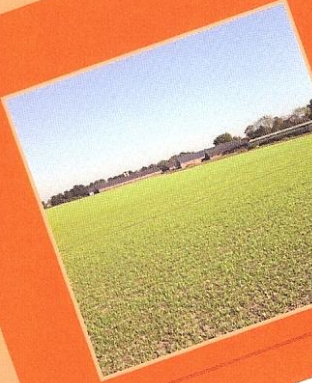
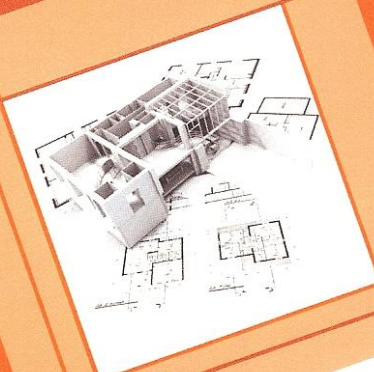




BEUSMANS & JANSSEN

Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening



8

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

LPG-tankstation Leunseweg-Acaciastraat

Gemeente Venray

VERANTWOORDING EN STATUS

Titel: Ruimtelijke Onderbouwing LPG-tankstation Leunseweg-Acaciastraat Venray

Opdrachtgever: Vissers Retail BV, Stationsstraat 90 te 5961 HS Horst

Contactpersoon: Geert Lenssen, Architectenbureau Olieslagers te Nieuw - Bergen

Aantal pagina's: 44

1^e concept: 25 juni 2015

2^e concept: 25 augustus 2015

3^e concept: 09 oktober 2015

4^e concept: 10 december 2015

5^e concept: 18 december 2015

6^e concept: 22 februari 2016

7^e concept: 03 juni 2016

Ontwerp: 25 augustus 2016/09 september 2016

Definitief:

Opsteller: mr. A.W.C.M. Jansen

paraaf:

Controleur: mr. J.C.M.G. Beusmans

paraaf:

COLOFON

BEUSMANS & JANSEN

Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening

Post- en kantooradres:

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

E: beusmans-jansen@kpnplanet.nl

I: www.beusmans-jansen.nl

© 2016 Beusmans & Jansen, Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening

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

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

Alle rechten voorbehouden.

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1 INLEIDING	6
HOOFDSTUK 2 BESLUITGEBIED EN PROJECTBESCHRIJVING	7
2.1 Beschrijving besluitgebied e.o.	7
2.2 Projectbeschrijving	9
2.3 Stedenbouwkundige en ruimtelijke effecten	11
HOOFDSTUK 3 BELEIDSKADER	12
3.1 Rijksbeleid	12
3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	12
3.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking	12
3.1.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening	13
3.2 Provinciaal beleid	13
3.2.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014	13
3.2.2 Omgevingsverordening Limburg 2014	15
3.3 Gemeentelijk beleid	16
3.3.1 Structuurvisie	16
3.3.2 Strategische visie Venray 2020	16
3.3.3 Ontwikkelingsperspectief Venray 2015	16
3.3.4 Economische visie 2008-2020	17
3.3.5 Structuurvisie Detailhandel Venray 2013-2023 en partiële herziening Structuurvisie Detailhandel Venray 2015	18
3.3.6 Structuurvisie De Brier	18
3.3.7 Verkeers- en vervoersbeleid	19
3.3.8 Toetssteen Openbare Ruimte (TOR) 2015	20
3.3.9 Geldend bestemmingsplan	21
3.4 Afweging beleidskader	22
HOOFDSTUK 4 ONDERZOEKSASPECTEN	23
4.1 Geluidhinder	23
4.2 Bodem- en grondwaterkwaliteit	24
4.3 Luchtkwaliteit	25
4.4 Externe veiligheid	27
4.5 Milieuzonering	28
4.5.1 VNG Handreiking Bedrijven en Milieuzonering	29
4.5.2 Invloed milieuhinder vanuit het besluitgebied	29
4.6 Cultuurhistorie en archeologie	30
4.7 Ecologie	31
4.7.1 Gebiedsbescherming	31
4.7.2 Soortenbescherming	32
4.8 Verkeerkundige aspecten	32
4.8.1 Ontsluiting en verkeersveiligheid	32

4.8.2	Parkeren en laden en lossen	33
4.9	Waterhuishouding	36
4.10	Niet gesprongen explosieven (NGE)	36
HOOFDSTUK 5	BELANGENAFWEGING	37
HOOFDSTUK 6	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID EN KOSTENVERHAAL	38
HOOFDSTUK 7	SYSTEMATIEK EN VERBEELDING	39
HOOFDSTUK 8	PROCEDURE	40
8.1	Procedure artikel 3.10 e.v. Wabo	40
BIJLAGEN		41
BIJLAGE 1	AKOESTISCH ONDERZOEK	43
BIJLAGE 2	VERKENNEND BODEMONDERZOEK	43
BIJLAGE 3	LUCHTKWALITEIT	44

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

Vissers Retail BV, gevestigd aan de Stationsstraat 90 te 5961 HS Horst (hierna ook te noemen: initiatiefnemer) heeft op 11 maart 2015 een verzoek tot principe-medewerking ingediend bij het college van B&W van Venray voor de verbouw van het LPG-tankstation op de hoek Leunseweg - Acaciastraat (hierna ook te noemen: het besluitgebied) inhoudende de sloop van de bestaande tankshop, de sloop van de bedrijfswoning, de bouw van een nieuwe tankshop en de bouw van drie wasboxen (hierna ook te noemen: het project).

