voor de omliggende functies.
Risico van ongevallen	De contour voor de grenswaarde van het plaatsgebonden risico van 1.0 10 ⁻⁶ /jr ligt grotendeels binnen de inrichting. Binnen de grenswaarde van het plaatsgebonden risico van 1.0 10 ⁻⁶ /jr liggen geen (geprojecteerde) (beperkt) kwetsbare objecten van derden. Hiermee wordt voldaan aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico.

Kenmerken van het project	
Criteria	Toets
	Binnen het invloedsgebied bevinden zich minder dan 10 personen, dat wil zeggen geen. De inrichting veroorzaakt daarom geen groepsrisico.
Plaats van het object	
Criteria	Toets
Bestaand grondgebruik	In de huidige situatie zijn de gronden bestemd als 'Gemengd'. Het plangebied is volledig verhard.
Relatieve rijkdom aan kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied	N.v.t.
Het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor:	
gevoelige gebieden (wetlands, kustgebieden, berg- en bosgebieden, reservaten en natuurparken, Habitat- en Vogelrichtlijngebieden)	Het plangebied ligt niet binnen de invloedssfeer van door Wet natuurbescherming beschermde gebieden. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied, Maasduinen, bevindt zich op circa 9,0 kilometer afstand ten noorden van de onderzoekslocatie. Gedurende de aanlegfase (sloop- en bouwfase) ontstaan emissies door de inzet van mobiele werktuigen en vervoersbewegingen van- en naar het plan. Derhalve is onderzoek uitgevoerd naar stikstofdepositie in de aanleg- en gebruiksfase. Het onderzoek is uitgevoerd conform de nieuwste versie van het rekenprogramma AERIUS. Alle vergaarde gegevens zijn in de AERIUS Calculator ingevoerd. 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.
gebieden waarin bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden	N.v.t.
- gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid - landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang	N.v.t. <u>Cultuurhistorie (zie ook paragraaf 5.5.2):</u> Volgens de kaarten van het POL2014 en de Cultuurhistorische Inventarisatiekaart Venlo is het plangebied gelegen binnen een cultuurhistorisch vlakelement in de vorm van een cultuurlandschap, meer specifiek 'bouwland, veld'. In de huidige situatie zijn geen kenmerken van een bouwland dan wel van een veld meer aanwezig. Het planvoornemen heeft derhalve geen invloed op het cultuurhistorisch element. <u>Archeologie (zie ook paragraaf 5.5.1):</u> Uit de resultaten van het inventariserend veldonderzoek (IVO, verkennende fase) blijkt dat de bodem in het plangebied is

Kenmerken van het project	
Criteria	Toets
	verstoord tot in de top van de C-horizont. De diepte van de verstoring varieert van 75 centimeter onder maaiveld aan de Venloseweg tot 95 – 100 centimeter onder maaiveld in de rest van het plangebied. Op basis van de waargenomen bodemverstoringen en de aanwezigheid van bebouwing met ondergrondse tanks en kabels en leidingen op een deel van de nieuwbouwlocatie, kan worden geconcludeerd dat archeologische waarden m.u.v. sporen uit van diepe sporen uit het Neolithicum tot en met Nieuwe tijd niet meer in situ worden verwacht. De gespecificeerde archeologische verwachting, zoals die is weergegeven tijdens het bureauonderzoek, is door het booronderzoek grotendeels bijgesteld naar laag voor alle perioden. Behoudenswaardige resten uit het Laat-Paleolithicum en Mesolithicum worden niet meer verwacht. Diepe sporen uit het Neolithicum tot en met Nieuwe tijd zijn nog mogelijk maar deze zullen zijn aangetast, ondiepe sporen zijn waarschijnlijk verdwenen. Mogelijk dat er nog resten van de loopgraaf of mangaten uit de Tweede Wereldoorlog aanwezig zijn in het plangebied aangezien deze mogelijk tot grotere diepte reiken. Deze fenomenen bevinden zich echter aan de rand van het plangebied en kunnen mogelijk in situ bewaard blijven.

In onderdeel A van de bijlage bij het Besluit m.e.r is bepaald wat verstaan wordt onder een gevoelig gebied. Als gevoelig gebied zijn gebieden aangewezen die beschermd worden op basis van de natuurwaarden, landschappelijke waarden, cultuurhistorische waarden en waterwingebieden.

Gevoelig gebied (conform onderdeel A van de bijlage bij het Besluit m.e.r.)	
Gevoelig gebied	Toets
Beschermd natuurmonument	Nee.
Habitat en vogelrichtlijngebieden	Nee, zie paragraaf 5.3 'Ecologie'.
Watergebied van internationale betekenis	Nee.
Natuurnetwerk Nederland (voormalige EHS)	De onderzoekslocatie maakt geen deel uit van het Natuurnetwerk. De onderzoekslocatie ligt ook niet in de nabijheid van een gebied, behorend tot het Natuurnetwerk Nederland. Het meest nabijgelegen gebied bevindt zich circa 400 meter ten noordwesten van de onderzoekslocatie. Zie paragraaf 5.3 'Ecologie'.
Landschappelijk waardevol gebied	Het plangebied maakt geen onderdeel uit van landschappelijk waardevol gebied.
Waterwinlocaties, waterwingebieden, en grondwaterbeschermingsgebieden	Het plangebied is gelegen in de boringsvrije zone Venloschol, binnen het plangebied zijn echter geen grondboringen voorzien van dieper dan 5 meter boven NAP, zie paragraaf 5.4.
Beschermd monument	Nee.
Belvedere-gebied	Nee.

Kenmerken van het potentiële effect	
Criteria	Toets
Bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking)	N.v.t.
Grensoverschrijdende karakter van het effect	N.v.t.

Kenmerken van het potentiële effect	
Criteria	Toets
Waarschijnlijkheid van het effect	Van onevenredige effecten voor de omgeving is geen sprake. De totale verkeersgeneratie als gevolg van de beoogde ontwikkeling bedraagt 980 voertuigbewegingen per etmaal. Uitgaande van een worst-case scenario kan de Ariënsstraat het extra verkeer als gevolg van de beoogde ontwikkeling goed verwerken. Derhalve bestaan er geen onevenredige effecten voor de omgeving t.a.v. de toename in de verkeersgeneratie.
Duur, frequentie en de omkeerbaarheid van het effect	Er is sprake van de herontwikkeling van een bestaand mobiliteitscentrum. Op deze onbebouwde gronden wordt opnieuw ingericht voor een tankstation, een wasstraat een fastfoodrestaurant, fitnessstudio, fietsenwinkel en een Moments & More keten. Tevens wordt er een parkeerplaats aangelegd met 83 parkeerplaatsen. ten behoeve van de wasstraat worden 12 parkeerplaatsen gerealiseerd met een stofzuiger. De effecten zijn blijvend. Zoals echter al verwoord in het voorgaande, zijn deze effecten niet van dien aard dat sprake is van een onevenredige aantasting.

Gezien het vorenstaande en indien het plan wordt vergeleken met de drempelwaarden uit onderdeel D van het Besluit m.e.r. kan worden geconcludeerd dat er, rekening houdend met:

1. De kenmerken van het project;
2. De plaats van het project; en
3. De kenmerken van het potentiële effect;

sprake is van een wezenlijk ander schaalniveau en een activiteit die vele malen kleinschaliger is vergeleken met de drempelwaarden uit onderdeel D van het besluit m.e.r. Bij elk plan is sprake van invloed op het milieu, maar deze is niet zodanig dat normen worden overschreden. De potentiële effecten van het plan, in relatie tot de kenmerken en de plaats van het plan, zijn dusdanig beperkt van aard en omvang dat dit geen significant nadelige milieugevolgen tot gevolg heeft die het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk maken.

5.2 Kabels en leidingen

Binnen of in de directe omgeving van het plangebied zijn geen kabels of leidingen gelegen die een zodanige bescherming behoeven, dat zij voorzien dienen te zijn van een bestemmingsplanplichtige beschermingszone. Bij de voorliggende ontwikkelingen hoeft hiermee dan ook geen rekening gehouden te worden.

5.3 Ecologie

Algemeen

Voor alle ruimtelijke ontwikkelingen geldt dat deze in overeenstemming met de nationale natuurwetgeving en het provinciale natuurbeleid moeten worden uitgevoerd. De bescherming van de natuur is per 1 januari 2017 in Nederland vastgelegd in de Wet natuurbescherming (Wnb). Deze wet vormt voor wat betreft soortenbescherming en gebiedsbescherming een uitwerking van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. Omtrent houtopstanden is de voormalige nationale Boswet eveneens in de Wet natuurbescherming opgenomen. Daarnaast vindt beleidsmatige gebiedsbescherming plaats door middel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), de voormalige EHS.

Gebiedsbescherming

De Wet natuurbescherming, heeft voor wat betreft gebiedsbescherming, betrekking op de Europees beschermde Natura 2000-gebieden. De Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden worden in Nederland gecombineerd als Natura 2000-gebieden aangewezen. Als er naar aanleiding van projecten, plannen en activiteiten mogelijk (significant) negatieve effecten optreden, dienen deze vooraf in kaart gebracht en beoordeeld te worden. Projecten, plannen en activiteiten die mogelijk een negatief effect hebben op de beschermde natuur in een Natura 2000-gebied zijn vergunningsplichtig. Conform artikel 1.12 van de Wet natuurbescherming dragen gedeputeerde staten in hun provincie tevens zorg voor de totstandkoming en instandhouding van een samenhangend landelijk ecologisch netwerk, genaamd 'Natuurnetwerk Nederland'. Binnen Limburg is dit ruimtelijk vastgelegd in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen goud-, zilver- en bronsgroene zones. Activiteiten in deze gebieden zijn alleen toegestaan als ze geen negatieve effecten hebben op de wezenlijke kenmerken of waarden, en/of de kernkwaliteiten van het landschap behouden blijven, of als er passende inrichtingsmaatregelen worden getroffen.

Voor onderhavige ontwikkeling is door MBH consult B.V. een onderzoek stikstofdepositie⁷ uitgevoerd. Hier wordt volstaan met een samenvatting van het onderzoek. Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar de bijlage.

Het meest nabij gelegen (stikstofgevoelige) Natura 2000-gebied volgens Natura2000.nl is:

- Maasduinen (ca. 8 km)

Met het plan wordt de nieuwbouw van een mobiliteitscentrum aan de Venloseweg 104-106 te Tegelen mogelijk gemaakt. Het bestaande tankstation met wasstraat en fietsenwinkel worden gesloopt t.b.v. de nieuwbouw. Deze functies keren in de nieuwe situatie terug met toevoeging van een sportfunctie, een winkelfunctie en een eetgelegenheid.

Het plan wordt voor de verwarming middels een fossielvrij energieconcept uitgevoerd. Derhalve zijn gebouwemissies in de gebruiksfase niet relevant.

De relevante emissies van stikstofoxiden (NOx) en ammoniak (NH3) in de gebruiksfase vinden plaats door verkeersbewegingen van en naar het plan. Voor de verkeersgeneratie wordt gebruik gemaakt de verkeersprognoses uit het concept bestemmingsplan.

Gedurende de aanlegfase (sloop- en bouwfase) ontstaan emissies door de inzet van mobiele werktuigen en vervoersbewegingen van- en naar het plan.

Derhalve is onderzoek uitgevoerd naar stikstofdepositie in de aanleg- en gebruiksfase.

Het onderzoek is uitgevoerd conform de nieuwste versie van het rekenprogramma AERIUS. Alle vergaarde gegevens zijn in de AERIUS Calculator ingevoerd. 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.

⁷ MBH Consult B.V., 'Onderzoek stikstofdepositie Nieuwbouw mobiliteitscentrum, Venloseweg 104-106 te Tegelen', d.d. 5 oktober 2023.

Soortbescherming

De Wet natuurbescherming heeft, voor wat betreft soortenbescherming, betrekking op alle in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek)vogels, reptielen en amfibieën, een aantal vissen, libellen en vlinders, enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde diersoorten en een aantal vaatplanten. Voor alle soorten, dus ook voor de soorten die niet onder de aangewezen bescherming vallen, of die zijn vrijgesteld van de ontheffingsplicht, geldt de zogenaamde 'algemene zorgplicht' (art. 1.10 Wnb). Deze zorgplicht houdt in dat de initiatiefnemer passende maatregelen neemt om schade aan aanwezige soorten te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om het niet verontrusten of verstoren in de kwetsbare perioden zoals de winterslaap, de voortplantingstijd en de periode van afhankelijkheid van de jongen. De zorgplicht geldt altijd en voor alle planten en dieren, of ze beschermd zijn of niet, en in het geval dat ze beschermd zijn ook als er een ontheffing of vrijstelling is verleend.

Vanaf 1 januari 2017 moet, onder de Wet natuurbescherming, bij ruimtelijke ontwikkelingen naast de zorgplicht ook rekening gehouden worden met juridisch zwaarder beschermde soorten vanuit nationaal en Europees oogpunt. Beschermde soorten vanuit nationaal oogpunt betreffen soorten uit 'bijlage A en B' van de Wet natuurbescherming. Beschermde soorten vanuit Europees oogpunt betreffen soorten uit Bijlage IV van de Habitatrichtlijn, de soorten uit Bijlage 1 en 2 Verdrag van Bern, en Bijlage 1 verdrag van Bonn, en alle in Europa inheemse vogels (Vogelrichtlijn).

Op de 'Aangepaste lijst jaarrond beschermde vogelnesten' van het Ministerie van LNV (augustus 2009) wordt onderscheid gemaakt in verschillende categorieën vogelnesten. Van de meeste vogelsoorten zijn de nesten uitsluitend beschermd wanneer deze tijdens de broed- en nestperiode in gebruik zijn. Het gaat om soorten die jaarlijks nieuwe nesten maken. Van een aantal soorten roofvogels en uilen, koloniebroeders en gebouw bewonende vogelsoorten ('categorie 1-4 soorten') zijn de nesten en de functionele leefomgeving jaarrond beschermend. Ten slotte is er een categorie nesten van vogelsoorten die weliswaar vaak terugkeren naar de plaats waar zij het jaar daarvoor hebben gebroed, maar die over voldoende flexibiliteit beschikken om, als die broedplaats verloren is gegaan, zich elders te vestigen ('categorie 5-soorten').

In het kader van de beoogde herontwikkeling is door Econsultancy een quickscan Wet Natuurbescherming uitgevoerd.⁸ Onderstaand worden de conclusies uit dit onderzoeksrapport weergegeven. Het volledige rapport is als separate bijlage bij onderhavige herziening toegevoegd.

De aanwezigheid van geschikt habitat op de onderzoekslocatie voor de verschillende soorten en soortgroepen is weergegeven in de tabel. In de tabel is samengevat of de voorgenomen ingreep mogelijk verstorend kan werken en wat de consequenties zijn voor eventuele vervolgstappen, zoals soortgericht nader onderzoek of vergunningstrajecten. In de tabel is weergegeven of maatregelen noodzakelijk zijn om overtreding van de Wet natuurbescherming voor bepaalde soortgroepen te voorkomen.

⁸ Econsultancy, 'Quickscan wet natuurbescherming Venloseweg 104-106 te Tegelen, rapportnr.: 10969.001, d.d. 24 oktober 2019.