Het besluitgebied valt binnen het bestemmingsplan 'De Brier'. Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de raad op 5 februari 2013. De locatie is bestemd als 'Bedrijf', 'Detailhandel' en 'Waarde-Archeologie'. Voor de locatie van het tankstation is een functie-aanduiding 'verkoop motorbrandstoffen met LPG' opgenomen. De planregels van dit bestemmingsplan staan de bouw en exploitatie van de drie wasboxen, de bouw van de nieuwe tankshop en het uitoefenen van detailhandel in de tankshop niet toe.

Het project kan wel gerealiseerd worden door middel van een door Burgemeester & Wethouders van Venray te verlenen omgevingsvergunning voor het bouwen evenals voor het afwijken van het bestemmingsplan (artikel 2.1 lid 1 onder a en c Wabo). De gemeente Venray heeft bij brief van 2 april 2015 aangegeven bereid te zijn medewerking te verlenen aan het project middels het verlenen van een omgevingsvergunning.

De omgevingsvergunning dient een ruimtelijke onderbouwing te bevatten waarin (op basis van artikel 5.1.3 Besluit ruimtelijke ordening) zijn neergelegd:

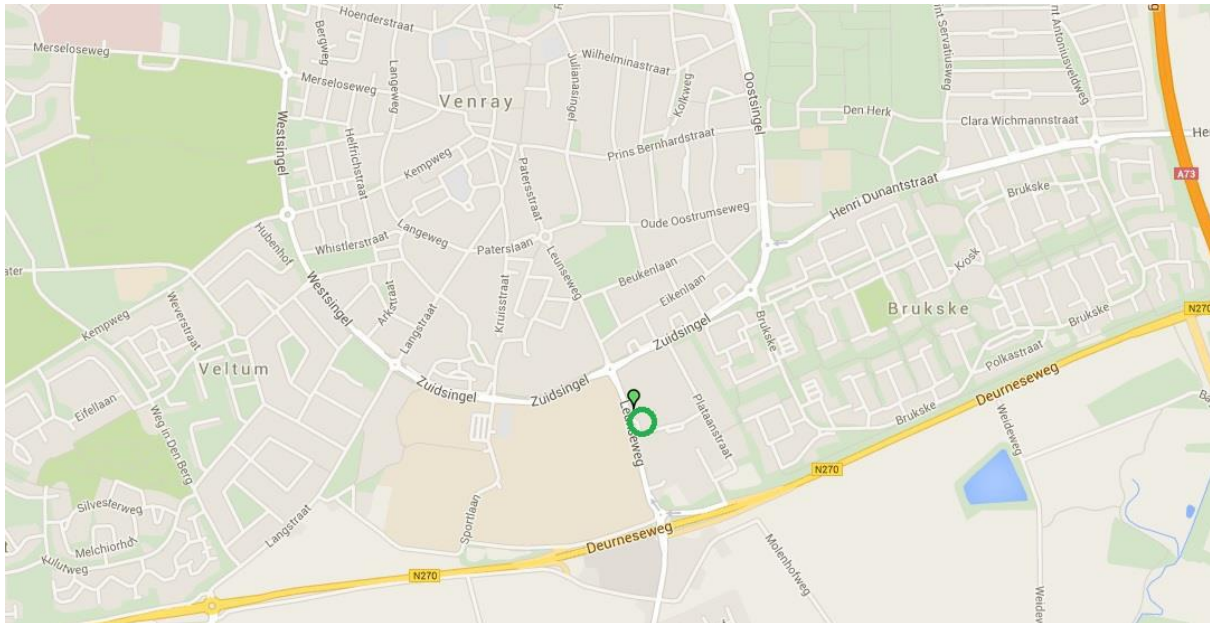
1. een verantwoording van de in de omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan gemaakte keuze van bestemmingen;
2. een beschrijving van de wijze waarop in de omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding;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