Soortgroep		Geschikt habitat	Ingreep verstorend	Nader onderzoek	Ontheffings-aanvraag	Bijzonderheden / opmerkingen*
Broedvogels	algemeen	ja	ja	nee	nee	de sloopwerkzaamheden en het verwijderen van nestgelegenheden buiten het broedseizoen uitvoeren, anders voorafgaand een broedvogelcheck door ecologisch deskundige
	jaarrond beschermd	ja	nee	nee	nee	-
Vleermuizen	verblijfplaatsen	ja	mogelijk	ja	afhankelijk van nader onderzoek	aanvullend onderzoek naar gebouwbewonende vleermuizen in de hiervoor geschikte periode, conform vleermuisprotocol 2021
	foerageergebied	ja	nee	nee	nee	voldoende alternatief in omgeving
	vliegroutes	nee	nee	nee	nee	-
Grondgebonden zoogdieren		ja	mogelijk	nee	nee	aandacht voor zorgplicht ten aanzien van incidenteel voorkomende soorten als konijn, egel en verschillende muizensoorten
Amfibieën		minimaal	mogelijk	nee	nee	aandacht voor zorgplicht ten aanzien van incidenteel voorkomende soorten als bruine kikker en gewone pad
Reptielen		nee	nee	nee	nee	-
Vissen		nee	nee	nee	nee	-
Libellen en vlinders		nee	nee	nee	nee	-
Overige ongewervelden		nee	nee	nee	nee	-
Vaatplanten		nee	nee	nee	nee	-
Gebiedsbescherming		Gebied aanwezig	Ingreep verstorend	Nader onderzoek	Vergunningplicht	
Natura 2000		9,0 km	nee	nee	nee	-
Natuurnetwerk Nederland		400 m	nee	nee	nee	-
Houtopstanden		n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-

Uit de quickscan blijkt dat voor aanvang van de voorgenomen werkzaamheden een aanvullend onderzoek noodzakelijk wordt geacht naar gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis en laatvlieger. Deze onderzoeken dienen conform de geldende protocollen en kennisdocumenten van de soorten uitgevoerd worden.

Voor beschermde soorten behorend tot de overige soortgroepen zijn overtredingen ten aanzien van de Wet natuurbescherming wegens het ontbreken van geschikt habitat, het ontbreken van sporen en/of vanwege een vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkeling niet aan de orde. Wel dient rekening gehouden te worden met het broedseizoen en de zorgplicht met betrekking tot algemene grondgebonden zoogdieren en amfibieën. Geadviseerd wordt om de werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren of te starten buiten het broedseizoen, om vestiging van broedvogels te voorkomen. Globaal wordt voor het broedseizoen de periode maart – half augustus aangehouden.

Met betrekking tot Natura 2000-gebieden, het Natuurnetwerk Nederland en beschermde houtopstanden worden geen bezwaren voorzien bij de voorgenomen werkzaamheden.

Aanvullend ecologisch onderzoek

Door Econsultancy is een aanvullend ecologisch onderzoek⁹ uitgevoerd. De rapportage is als separate bijlage toegevoegd aan onderhavige toelichting. Hierna wordt volstaan met een samenvatting van het onderzoek.

Voorgenomen ingreep

De initiatiefnemer is voornemens de onderzoekslocatie te herontwikkelen. Hiervoor is een bestemmingsplanwijziging noodzakelijk. Het bestaande tankstation zal worden gesloopt. Aan de noordzijde van het plangebied wordt een nieuw tankstation met waterstof gebouwd met bijbehorende winkel/horeca. Tevens wordt er aan de zuidkant van het plangebied een nieuwe horecagelegenheid gerealiseerd. De bestaande fietsenwinkel wordt gesloopt en op dezelfde plek teruggebouwd. De wasstraat blijft behouden zoals hij is. Over het gehele plangebied worden parkeerplaatsen gerealiseerd.

Functie onderzoekslocatie voor beschermde soorten

Tijdens geen van de veldbezoeken zijn invliegende, uitvliegende, zwermende of aantikkende vleermuizen waargenomen binnen de onderzoekslocatie. Wel werden tijdens zowel de avond- als de ochtend- en paarrondes incidenteel foeragerende en passerende individuen waargenomen, maar deze vertoonden geen binding met de onderzoekslocatie.

Conclusie

Op basis van de huidige onderzoeksinspanning kan met voldoende zekerheid worden vastgesteld dat de onderzoekslocatie geen functie heeft als vaste rust- en verblijfplaats voor vleermuizen. Verstoring van vleermuizen is op de projectlocatie dan ook niet aan de orde. Wel dient te allen tijde de algemene zorgplicht in acht te worden genomen. Dit houdt in dat incidenteel op de onderzoekslocatie voorkomende dieren de gelegenheid moeten krijgen om te vluchten en zoveel mogelijk ontzien worden gedurende de werkzaamheden.

5.4 Waterhuishouding

5.4.1 Inleiding

In deze paragraaf wordt beschreven op welke wijze in voorliggend plan rekening is gehouden met de (ruimtelijk) relevante aspecten van (duurzaam) waterbeheer. Een beknopte beschrijving van de kenmerken van het watersysteem kan het benodigde inzicht geven in het functioneren van dit systeem.

5.4.2 Beleidskader

Vanuit Rijks- en provinciaal beleid wordt steeds meer nadruk gelegd op duurzaam waterbeheer in de bebouwde omgeving. Vernieuwing in het provinciaal waterbeheer wordt gestalte gegeven door onder andere een (grensoverschrijdende) stroomgebiedbenadering, een brongerichte aanpak, het solidariteitsprincipe (niet afwentelen) en het vooraf betrekken van water bij ruimtelijke ontwikkelingen en afwegingen.

⁹ Econsultancy, 'Venloseweg 104-106 te Tegelen', rapportnr.: 14306.006, d.d. 20 september 2022.

Nationaal waterplan 2016-2021

Op 10 december 2015 is het Nationaal Waterplan 2016 - 2021 vastgesteld door de minister van Infrastructuur en milieu. Voor wat de ruimtelijke aspecten betreft moet dit plan worden gezien als een structuurvisie en is het bindend voor het Rijk. Het Rijk is verantwoordelijk voor het hoofdwatersysteem. Het waterplan beschrijft de strategische doelen voor het waterbeheer. De condities en maatregelen voor het bereiken van deze doelen staan beschreven in het 'Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren' van Rijkswaterstaat. Lagere overheden dienen het Nationaal Waterplan 2016 - 2021 in hun beleid te verwerken.

Waterschap Limburg Waterbeheerplan 2016-2021

Het Waterbeheerplan 2016-2021 is op 14 oktober 2015 vastgesteld door de Algemene besturen van Waterschap Roer en Overmaas en Waterschap Peel en Maasvallei. Het plan heeft een looptijd van 2016 tot en met 2021. Dit plan is, vooruitlopend op de fusie in 2017 tot Waterschap Limburg, een gezamenlijk plan van beide waterschappen. Met dit Waterbeheerplan zetten de waterschappen de koers uit voor een toekomstbestendig waterbeheer in Limburg; hoe men invulling wil geven aan de taak om te zorgen voor veilige dijken, droge voeten en voldoende en schoon water.

Keur

De Keur van het waterschap is op 1 april 2019 in werking getreden en legt meer verantwoordelijkheid neer bij de inwoners van de verschillende gemeenten. De belangrijkste verandering betreft regels omtrent het lozen van regenwater bij de realisatie van verharde terreinen en gebouwen vanwege klimaatverandering en het voorkomen van wateroverlast. Het principe van 'waterneutraal bouwen' is hierbij leidraad. Dit houdt bij uitbreiding van het verhard oppervlak het terug in de bodem brengen van regenwater door een dynamische bergings-/infiltratievoorzieningen gerealiseerd door de initiatiefnemer. Deze voorzieningen dienen gedimensioneerd te worden op een neerslaggebeurtenis met een herhalingstijd van 1:100. In het geval nieuw verhard oppervlak wordt gerealiseerd kan in het algemeen worden voldaan aan de nieuwe bergingsnorm van het waterschap. Bij afvoer en lozing van hemelwater afkomstig van nieuw aangelegd verhard oppervlak wordt daarom het stand-still beginsel (water-neutraal bouwen) gehanteerd. Dit wil zeggen dat er ten gevolge van de aanleg geen extra hemelwater mag worden geloosd ten opzichte van een lozing die vanaf onverhard terrein plaatsvindt (2 l/s/ha). Door het aanbrengen van infiltratie- en of bergingsvoorzieningen kan de lozing op het watersysteem worden beperkt tot 2 l/s/ha. De voorzieningen dienen in eerste instantie te worden gerealiseerd op eigen terrein. Echter mag de initiatiefnemer deze ook in de nabije omgeving realiseren indien dit makkelijker uit te voeren is. Bij uitbreiding van verharde oppervlakken mag het waterbezwaar niet toenemen om afwenteling naar benedenstroomse gebieden te voorkomen. De verharding mag bij (zware) neerslag dus niet leiden tot een grotere piekbelasting dan oorspronkelijk het geval was omdat daardoor benedenstrooms de kans op wateroverlast vergroot wordt.

Brochure 'Regenwater schoon naar beek en bodem'

In deze brochure van de Limburgse waterbeheerders worden de richtlijnen en de voorkeursvolgorde voor het afkoppelen van regenwater van het riool beschreven bij (vervangende) nieuwbouw. De voorkeursvolgorde gaat voor het afkoppelen uit van de trits vasthouden, bergen, afvoeren. Voor het grondoppervlak, dakoppervlak, en voor hergebruik worden richtlijnen gegeven voor het afkoppelen.

5.4.3 Toetsing

Door Econsultancy is een waterparagraaf opgesteld en een infiltratieonderzoek¹⁰ uitgevoerd. Het rapport is als separate bijlage aan onderhavige toelichting toegevoegd. Hierna wordt een samenvatting van het onderzoek weergegeven.

Oppervlaktewater

Binnen het plangebied zijn geen oppervlaktewaters gelegen. Het meest dichtbij gelegen oppervlaktewater betreft de primaire watergang Hulsfort op circa 160 meter afstand van het plangebied. Daarnaast bevindt het plangebied zich buiten de zonering van de keringen langs de Maas (afstand bedraagt circa 360 meter). Het planvoornemen heeft gelet op de afstand geen negatieve invloed op het oppervlaktewater.

Bodemopbouw

De toplaag van de boorlocaties op de onverharde delen van de onderzoekslocatie zijn tot 1,5 m -mv voornamelijk opgebouwd uit zeer fijn, matig ziltig, zwak tot matig humeus zand. De toplaag onder de klinkerverharding bestaat voornamelijk uit zeer fijn tot matig grof zwak siltig tot matig siltig zand. Dieper gelegen bodem lagen bestaan voornamelijk uit zeer fijn, matig siltig zand en is bovendien zwak tot sterk gleyhoudend. Op de boorlocaties 01 en 02 welke zijn uitgevoerd op het braakliggende terrein ten zuiden van de huidige showroom is een dekkende puinlaag gevonden van ± 30 cm dik. Tevens is in ter plaatsen van boring 06 op 1,0 m -mv tot 1,5 m -mv een kleiige zandlaag aangetroffen. De bovenlaag tot 1,5 m -mv van de bodem is sterk verdicht, de diepere lagen (1,5 m -mv tot 3,0 m -mv) zijn minder sterk verdicht.

Grondwaterniveau

Tot op de onderzochte diepte van 3,0 m -mv is geen grondwater waargenomen.

Waterdoorlatendheid

De doorlatendheid is sterk afhankelijk van de bodemsamenstelling (aantal, grootte en vorm van de poriën en de onderlinge verbindingen tussen de poriën). Aangezien een bodem altijd een bepaalde mate van heterogeniteit vertoont en er slechts op enkele punten is gemeten, dienen de afgeleide k-waarden zoals bepaald op de locaties te worden beschouwd als een gemiddelde.

Volgens de leidraad riolering module C2510 'Doorlatendheidsonderzoek voor infiltratie en drainage' is voor infiltratie van hemelwater minimaal een doorlatendheid van 0,2 m per dag nodig.

De doorlatendheid van de bodem vanaf maaiveld tot 1,5 m -mv wordt over het algemeen geclassificeerd als matig doorlatend. Voor het dimensioneren van infiltratievoorzieningen met een diepte tot 1,5 m -mv word geadviseerd een rekenwaarde te hanteren van 0,23 m/dag. Als rekenwaarde geldt het gemiddelde van alle metingen over het bodemtraject tot 1,5 m -mv vermenigvuldigd met een veiligheidsfactor van 0,5.

De doorlatendheid van de bodem van 1,5 m -mv tot 3 m -mv wordt over het algemeen geclassificeerd als goed doorlatend. Voor het dimensioneren van infiltratievoorzieningen met een diepte van 1,5 m -mv tot 3,0 m -mv word geadviseerd een rekenwaarde te hanteren van 1,35 m/dag. Als rekenwaarde

¹⁰ Econsultancy, 'Rapportage infiltratieonderzoek Venloseweg 104-106, Tegelen', rapportnr.: 14306.007, d.d. 23 november 2022.

geldt het gemiddelde van alle metingen over het bodemtraject van 1,5 m -mv tot 3 m -mv vermenigvuldigd met een veiligheidsfactor van 0,5.

Op basis van de resultaten uit het waterdoorlatendheidsonderzoek wordt de bodem binnen de onderzoekslocatie, mede op basis van de textuur, geschikt geacht voor de infiltratie van hemelwater.

Bij infiltratie boven 1,5 m -mv moet rekening worden gehouden met een verminderde doorlatendheid van de bodem. Infiltreren in de diepere bodemlagen 1,5 m -mv tot 3,0 m -mv zorgt voor een snellere infiltratie.

Bij het maken van de keuze voor het type (infiltratie)voorziening (dimensionering) is het naast de bodemsamenstelling en waterdoorlatendheid tevens van belang rekening te houden met de Gemiddelde Hoogste grondwaterstand (GHG), het afstromend verhard oppervlak en het beleid van het bevoegd gezag.

Voor de bergingseis wordt getoetst aan de afkoppel beslisboom van de gemeente Venlo. Aangezien er sprake is van een verhard oppervlak van meer dan 2.000 m² geldt een bergingseis van T=100 (100 mm in 24 uur). De exacte uitwerking zal nader worden uitgewerkt ten tijde van de vergunningprocedure.

5.5 Archeologie en cultuurhistorie

5.5.1 Archeologie

Sinds de inwerkingtreding van de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) per 1 september 2007 is de gemeente verantwoordelijk voor het archeologiebeleid en heeft de provincie zich hiervan teruggetrokken.

In de Wet op de Archeologische Monumentenzorg is een raamwerk gegeven dat regelt hoe Rijk, provincies en gemeenten om moeten gaan met het aspect archeologie in ruimtelijke plannen. De uitgangspunten van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg zijn als volgt:

- de archeologische waarden dienen zoveel mogelijk in de bodem te worden bewaard;
- er dient vroeg in het proces van de ruimtelijke ordening al rekening te worden gehouden met het aspect archeologie.

Ter plaatse van het plangebied ligt de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 3'. Ter plaatse is het verboden (bouw)werkzaamheden te verrichten dieper dan 40 cm beneden maaiveld en groter dan 500 m². De onderhavige ontwikkeling voorziet in een grotere ingreep dan gestelde ondergrenzen.

Door Econsultancy is een archeologisch bureauonderzoek en verkennend booronderzoek¹¹ uitgevoerd. Hieronder wordt een samenvatting van het onderzoek weergegeven. Voor de volledige rapportage wordt verwezen naar de bijlagen.

Het inventariserend veldonderzoek (IVO-overig, verkennende fase) heeft tot doel de in het bureauonderzoek opgestelde gespecificeerde archeologische verwachting aan te vullen en te toetsen door middel van boringen. Het veldonderzoek heeft tot doel antwoorden te vinden op wat de bodemopbouw is

¹¹ Econsultancy, 'Archeologisch bureauonderzoek en verkennend booronderzoek', rapportnr.: 14306.002, d.d. 7 oktober 2021.

binnen het plangebied en wat de gevolgen zijn van het in het plangebied aangetroffen bodemprofiel voor de gespecificeerde archeologische verwachting.