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

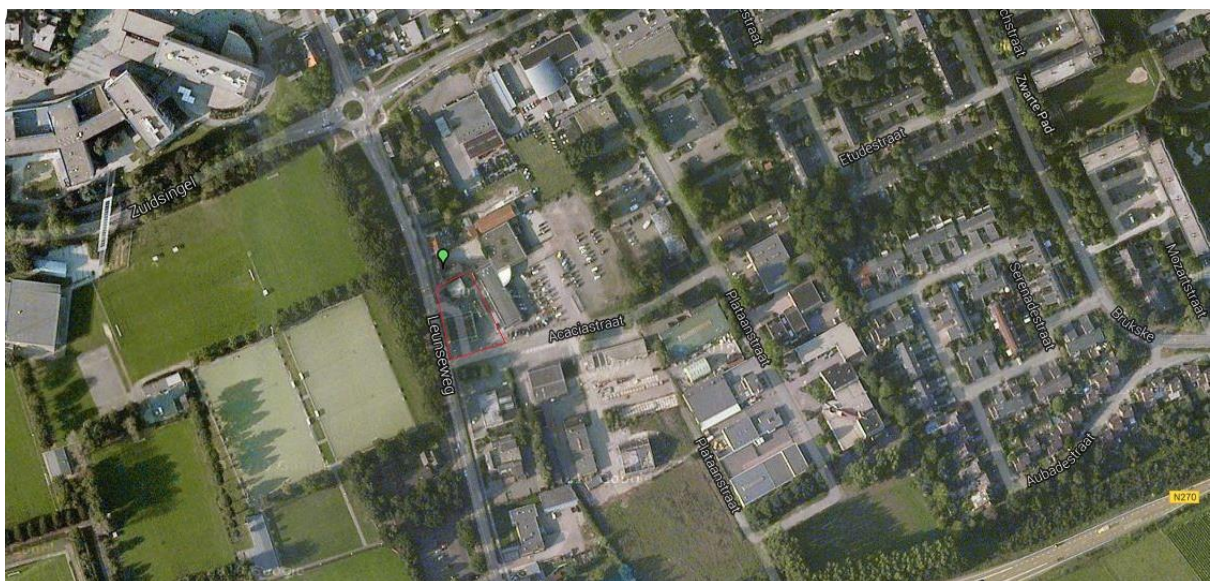
HOOFDSTUK 2 BESLUITGEBIED EN PROJECTBESCHRIJVING

2.1 Beschrijving besluitgebied e.o.

Het besluitgebied ligt in de bebouwde kom van Venray, ten zuiden van het stadscentrum. Het besluitgebied ligt op de hoek van de Leunseweg en de Acaciastraat in Venray. Het besluitgebied is kadastraal bekend als gemeente Venray, sectie L nrs. 4106-4107 en heeft een oppervlakte van 2378 m².



topografische kaart met globale aanduiding van het besluitgebied



luchtfoto besluitgebied e.o.

Het besluitgebied bestaat op dit moment uit bedrijfsgronden. Het besluitgebied is geheel verhard (bebouwing en bestrating). Binnen het besluitgebied is het huidige LPG-tankstation aanwezig met de bestaande tankshop, luifel, afleverzuilen en een wasstraat. Verder is op Leunseweg 47B een bedrijfswoning aanwezig.



feitelijke situatie besluitgebied (bron: Google Maps)

Het besluitgebied maakt deel uit van het bedrijventerrein 'De Brier'. Het betreft hier een relatief kleinschalig bedrijventerrein. Het besluitgebied maakt deel uit van het oudste deel van het bedrijventerrein. Er is hier sprake van een sterke functiemenging tussen –vooral - de oorspronkelijke (woon)bebouwing uit de eerste helft van de 20e eeuw langs de Leunseweg en diverse bedrijven, waarbij er ook grote verschillen zijn tussen de oorspronkelijke (woon)bebouwing langs de Leunseweg en de recentere bedrijfsbebouwing alsmede tussen de verschillende bedrijfsbebouwing onderling.

2.2 Projectbeschrijving

Het project betreft de sloop van de huidige tankshop en de sloop van de huidige bedrijfswoning aan de Leunseweg 47B. Op de plek van deze bedrijfswoning wordt een nieuwe, ruimere tankshop gebouwd, die bestaat uit een winkel, een kasbox, een kantoor, een magazijn, toilet en kitchenette. In de tankshop zal – behalve de functie als verkooppunt voor motorbrandstoffen – ook ondergeschikte detailhandel plaatsvinden zoals broodjes/etenswaar/koffie/auto-onderdelen/sigaretten – steunpunt pakketdiensten – lectuur. De tankshop wordt met de achtergevel en één zijgevel in de achterperceelsgrens respectievelijk zijdelingse perceelsgrens gebouwd. Verder wordt overgegaan tot een 24-uurs verkoop van motorbrandstoffen. Tenslotte wordt de bestaande wasstraat gesloopt. Daarvoor in de plaats wordt een nieuw gebouw gerealiseerd met 3 autowasboxen. De beide gebouwen kennen een platte afdekking en blijven met een bouwhoogte van 4 meter ruim onder de toegestane bouwhoogte van 8 meter. Het project kent:

- 130 m² BVO wasboxen;
- 180 m² BVO tankshop (waarvan 155 m² VVO).