Met de resultaten van het archeologisch onderzoek kan worden vastgesteld of binnen het plangebied archeologische waarden aanwezig (kunnen) zijn en of vervolgonderzoek dan wel planaanpassing noodzakelijk is.

Gespecificeerde archeologische verwachting bureauonderzoek

Uit de landschappelijke ligging blijkt dat het plangebied vanaf het Laat-Paleolithicum gunstig is geweest voor jagers en verzamelaars en vanaf het Neolithicum tot in de Nieuwe tijd gunstig voor landbouwers. Hierdoor krijgt het plangebied een hoge gespecificeerde archeologische verwachting voor alle perioden vanaf het Laat-Paleolithicum. Het historisch kaartmateriaal en de gegevens over de Tweede Wereldoorlog onderstrepen de hoge gespecificeerde verwachting voor de Nieuwe tijd.

Resultaten inventariserend veldonderzoek

Uit de resultaten van het inventariserend veldonderzoek (IVO, verkennende fase) blijkt dat de bodem in het plangebied is verstoord tot in de top van de C-horizont. De diepte van de verstoring varieert van 75 centimeter onder maaiveld aan de Venloseweg tot 95 – 100 centimeter onder maaiveld in de rest van het plangebied.

Conclusie

Op basis van de waargenomen bodemverstoringen en de aanwezigheid van bebouwing met ondergrondse tanks en kabels en leidingen op een deel van de nieuwbouwlocatie, kan worden geconcludeerd dat archeologische waarden m.u.v. sporen uit van diepe sporen uit het Neolithicum tot en met Nieuwe tijd niet meer in situ worden verwacht. De gespecificeerde archeologische verwachting, zoals die is weergegeven tijdens het bureauonderzoek, is door het booronderzoek grotendeels bijgesteld naar laag voor alle perioden. Behoudenswaardige resten uit het Laat-Paleolithicum en Mesolithicum worden niet meer verwacht. Diepe sporen uit het Neolithicum tot en met Nieuwe tijd zijn nog mogelijk maar deze zullen zijn aangetast, ondiepe sporen zijn waarschijnlijk verdwenen. Mogelijk dat er nog resten van de loopgraaf of mangaten uit de Tweede Wereldoorlog aanwezig zijn in het plangebied aangezien deze mogelijk tot grotere diepte reiken. Deze fenomenen bevinden zich echter aan de rand van het plangebied en kunnen mogelijk in situ bewaard blijven.

Op basis van de waargenomen bodemverstoringen en de aanwezigheid van bebouwing op een deel van de nieuwbouwlocatie, kan worden geconcludeerd dat archeologische waarden m.u.v. sporen uit van diepe sporen uit het Neolithicum tot en met Nieuwe tijd de Tweede niet meer in situ worden verwacht. Econsultancy adviseert om het plangebied vrij te geven voor de geplande ontwikkeling maar voor de mogelijk resten uit de Tweede Wereldoorlog kader beschermende regels in het bestemmingsplan op te nemen.

Het advies is ter goedkeuring voorgelegd aan de bevoegde overheid (gemeente Venlo). Het advies is beoordeeld en akkoord bevonden zonder opmerkingen. Dit betekent dat de gemeente het advies om het plangebied vrij te geven overneemt bij wijze van een (selectie)besluit. Het selectiebesluit werkt door in de regels, waardoor de dubbelbestemming 'Waarde Archeologie 3' daarin geschrapt kan worden.

Mochten tijdens de graafwerkzaamheden toch archeologische waarden worden aangetroffen, dan dient hiervan melding te worden gemaakt conform artikel 5.10 van de Erfgoedwet uit juli 2016 bij het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed).

5.5.2 Cultuurhistorie

Volgens de kaarten van het POL2014 en de Cultuurhistorische Inventarisatiekaart Venlo is het plangebied gelegen binnen een cultuurhistorisch vlakelement in de vorm van een cultuurlandschap, meer specifiek 'bouwland, veld'. In de huidige situatie zijn geen kenmerken van een bouwland dan wel van een veld meer aanwezig. Het planvoornemen heeft derhalve geen invloed op het cultuurhistorisch element.

Conclusie

Gezien het bovenstaande zijn er geen belemmeringen vanuit archeologie en cultuurhistorie voor de beoogde ontwikkeling.

5.6 Verkeer en parkeren

Bij een planontwikkeling dient rekening te worden gehouden met de verkeersgeneratie, ontsluiting en parkeren (op eigen terrein). Hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn voor bepaalde functies, is vastgelegd in algemene normen en is gebaseerd op behoeften. De gemeente Venlo sluit hiertoe aan bij de meest recente landelijke parkeernormen (de geldende CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren').

5.6.1 Verkeer

Verkeersgeneratie

Ten aanzien van de verkeersgeneratie wordt gekeken naar de toename ten opzichte van de huidige situatie. Het tankstation en de wasstraat is reeds aanwezig en zal derhalve niet zorgen voor een toename van de verkeersgeneratie.

De fietsenwinkel is eveneens reeds aanwezig, maar zal worden uitgebreid met circa 174 m² bvo. Verder wordt binnen het plangebied een fastfoodrestaurant, fitness studio en Moments & More toegevoegd wat zowel een winkel als een horecagelegenheid betreft.

De fietsenwinkel wordt uitgebreid met een extra oppervlak van circa 174 m². Op grond van de CROW normen levert dit een minimale verkeersgeneratie op van minimaal 57,6 mvt/etmaal (1,74 x 33,1) en maximaal 79,2 mvt/etmaal (1,74 x 45,4) op grond van de categorie 'groothandel specialist' in een sterk stedelijke gemeente in de rest bebouwde kom.

Het fastfoodrestaurant heeft volgens de CROW publicatie een verkeersgeneratie van 2.285 mvt/etmaal. Op grond van een marktonderzoek van IPSOS ligt de verkeersgeneratie echter een stuk lager. Dit marktonderzoek is als bijlage aan de rapportage onderzoek luchtkwaliteit bijgevoegd. Het fastfoodrestaurant levert volgens deze prognose extra verkeer van circa 900 lichte verkeersbewegingen en 80 vrachtbewegingen op. Totaal levert het fastfoodrestaurant een verkeersgeneratie van 980 mvt/etmaal op.

Moments & More betreft zowel een winkel als een horecagelegenheid. De verhouding betreft circa 75% horeca en circa 25% winkel. Voor een dergelijke combinatie van horeca en detailhandel is in de CROW publicatie geen parkeernorm opgenomen. Moments & More heeft een totale oppervlakte van 465 m². De winkelfunctie heeft een oppervlakte van 116,3 m². Gelet op de kleinschaligheid is aangesloten bij de categorie 'buurtsupermarkt'. Het winkelgedeelte levert een minimale verkeersgeneratie op van 73,4 mvt/etmaal (1,163 x 63,1) en een maximale verkeersgeneratie van 133,7 mvt/etmaal (1,375 x 115).

Het horecagedeelte heeft de meeste gelijkenis met de CROW categorie 'café/bar/cafetaria'. Het totale oppervlak dat de horecafunctie betreft is circa 348,8 m² plus een terras van circa 110 m². Het horecagedeelte levert daardoor een verkeersgeneratie op van minimaal 55,1 mvt/etmaal (4,588 x 12) en maximaal 64,2 mvt/etmaal (4,588 x 14).

In totaal levert Moments & More een minimale verkeersgeneratie op van 128,5 mvt/etmaal en een maximale verkeersgeneratie van 197,9 mvt/etmaal.

Tot slot voorziet het initiatief in een fitness studio van circa 350 m². Op grond van de CROW publicatie heeft een fitnessstudio/sportschool een minimale verkeersgeneratie van 30,1 mvt/etmaal per 100 m². De fitness studio levert derhalve een minimale verkeersgeneratie op van 105,4 mvt/etmaal (30,1 x 3,5) en een maximale verkeersgeneratie van 130,6 mvt/etmaal (37,3 x 3,5).

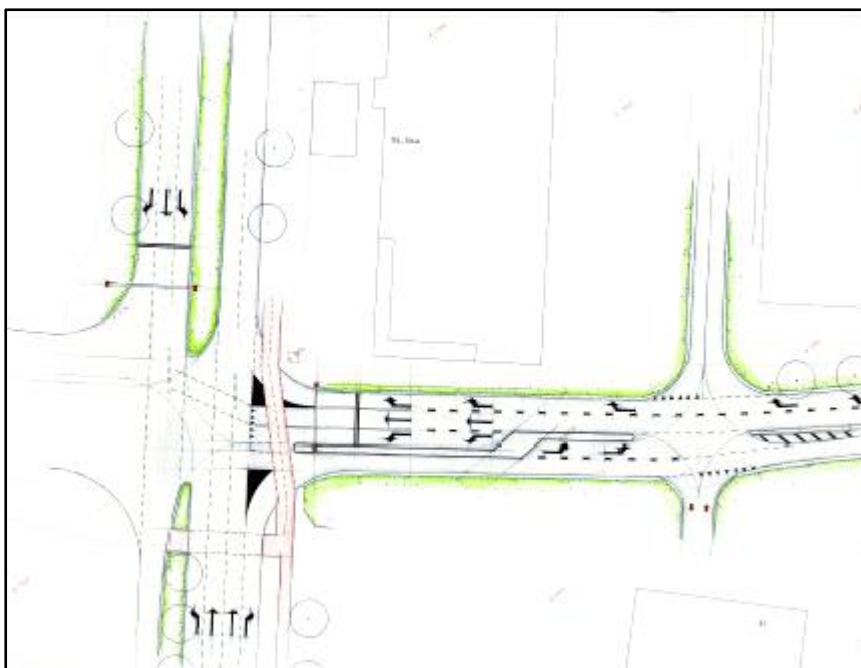
Het totale initiatief levert een extra verkeersgeneratie op van minimaal 1.271,5 mvt/etmaal en maximaal 1.387,7 mvt/etmaal.

Ontsluiting

De hoofdontsluiting van het Mobiliteitscentrum is gelegen aan de Ariënsstraat, op de zuidoostelijke hoek van het plangebied. In de huidige situatie is hier reeds een aansluiting op de Ariënsstraat aanwezig, maar ten gevolge van het Mobiliteitscentrum wordt meer verkeer verwacht dan in de huidige situatie. Bovendien wordt dit de enige toegangsweg van het Mobiliteitscentrum die zowel door ingaand als uitgaand verkeer wordt gebruikt. De huidige uitrit op de Venloseweg komt namelijk te vervallen en is alleen nog toegankelijk als calamiteitentoeegang. Een goede aansluiting op de Ariënsstraat is derhalve noodzakelijk.

In samenwerking met de gemeente Venlo is onderzoek gedaan naar de meest geschikte ontsluitingswijze. Gekozen is om op de Ariënsstraat, komende vanaf de Venloseweg, een separate linksafstrook te realiseren voor verkeer richting het Mobiliteitscentrum. Door een separate linksafstrook te realiseren kan het doorgaande verkeer op de Ariënsstraat (richting Tegelen, in zuidoostelijke richting) ongehinderd doorrijden zonder hinder te ervaren van afslaand verkeer richting het Mobiliteitscentrum. Om dit te realiseren wordt de huidige samenvoeger op de Ariënsstraat opgeheven, ten gunste van de linksafstrook richting het Mobiliteitscentrum.

Dit betekent ook dat op de Venloseweg één van de twee linksaf stroken richting de Ariënsstraat (ri. 03), komende uit de richting van VieCuri, moet worden opgeheven. Hiervoor is onderzocht of dit de verkeersafwikkeling op het kruispunt (Venloseweg-Ariënsstraat-A73) negatief beïnvloedt. Dat blijkt niet het geval te zijn, omdat deze richting geen onderdeel uitmaakt van de maatgevende conflictgroep.



Figuur 5.1 schetsontwerp aanpassingen infrastructuur t.b.v. realisatie Mobiliteitscentrum

Om de verkeersafwikkeling, o.a. ten behoeve van het mobiliteitscentrum, te faciliteren worden de volgende aanvullende maatregelen getroffen, zoals hierboven weergegeven:

- Verkeer uit de Ariënsstraat richting Tegelen (zuid) krijgt een separate linksafstrook.
- Verkeer uit de Ariënsstraat richting de toerit A73 krijgt hierdoor eveneens een 'eigen' rijstrook. In de huidige situatie is die gecombineerd met linksafslaand verkeer.
- Verkeer op de Ariënsstraat krijgt een separate linksafstrook naar het Mobiliteitscentrum toe.

Aanvullend op bovenstaande ingrepen, is het wenselijk om in de toekomst een extra rechtafstrook op de Ariënsstraat in de richting van Venlo toe te voegen.

De extra 'rechtsaffer' is gezien de verwachte toename van verkeer de komende jaren als gevolg van ontwikkelingen in de omgeving en toename autogebruik nodig, maar is niet nodig voor het inpassen van het Mobiliteitscentrum. Voorliggende bestemmingsplan maakt deze toekomstige uitbieding planologisch reeds mogelijk.



Figuur 5.1.1 schetsontwerp mogelijke toekomstige uitbreiding extra rechtsafstrook Ariënsstraat

5.6.2 Parkeren

Door Kragten is een parkeernotitie¹² opgesteld. Het volledige onderzoek is als separate bijlage toegevoegd aan onderhavige toelichting. Hierna wordt de conclusie van het onderzoek weergegeven.

Op basis van de landelijke parkeerkencijfers van het CROW (gemeentelijk parkeerbeleid) bedraagt de parkeerbehoefte van de beoogde functies 87 parkeerplaatsen op het maatgevende moment. Kanttekening hierbij is dat het CROW voor de functies 'Café/bar/cafetaria' en 'Restaurant (inclusief fastfood-restaurant)' globale kencijfers geeft, die mogelijk niet goed aansluiten bij de praktijk. Voor deze functies worden vanuit het CROW geen aanwezigheidspercentages gegeven, waardoor voor deze berekening ervaringscijfers zijn gebruikt.

Op basis van ervaringscijfers van de initiatiefnemer voor Moments & More (café-gedeelte) en het fastfoodrestaurant KFC, bedraagt de parkeerbehoefte op het drukste moment (werkdagavond) 64 parkeerplaatsen. Het verschil met de kencijfers van het CROW wordt met name veroorzaakt door het lagere aantal parkeerplaatsen dat door initiatiefnemer wordt verwacht bij de 'caféfunctie' en 'fastfoodfunctie', dat mede afhankelijk is van het aantal zitplaatsen en autogebruik.

Op eigen terrein worden exclusief de parkeerplaatsen voor het benzine- en waterstoftankstation en de autowasstraat 76 parkeerplaatsen gerealiseerd. Hiermee worden 12 parkeerplaatsen meer gerealiseerd dan nodig zouden zijn op basis van ervaringscijfers en daarmee is dan ook op realistische wijze invulling gegeven aan de verwachte situatie, zonder daarmee een minimale parkeercapaciteit te realiseren.

¹² Kragten, 'Parkeernotitie Venloseweg 104-106 Tegelen', kenmerk: VNO178, d.d. 26 mei 2023.

Met dit plan en de beoogde functies dienen volgens de fietsparkeerkcijfers van het CROW 2019 gedurende het drukste moment in de week, de werkdagavond, 30 fietsparkeerplaatsen in het plangebied beschikbaar te zijn om de berekende fietsparkeerbehoefte op te vangen.

6. PLANSTUKKEN

6.1 Planstukken

Het voorliggende bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, de regels en de voorliggende toelichting.

6.2 Toelichting op de analoge verbeelding

De analoge verbeelding is getekend op de GBKN, schaal 1:1000, conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012). Hierbij dient te worden aangetekend dat de GBKN geen juridische status heeft.