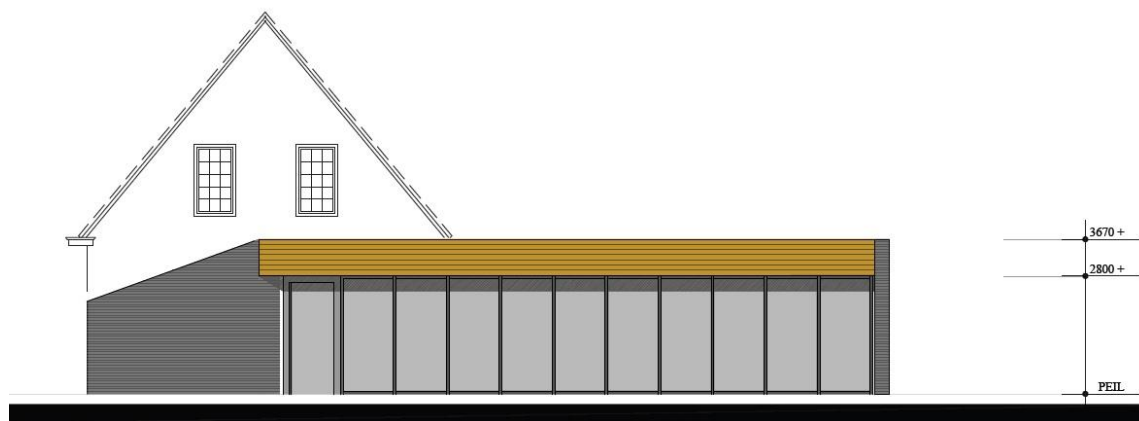
Daarnaast voorziet het project in de realisatie van een blinde en schuinaflopande muur op de grens met het woonperceel Leunseweg 47. De muur loopt vanaf de tankshop (waar de bouwhoogte 3,65 meter bedraagt) naar de Leunseweg (waar de bouwhoogte 2,20 meter bedraagt). De totale breedte van de muur bedraagt 4,00 meter. Deze muur bevindt zich aan de achterzijde van de te realiseren opstellocatie voor vracht- en bestelauto's langs de tankshop en voorkomt dat de bewoners van de woning aan de Leunseweg 47 (geluids)overlast ondervinden van het bevoorradingsverkeer. Over de realisatie van deze muur is overeenstemming bereikt tussen de initiatiefnemer en de bewoners van deze woning.



situatieschets bestaand en nieuw



OOSTGEVEL



ZUIDGEVEL



plattegrond

2.3 Stedenbouwkundige en ruimtelijke effecten

Het besluitgebied maakt deel uit van het bedrijventerrein De Brier. De Brier wordt getypeerd als een relatief kleinschalig bedrijventerrein, dat door incidenteel braakliggende kavels en ontbrekende bebouwing een amorf karakter heeft. Het besluitgebied ligt aan de westrand van dit bedrijventerrein. Hier heeft het gebied door de oude structuur van de Leunseweg een karakteristieke uitstraling: de hier aaneengesloten woongebouwen hebben een afschermende werking naar het achterliggend gebied. De oudere woonbebouwing aan de Leunseweg vindt zijn oorsprong in de jaren 20 en 30 van de vorige eeuw. Het betreft veelal een bouwlaag met mansarde kappen, uitgevoerd in baksteen. Sommige van deze woningen zijn karakteristiek te noemen. De ligging aan de rand van het bedrijventerrein doet enigszins afbreuk aan de karakteristieke uitstraling.

Het bedrijventerrein zelf heeft een rechte verkavelingsstructuur. Het noordwestelijke deel van De Brier kan worden aangemerkt als een zeer gedifferentieerd bedrijventerrein waar sprake is van een sterke mate van functiemenging. Er liggen enkele autobedrijven en autogerelateerde bedrijven zoals het aan de orde zijnde tankstation met gasvulpunt, een automaterialenhandel, een bandenhandel en een wasstraat. De bebouwing bestaat overwegend uit bedrijfsloodsen in veel verschillende materialen en kleuren. Kleurstelling, reclamevoering en materiaalgebruik bij de bedrijven verschillen in sterke mate en vormen een sterk contrast met de omringende kleinschalige woongebouwen.

Het onderhavige project leidt niet tot een wezenlijke andere stedenbouwkundige en architectonische situatie dan de bestaande situatie ter plaatse van het besluitgebied e.o. De bestaande tankshop en de bestaande bedrijfswoning worden gesloopt. Deze gebouwen worden vervangen door gebouwen die zowel qua bouwkundige maatvoering, kleurstelling en materiaalgebruik als qua functie passen bij de bestaande bebouwing en bestaande functies binnen het besluitgebied. De realisatie van een nieuwe tankshop betekent slechts de vervanging van de reeds bestaande functies in het gebouw (verkooppunt motorbrandstoffen en bijbehorende ondergeschikte detailhandel).

Binnen het besluitgebied en omgeving zijn op dit moment ook al (gemetselde) erfafscheidingen en (gemetselde) overige bouwwerken tussen de (bedrijfs)bebouwing en de openbare weg toegelaten en aanwezig. De beoogde geluidsmuur past prima binnen deze bestaande stedenbouwkundige - en architectonische situatie in het gebied. Verder wordt de geluidsmuur gebouwd met dezelfde materialen, geleding en kleurgebruik als de rest van de nieuwe tankshop, zodat de bebouwing architectonisch één geheel vormt. Naar de openbare weg toe wordt de geluidsmuur steeds lager - naar uiteindelijk een bouwhoogte van 2,20 meter - zodat voor het verkeer komend vanaf het terrein van het tankstation naar de Leunseweg, er voldoende zicht op deze laatste weg blijft bestaan en er bij het oprijden van deze Leunseweg er geen verkeersonveilige situaties ontstaan.

De beoogde drie wasboxen vervangen verder de bestaande wasstraat. Hierdoor vindt op het terrein een verschuiving van het autoverkeer c.q. de verkeersbewegingen plaats, maar is er geen sprake van een wezenlijke toename van het aantal auto's. Verder vormen de nieuwe wasboxen een ontwikkeling die zowel gelet op de aard van de functie als gelet op het aantal wasboxen, zodanig kleinschalig is dat dit ruimtelijk gezien geen nieuwe belastende ontwikkeling voor de omgeving vormt waardoor overlast of (milieu)hinder veroorzaakt wordt. Deze activiteit gaat op in het geheel van het bestaande functioneren van het bestaande tankstation.