6.3 Toelichting op de regels

Voor de regels bij het bestemmingsplan is aangesloten bij het SVBP 2012 en de bestemmingsplannen 'Tegelen Noord' en 'Bestemmingsplan met verbrede reikwijdte Tegelen'.

De planregels zijn verdeeld in 4 hoofdstukken, te weten:

Hoofdstuk 1: Inleidende regels met daarin de begrippen en de wijze van meten;

Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels.

Hoofdstuk 3: Algemene regels, waaronder onder andere zijn opgenomen de anti-dubbeltelregel, algemene gebruiksregels, algemene afwijkingsregels, algemene wijzigingsregels, algemene procedureregels en overige regels.

Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotregels, waarin het overgangsrecht en de slotregel zijn opgenomen.

Het belangrijkste doel van de planregels is om de bouw- en gebruiksregels van de verschillende bestemmingen aan te geven.

Inleidende regels

Begrippen

In dit artikel zijn bepalingen (begrippen) opgenomen welke in het algemeen spraakgebruik onvolgende vastliggen en waarbij verschillen in interpretatie bij toepassing van de planregels mogelijk zijn. Onder meer zijn enkele begrippen afkomstig uit de SVBP 2012 opgenomen.

Wijze van meten

Hierin wordt aangegeven op welke manier hoogte, lengte, breedte, inhoud en oppervlakte van bouwwerken / percelen gemeten moeten worden. Bij de wijze van meten is aangesloten bij de SVBP 2012.

Bestemmingsregels

Bestemmingen

De regels van een bestemming worden als volgt opgebouwd en benoemd:

1. Bestemmingsomschrijving;
2. Bouwregels;
3. Nadere eisen;
4. Afwijken van de bouwregels;
5. Specifieke gebruiksregels;
6. Afwijken van de gebruiksregels;
7. Wijzigingsbevoegdheid.

Duidelijk zal zijn dat een bestemmingsregel niet alle elementen hoeft te bevatten. Dit kan per bestemming verschillen.

In de bestemmingsomschrijving wordt een omschrijving gegeven van de aan de gronden toegekende functies. Als eerste wordt de hoofdfunctie aangegeven.

In de bouwregels wordt bepaald aan welke voorwaarden de bebouwing moet voldoen. Voor zover nodig wordt een onderscheid gemaakt in hoofdgebouwen, bijbehorende bouwwerken en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waardoor de toetsing van aanvragen voor een omgevingsvergunning aanmerkelijk vereenvoudigd en inzichtelijker is.

Bij een bestemming kan het bevoegd gezag nadere eisen stellen ten behoeve van de in het plan omschreven onderwerpen of onderdelen.

Het bevoegd gezag kan bepalen om onder voorwaarden een omgevingsvergunning te verlenen en afwijken van de bouwregels.

In de specifieke gebruiksregels wordt o.a. geregeld welke functies als zijnde verboden gebruik worden aangemerkt.

Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van de gebruiksregels onder bepaalde voorwaarden.

Onderstaand zijn de regels van de opgenomen bestemmingen nader toegelicht.

Gemengd

De voor 'Gemengd' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- bedrijven met een milieucategorie t/m categorie 2, die zijn opgenomen in Bijlage 2 bij deze regels of daarmee naar aard en uitstraling vergelijkbaar zijn, ter plaatse van de aanduiding 'bedrijf';
- verkooppunt van motorbrandstof met waterstof, inclusief CNG, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd - verkooppunt motorbrandstof met waterstof en CNG';

- horeca van categorie 1 met ondergeschikte detailhandel uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd - verkooppunt motorbrandstof met waterstof en CNG' met een maximum bruto vloeroppervlak van 465 m² en een terras van maximaal 110 m²;
- horeca van categorie 2 in de vorm van fastservice uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'horeca' met een maximum bruto vloeroppervlak van 360 m² en een terras van maximaal 60 m²;
- perifere detailhandel met een maximum bruto vloeroppervlakte van 740 m² uitsluitend op de verdieping ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd - perifere detailhandel';
- fitnessstudio met een maximum bruto vloeroppervlakte van 500 m² uitsluitend op de verdieping ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd - sportschool';
- een entree met een niet voor publiek toegankelijke etalage op de begane grond en trappenhuis ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd - etalage';
- een integraal mee-ontworpen verhoging van het gebouw waarbinnen het realiseren van reclame-uitingen mogelijk is ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd - hoogteaccent';
- nutsvoorzieningen ter plaatse van de aanduiding 'nutsvoorzieningen';
- waterhuishoudkundige voorzieningen, alsmede (ondergrondse) waterbergings- en infiltratievoorzieningen en kades;
- bijbehorende functies en voorzieningen.

Op de verbeelding zijn bouwvlakken opgenomen waarbinnen de gebouwen moeten worden gebouwd. De maximale goot- en bouwhoogte is op de verbeelding aangeduid. Afwijkingen daarop zijn in de regel opgenomen. Voor nutsvoorzieningen is een afzonderlijke regeling opgenomen. Verder zijn regels opgenomen voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waaronder overkappingen. Ten behoeve van de groene inpassing is een voorwaardelijke verplichting opgenomen.

Verkeer

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor wegen, straten en paden met hoofdzakelijk een verkeersfunctie, voet- en rijwielpaden, groenvoorzieningen, waterhuishoudkundige voorzieningen, alsmede (ondergrondse) waterbergings- en infiltratievoorzieningen, parkeervoorzieningen waarbij wordt gestreefd naar een inrichting hoofdzakelijk gericht op de afwikkeling van het doorgaande verkeer met daaraan ondergeschikt bermen en beplanting, straatmeubilair met de daarbij behorende voorzieningen van algemeen nut en waterstaatkundige kunstwerken (bruggen, sluizen, waterkeringen e.d.).

Algemene regels

In de Anti-dubbeltelregel wordt bepaald dat grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, deze bij de beoordeling van latere plannen buiten beschouwing blijft. Het nog overgebleven terrein mag dus niet nog eens meegenomen worden bij het toestaan van een ander bouwwerk.

In de algemene bouwregels zijn regels opgenomen met betrekking tot afwijkende maatvoering van de bestaande bebouwing.

De algemene afwijkings- en algemene wijzigingsregels verschaffen burgemeester en wethouders c.q. het bevoegd gezag de gewenste beleidsruimte om bij de uitvoering van het plan te kunnen inspelen op gegevens of situaties die vooraf niet bekend kunnen zijn. In de algemene aanduidingsregels zijn regels opgenomen die gelden op grond van de geldende gebiedsaanduidingen binnen het plangebied. Dit betreft een vrijwaringszone ten opzichte van de naastgelegen snelweg, waarbinnen voorwaarden

aan het bebouwen van de gronden zijn verbonden, alsmede een veiligheidszone rondom de waterstofzuilen van het tankstation, waarbinnen geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten mogen worden opgericht.

Overgangs- en slotregels

In de bepaling Overgangsrecht is geregeld in hoeverre en onder welke voorwaarden bestaande gebouwen en het bestaand gebruik van gronden en bouwwerken mogen afwijken van het plan.

In de Slotregel is aangegeven op welke wijze de regels van het bestemmingsplan kunnen worden aangehaald.

7. ECONOMISCHE EN MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

7.1 Economische uitvoerbaarheid

Op 1 juli 2008 zijn samen met de Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepalingen omtrent de grondexploitatie in werking getreden. In afdeling 6.4 van de Wro is bepaald dat de gemeente verplicht is bij het vaststellen van een planologische maatregel die mogelijkheden schept voor een bouwplan zoals bepaald in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), 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. Dit betekent dat er voor de gemeente een verplichting bestaat om de kosten, die gepaard gaan met een bouwplan, te verhalen op de initiatiefnemer middels een exploitatieplan of anterieure overeenkomst.

Als bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, eerste lid, van de wet, wordt aangewezen een bouwplan voor:

- a. de bouw van een of meer woningen;
- b. de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;
- c. de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1000 m² bruto-vloeroppervlakte of met een of meer woningen;
- d. de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- e. de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1500 m² bruto-vloeroppervlakte bedraagt;
- f. de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1000 m² bruto-vloeroppervlakte.