HOOFDSTUK 3 BELEIDSKADER

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

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

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

Verstedelijkings-, landschaps- en bedrijventerreinenbeleid laat het Rijk over aan de provincies en gemeenten. Het onderhavige project heeft geen betrekking op nationale belangen. Er is verder slechts sprake van een kleinschalig bouwplan waarbij binnen de bestaande bedrijfsfunctie wordt gebleven.

3.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

De 'ladder voor duurzame verstedelijking' is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd. De ladder voor duurzame verstedelijking is verankerd in de artikelen 1.1.1 en 3.1.6 leden 2 en 3 Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het doel is een goede ruimtelijke ordening te bereiken door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden en daarnaast ondersteunt het gemeenten en provincies in de vraaggerichte programmering van hun grondgebied. De ladder voor duurzame verstedelijking kent drie treden die achter elkaar doorlopen moeten worden in het geval dat een bestemmingsplan in een stedelijke ontwikkeling voorziet:

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

Het project heeft betrekking op een kleinschalig bouwplan, waarbij de bestaande bedrijfs- en detailhandelsfunctie wordt voortgezet. Het betreft hier een stedelijke ontwikkeling binnen stedelijk gebied. In het voorliggende geval is sprake van een dermate kleinschalige ontwikkeling dat in lijn met de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 18 december 2013¹, beargumenteert kan worden dat geen sprake is van een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro.

¹ AbRvS 18-12-2013, zaaknr. 201302867/1/R

3.1.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening ((Barro) voorheen ook genoemd: AMvB Ruimte) zijn de nationale belangen die juridische borging vereisen opgenomen. Het besluit is op 30 december 2011 in werking getreden en op 1 oktober 2012 zijn enkele wijzigingen in werking getreden. Het Barro bevat alle ruimtelijke rijksbelangen uit de eerder uitgebrachte planologische kernbeslissingen (PKB's) en geeft middels regels en plankaarten (juridisch) de mogelijkheid om de rijksbelangen veel directer door te laten werken in de ruimtelijke plannen van andere overheden.

De onderwerpen in het Barro betreffen: Rijkswaarden, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote Rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Ecologische Hoofdstructuur (EHS), nationale landschappen, erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en het IJsselmeergebied.

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

3.2 Provinciaal beleid

Op 12 december 2014 zijn door Provinciale Staten het POL2014, de Omgevingsverordening Limburg 2014 en het Provinciaal Verkeer en- Vervoersprogramma 2014 vastgesteld. Zowel het POL 2014 als de Omgevingsverordening als het PVVP zijn op 16 januari 2015 in werking getreden.

3.2.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014

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

Belangrijke principes in dit nieuwe omgevingsbeleid zijn:

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

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

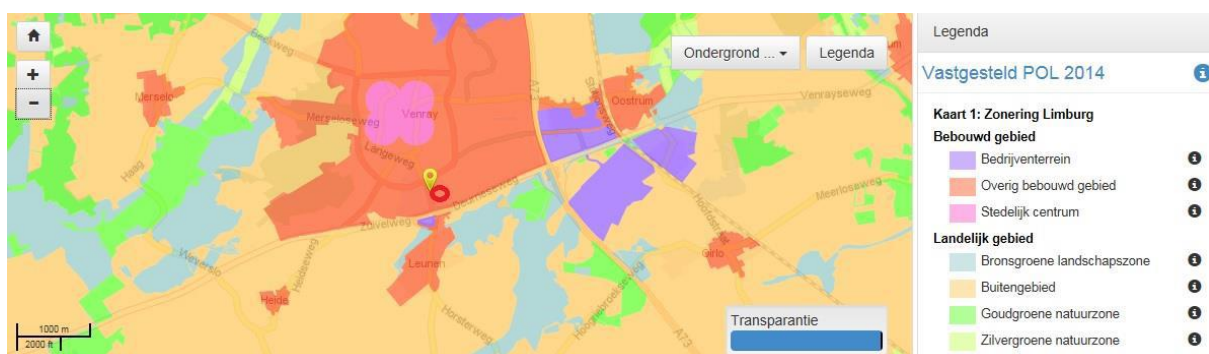
3. Uitnodigen. De manier waarop de provincie samen met de partners het voortreffelijke leef- en vestigingsklimaat willen realiseren. Met instrumenten op maat en ruimte om te experimenteren. De provincie wil hierbij selectief zijn: het POL richt zich alleen op die zaken die er op provinciaal niveau echt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

In het POL 2014 is ook het aantal perspectieven – zoals het POL 2006 die kende – drastisch verminderd. Het POL 2014 kent de volgende gebiedszones:

POL 2006: Perspectieven	POL 2014: Zones
P1 Ecologische HoofdStructuur	Goudgroene natuurzone (incl. Natura 2000-gebieden) Zilvergroene natuurzone
P2 Provinciale Ontwikkelingszone Groen	Bronsgroene landschapszone
P3 Veerkrachtig watersysteem	
P4 Vitaal landelijk gebied	Buitengebied
P 5a Ontwikkelingsruimte landbouw en toerisme	
P5b Dynamisch landbouwgebied	
P8 Stedelijke ontwikkelingszone	
P10 Werklandschap	Overig bebouwd gebied (excl. bedrijventerreinen)
P6a Plattelandskern Noord- en Midden-Limburg	
P6b Plattelandskern Zuid-Limburg	vervalt
P7 Corridor	
P9 Stedelijke bebouwing	Overig bebouwd gebied (excl. bedrijventerreinen)
Onderdelen van P6a, P6b, P9 en P10	Bedrijventerreinen

Voor wat betreft het besluitgebied is het inhoudelijke beleid in het POL 2014 echter niet essentieel gewijzigd ten opzichte van het POL 2006. Het besluitgebied is gelegen in de zone **‘overig bebouwd gebied’**. Deze zone omvat gemengde woon/werkgebieden met voorzieningen, deels met een stedelijk karakter, deels met een dorps karakter. In dit soort gebieden liggen de accenten vooral op:

- de transformatie van de regionale woningvoorraad;
- een goede bereikbaarheid;
- een goede balans tussen voorzieningen en detailhandel;
- stedelijk groen en water;
- kwaliteit leefomgeving.



POL kaart 1

De provincie onderkent dat de detailhandelsbranche de laatste jaren sterk aan het veranderen is. Winkels horen in principe niet op bedrijventerreinen thuis, behalve als het gaat om verkoop van goederen die zich bij uitstek lenen voor vestiging op zo’n terrein. Bij dat laatste denken we aan detailhandel in volumineuze (auto’s, boten, caravans, landbouwvoertuigen, grove bouwmaterialen/doe-het-zelfwinkels, meubelen/woninginrichting) en brand- en explosiegevaarlijke goederen.

Een tankstation is volgens de provincie een specifieke vorm van detailhandel, die naar zijn aard bij uitstek past langs doorgaande/ontsluitende wegen en niet – bijvoorbeeld – in het stadscentrum. De detailhandel die bij tankstations wordt toegelaten, kenmerkt zich door het aan het gemotoriseerde verkeer gerelateerde karakter (zoals auto-onderdelen, motorolie, koelvloeistof e.d.), impulsaankopen (broodjes, koffie, frisdrank, snoep, tabak, lectuur e.d.) en – in kleinere kernen – zelfs dorps- of wijkondersteunende voorzieningen (een post- en pakketpunt, kleine supermarkt).

Het project heeft betrekking op de nieuwbouw van een tankshop alsmede de nieuwbouw van 3 wasboxen ter plaatse van een bestaand tankstation langs de Leunseweg. De Leunseweg is een belangrijke gebiedsontsluitingsweg tussen de N270/ Leunen en het centrumgebied van Venray. Hierdoor is de locatie uitstekend ontsloten voor klanten. De detailhandel die plaatsvindt bestaat – naast de verkoop van motorbrandstoffen – uit aan het gemotoriseerde verkeer gerelateerde producten, impulsproducten en een steunpunt voor een pakketdienst. Zowel de locatie van het tankstation als het daar gevoerde assortiment is ruimtelijk en planologisch aanvaardbaar. Het project is dan ook in overeenstemming met provinciaal beleid.

3.2.2 Omgevingsverordening Limburg 2014

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

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

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

Reikwijdte verordening

De verordening geldt alleen voor nieuwe bestemmingsplannen, beheersverordeningen en omgevingsvergunningen waarbij met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onderdeel a, onder 3º, van de Wabo van het bestemmingsplan of de beheersverordening wordt afgeweken, die worden vastgesteld na inwerkingtreding van de verordening. Bovendien is het niet de bedoeling dat de verordening op *alle* nieuwe of gewijzigde plannen wordt toegepast.

Het project heeft betrekking op een kleinschalig bouwplan, waarbij de bestaande bedrijfs- en detailhandelsfunctie wordt voortgezet. Het betreft hier een stedelijke ontwikkeling binnen stedelijk gebied. Het betreft hier een dermate kleinschalige ontwikkeling dat deze niet valt onder de definitie 'stedelijke ontwikkeling' zoals bedoeld in artikel 2.2.1 van de Omgevingsverordening Limburg 2014 en artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, jo. artikel 3.1.6 leden 2 en 3 van het Bro.

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

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie

De Wet ruimtelijke ordening verplicht gemeenten een structuurvisie voor het gehele grondgebied vast te stellen. Daarin regelt de gemeenteraad op hoofdlijnen het gebruik van de ruimte voor het hele grondgebied en voor de lange termijn: welke grondgebruik wordt waar gerealiseerd, wanneer en hoe. De gemeente Venray heeft zowel voor de verschillende kernen als voor verschillende thema's structuurvisies opgesteld. Ook heeft de gemeente een integrale ruimtelijke visie voor haar hele grondgebied opgesteld. Het betreft hier de Strategische visie Venray 2020 en het Ontwikkelingsperspectief Venray 2015.