De voorgenomen ontwikkeling, is een bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, lid 1, onder a en b. Het kostenverhaal voor wordt geregeld middels een anterieure overeenkomst tussen de gemeente en initiatiefnemer. In deze overeenkomst is tevens het verhaal van eventuele planschadeposten geregeld.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Vooroverleg

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan moeten burgemeester en wethouders overleg plegen met het waterschap, met andere gemeenten van wie de belangen bij het plan betrokken zijn, en met de betrokken rijks- en provinciale diensten. Van het vooroverleg kan worden afgezien indien de betrokken diensten aangeven dat overleg niet noodzakelijk is. In het kader van het vooroverleg onderhavig bestemmingsplan naar diverse adviesinstanties verstuurd. Daarnaast heeft een omgevingstafel plaatsgevonden.

Reactie provincie Limburg

Door de Provincie Limburg is de navolgende reactie afgegeven:

Het plan is beoordeeld op de adequate doorwerking van de provinciale belangen. Genoeg en kwalitatieve goede ontwikkelruimte voor bestaande en nieuwe bedrijven, is een provinciaal belang. In de vigerende Omgevingsverordening Limburg 2014 kent de locatie de aanduiding 'Bebouwd gebied'. In de

vastgestelde Omgevingsverordening Limburg 2021 kennen de gronden de aanduiding 'Bedrijventerreinen'. Nieuwe stedelijke ontwikkelingen horen in principe thuis in bestaand bebouwd gebied. Bij aangetoonde behoefte, zetten we in op (her) gebruik van ruimte op bestaande eventueel te herstructureren terreinen. Voorliggend plan voorziet hierin. Mede gelet op de vigerende bestemmingsplanmatige mogelijkheden, schaaft dit plan derhalve geen provinciale belangen.

De reactie van de provincie leidt niet tot een aanpassing van het onderhavige bestemmingsplan.

Reactie Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat heeft op de omgevingstafel enkele aandachtspunten meegegeven, namelijk

1. *Het verkeer mag geen terugslag of negatieve invloed op het hoofdwegennet hebben;*
2. *Reclamezuilen dienen te voldoen aan het kader 'Handreiking voor objecten langs (auto)snelwegen';*
3. *De ligging van het plangebied binnen de vrijwaringszone – weg moet nader onderbouwd worden, met name waarom de inbreuk binnen deze vrijwaringszone is gerechtvaardigd.*
4. *Onder de Omgevingswet valt de vrijwaringszone binnen het beperkingengebied en is een bindend advies van Rijkswaterstaat nodig.*

Rijkswaterstaat heeft in het kader van het vooroverleg aangegeven dat nog geen goede invulling is gegeven aan de aandachtspunten 1 en 2.

De reactie van Rijkswaterstaat kan als volgt worden beantwoord.

In totaal wordt ca. max. 1388 mvt/etmaal extra verkeer verwacht. Omgerekend naar de spits is dit ca (40%) 555 mvt. Per uur in een spitsuur dus ca. 139 mvt extra voertuigen.

In de onderbouwing is er sprake van dat de extra intensiteiten met de uitbreiding van de opstelstroken op de Ariënstraat substantieel bijdraagt aan een verbeterde totale verkeersafwikkeling. Hoewel in de onderbouwing niet duidelijk is uit welke richtingen welke intensiteiten verwacht worden is de kans groot dat veelal uit de directe omgeving komt via het onderliggend wegennet (OWN), mede gezien de indeling van de nieuwe opstelstroken. Daarnaast zullen bezoekers van de voorzieningen heel erg verspreid arriveren en vertrekken, waardoor de impact op de Verkeersregelininstallatie en verkeersafwikkeling wordt verzacht.

Uit navraag bij een ter plaatse bekende weginspecteur blijkt er af en toe enige terugslag te zijn, maar gezien de verwachte extra intensiteiten, de uitbreiding van de opstelstroken en daarmee aanpassing van de verkeersregelininstallatie, worden er geen verkeersproblemen verwacht op de A73 (HWN).

Aan punt 2, waarbij Rijkswaterstaat vraagt om in de planregels voorwaarden te koppelen aan de reclamezuilen c.q. hoogteaccent, e.e.a. op basis van het genoemde kader, kan geen gevolg worden gegeven, omdat het betreffende kader ziet op veiligheid en geen planologische grondslag heeft.

Reactie waterschap

Door het waterschap is de navolgende reactie afgegeven:

In de toelichting is het volgende opgenomen: "Voor de bergingseis wordt getoetst aan de afkoppel beslisboom van de gemeente Venlo. Aangezien er sprake is van een verhard oppervlak van meer dan

2.000 m² geldt een bergingseis van T=10 (50 mm in 24 uur). De exacte uitwerking zal nader worden uitgewerkt ten tijde van de vergunningprocedure.” Bij de nadere uitwerking van de hemelwatervoorziening adviseren wij om de norm van het waterschap te hanteren (100 mm in 24 uur). Verder ligt de locatie buiten de zonering van onze kering langs de maas en loopt er ook geen oppervlaktewater door het plangebied. Wij hebben verder geen inhoudelijke opmerkingen op het plan.

Ondanks het advies van het waterschap wat betreft de normering van 100 mm in 24 uur, wordt de gemeentelijke norm (50 mm) aangehouden doordat het plan niet binnen het invloed gebied van het waterschap valt.

Andere reacties

Door andere instanties is geen reactie uitgebracht.

Omgevingsdialoog

Door initiatiefnemer is een omgevingsdialoog¹³ gevoerd met de bewoners/eigenaren van de omliggende panden. Het verslag van de omgevingsdialoog is als separate bijlage aan onderhavige toelichting toegevoegd. Tijdens de omgevingsdialoog is het initiatief besproken en zijn vragen en aandachtspunten besproken. Uiteindelijk bleken de omwonenden geen bezwaren te hebben tegen het initiatief.

¹³ Venterra, 'Buurtconsultatie/omgevingsdialoog Venloseweg 104-106 (Tegelen)', projectnr. 2020-19, d.d. 1 maart 2023.

8. PROCEDURE

De procedure voor een bestemmingsplan staat beschreven in de Wet ruimtelijke ordening (Wro). De wettelijke procedure start met de kennisgeving ex artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

De volledige bestemmingsplanprocedure vanaf ontwerp bestemmingsplan ziet er vervolgens als volgt uit:

- **Openbare kennisgeving** van het ontwerp bestemmingsplan;
- **Terinzagelegging** van het ontwerp en bijbehorende stukken gedurende 6 weken en toezending aan gedeputeerde staten en de betrokken rijksdiensten, waterschappen en gemeenten;
- Gedurende de termijn van terinzagelegging kunnen door eenieder schriftelijk of mondeling **zienswijzen** worden ingebracht;
- **Vaststelling** van het bestemmingsplan door de gemeenteraad binnen 12 weken;
- Algemene **bekendmaking** van het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan geschiedt binnen twee weken na de vaststelling danwel na 6 weken indien door als zienswijze is ingediend, danwel indien het bestemmingsplan gewijzigd is vastgesteld ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan. Burgemeester en wethouders plaatsen de kennisgeving van het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan tevens in de Staatscourant en voorts geschiedt deze langs elektronische weg. Gelijktijdig verzenden zij de kennisgeving, zoals bedoeld in de vorige volzin, langs elektronische weg aan de diensten en bestuursorganen als bedoeld in artikel 3.8, lid 1 sub b Wro, en stellen zij het besluit met de hierbij behorende stukken langs elektronische weg beschikbaar;
- Mogelijkheid tot beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State binnen 6 weken na bekendmaking voor belanghebbenden;
- **Inwerkingtreding** op de dag na afloop van de beroepstermijn, zijnde 6 weken na de bekendmaking, tenzij binnen deze termijn een verzoek om een voorlopige voorziening is ingediend bij de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