3.3.2 Strategische visie Venray 2020

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

De identiteit van Venray is gebaseerd op in het verleden opgebouwde pijlers. Venray zet niet meer in op groei, maar op versterking van de kwaliteit van leven. Eén van de pijlers uit de strategische visie luidt dat Venray een gezonde economie beoogt gebaseerd op de historisch gegroeide pijlers zorg, agribusiness, industrie en logistiek en toerisme en recreatie. Daarnaast kent de visie een aantal zogenoemde strategische thema's. Onder het thema 'Venray is kennisintensief' wordt onder andere ingegaan op de gewenste economische ontwikkeling van de gemeente Venray. De gemeente Venray biedt ruimte aan behoud en groei van de bestaande werkgelegenheid en bedrijvigheid. Van belang daarbij is dat wat betreft werkgelegenheid en bedrijvigheid Venray selectief is gegroeid: het zwaartepunt van de groei dient te liggen bij bedrijven in de dienstensector en de moderne kennisindustrie.

Het onderhavige project past binnen deze beleidsuitspraken uit de Strategische visie Venray 2020. Het project ziet op de realisatie van een nieuwe, verbeterde tankshop en de nieuwbouw van drie wasboxen, zodat het bedrijf bestaande en nieuwe bedrijfsactiviteiten verder kan ontplooiën.

3.3.3 Ontwikkelingsperspectief Venray 2015

Het door de gemeente Venray opgestelde Ontwikkelingsperspectief 2015 beoogt de verbindende schakel te vormen tussen het strategisch beleid zoals verwoord in de strategische visie en het tactisch beleid zoals opgesteld in verschillende Dorp- en Wijkontwikkelingsplannen. De nota biedt een ontwikkelingsperspectief voor de middellange termijn (ontwikkelingen tot 2015, met een doorkijk naar 2020/2025) en vormt voor het gemeentebestuur een leidraad bij de afweging van concrete beslissingen of voor de inzet van bestuurlijke uitvoeringsinstrumenten.

In het document is derhalve een uitvoeringsstrategie opgenomen die de gemeente Venray wil hanteren bij de verdere uitwerking en uitvoering van de nota.

Richtinggevende doelen in dit verband zijn onder andere:

- Het nastreven van een sterke regionale betekenis van Venray, door een actieve inzet op de regiofunctie voor verschillende taakvelden. In het bijzonder worden de taakvelden werken, voorzieningen en wonen genoemd. Op het gebied van werken wil Venray profiteren van haar ligging aan de snelweg. Het verbreden van de economische structuur staat hoog in het vaandel. Op het gebied van voorzieningen wil Venray een centrumfunctie voor een groter regionaal gebied vervullen.
- Het versterken en verbeteren van de economie. Door het aanwezige vestigingsmilieu kwalitatief te verbeteren en verbreding van de economie te stimuleren.
- Het waarborgen van de bereikbaarheid van Venray, de bedrijventerreinen en het buitengebied. Door te voorzien in een goede bereikbaarheid en ontsluiting van Venray zowel in de regio als binnen Venray zelf.

3.3.4 Economische visie 2008-2020

In haar Economische visie geeft de gemeente Venray verdere invulling aan het thema 'Venray is kennisintensief'. De visie dient als leidraad voor het gemeentelijk economisch beleid voor de periode 2008-2020, met waar nodig een doorkijk naar 2020/2025. In de Economische visie kiest Venray voor de volgende drie speerpunten:

- Kennis en innovatie;
- Kwaliteit en duurzaamheid;
- Regionale identiteit.

Ten aanzien van bedrijventerreinen heeft Venray de ambitie om over voldoende en gevarieerde werklocaties voor bedrijven te willen beschikken, nu en in de toekomst. Er dient ruimte te zijn voor bedrijven in elke fase van hun bestaan, van startend bedrijf tot grote internationale speler. Behoud en versterking van de lokaal aanwezige bedrijven staat voorop.

In de Economische visie is een indeling opgenomen naar segmentering van de bedrijventerreinen in Venray. Het bedrijventerrein 'De Brier' – waar het besluitgebied deel van uit maakt – wordt gekwalificeerd als stedelijk dienstenterrein. Dergelijke gebieden zijn vooral bedoeld voor kantoren, volumineuze detailhandel en/of leisure voorzieningen. In de Economische visie is voor alle bedrijventerreinen het gewenste kwaliteitsniveau bepaald. Hierbij zijn drie aspecten van belang:

- de functionele kwaliteit (parkeren, voldoende ruimte, veiligheid, parkmanagement);
- de ruimtelijke kwaliteit (zichtbaarheid, beeldkwaliteitsplan, zorgvuldige inpassing, representativiteit gebouwen en openbare ruimte, materiaalgebruik, voorzieningen langzaam verkeer, opslag);
- het ontsluitingsniveau (aan/nabij snelweg, overige hoofdwegenstructuur, openbaar vervoersaansluiting).

Ten aanzien van het bedrijventerrein De Brier wordt in de visie aangegeven dat ten aanzien van alle drie deze aspecten een hoog kwaliteitsniveau wordt nagestreefd.

3.3.5 Structuurvisie Detailhandel Venray 2013-2023 en partiële herziening Structuurvisie Detailhandel Venray 2015

In de Structuurvisie Detailhandel Venray 2013-2023 “Venray, beleef de Beste Binnenstad” is het gemeentelijke detailhandelsbeleid vastgelegd. Op 5 februari 2013 heeft de gemeenteraad de Structuurvisie Detailhandel 2013-2023 vastgesteld. Deze structuurvisie heeft in principe een tijdshorizon van 10 jaar. Met name binnen de sector supermarkten is de detailhandel sterk in beweging. Dit heeft geleid tot een nota Actualisatie supermarkten die op 10 februari 2015 is vastgesteld door de gemeenteraad. De nota Actualisatie supermarkten is verwerkt in deze partiële herziening van de structuurvisie Detailhandel 2013-2023.

Hoofddlijn van de visie is dat Venray haar positie als 2e stedelijk centrum van Noord-Limburg wil handhaven en versterken. Daarbij hoort een uitgebreid en compleet aanbod aan winkels en voorzieningen. De verschillende winkelgebieden in Venray (kernwinkelgebied, De Brier en de dorp- en wijkwinkelcentra) vullen elkaar aan en ieder gebied heeft zijn eigen functie en uitstraling. Gezamenlijk vormen deze gebieden een fijnmazige detailhandelsstructuur met het koop- cq. bezoeks-motief als leidend principe:

- Recreatief winkelen/fun shoppen: in het kernwinkelgebied van Venray
- Doelgerichte aankopen/run shoppen: op De Brier en overige perifere locaties (bijvoorbeeld de Intratuin, autoboulevard Keizersveld)
- Boodschappen doen: in de dorp- en wijkwinkelcentra.

Het bestaande ruime detailhandelsaanbod dient zoveel mogelijk overeind te blijven. Er dient wel terughoudend te worden omgegaan met het toevoegen van nieuwe detailhandelsmeten. Verdere ruimtelijke concentratie en clustering van voorzieningen staat voorop. De gemeente staat alleen nieuwe detailhandel toe als er aantoonbaar sprake is van toegevoegde waarde en onderscheidend vermogen, zowel ruimtelijk als economisch.

3.3.6 Structuurvisie De Brier

De gemeenteraad heeft op 30 juni 2009 de structuurvisie De Brier vastgesteld. Het bedrijventerrein De Brier ligt aan de Leunseweg te Venray. De gemeente heeft in het reeds verleden aangegeven het hele bedrijventerrein De Brier te willen revitaliseren. In de structuurvisie worden de gewenste richtingen genoemd voor de toekomstige ontwikkeling van De Brier. Het projectgebied ligt aan de Leunseweg en maakt derhalve ook deel uit van het bedrijventerrein De Brier.

De Brier wordt beschouwd als een stedelijk dienstenterrein. Er is gekozen voor een opsplitsing in 4 deelgebieden, gebaseerd op de ruimtelijke structuur van De Brier. Het projectgebied ligt in deelgebied 1: zone langs de Leunseweg.

Deelgebied 1: zone langs de Leunseweg.

Het gedeelte van de Leunseweg dat onderdeel uitmaakt van De Brier, kenmerkt zich door zijn kleinschaligheid en afwisseling van functies en bebouwing. Uitgangspunt van de visie is om de woonfunctie in het noordelijk deel (t.w. ten noorden van de Acaciastraat) te behouden en het zuidelijk deel (t.w. ten zuiden van de Acaciastraat) verder door te ontwikkelen tot kantorenlocatie.



De gemeente staat open voor particuliere herontwikkelingsinitiatieven die aansluiten bij de ruimtelijk-functionele ambities voor dit gebied. Echter, zolang die niet komen is er geen probleem om de bestaande functies in het noordelijk deel (m.n. wonen en het aan de orde zijnde tankstation) te behouden omdat ze qua functie en bebouwing geen belemmering vormen van de hoofdontwikkeling op het binnenterrein van de Brier en langs de Leunseweg, namelijk PDV respectievelijk kantoorontwikkeling.

3.3.7 Verkeers- en vervoersbeleid

Het verkeers- en vervoersplan (Gemeente Venray (maart 2007), Venray's Verkeers- en vervoersplan. Venray) is in maart 2007 vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Venray en recentelijk geactualiseerd.

Met het verkeers- en vervoersplan worden een viertal doelstellingen nagestreefd:

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

Conform de principes van “Duurzaam Veilig” kan het wegennet worden opgedeeld in drie functies, te weten stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. In de Visie Wegenstructuur en Wegcategorisering (Gemeente Venray (februari 2008), Visie Wegenstructuur en Wegcategorisering). Venray) welke een aanvulling vormt op het Verkeers- en vervoersplan, onderscheidt de gemeente Venray daarbij nog een specifiek type gebiedsontsluitingsweg, te weten de wijkontsluitingsweg.

De weginrichting van gebiedsontsluitingswegen is in de hoofdzaak gericht op verkeersdoorstroming en kent daarom gescheiden voorzieningen voor autoverkeer en langzaam verkeer.

De weginrichting van wijkontsluitingswegen kent een minder vergaande vorm van scheiding van autoverkeer en langzaam verkeer. Op erftoegangswegen ten slotte is het autoverkeer en langzaam verkeer gemengd. De inrichtingseisen voor gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen lenen zich niet voor toepassing op bedrijventerreinen. De reden hiervoor is gelegen in het naar verhouding grote aandeel van (lang en zwaar) vrachtverkeer op deze wegen. Voor op en rond bedrijventerreinen worden daarom twee aparte wegfuncties onderscheiden:

- bedrijvenontsluitingsweg: dit type weg dient altijd ingericht te zijn met gescheiden fietsvoorzieningen;
- bedrijventoegangsweg: dit type weg heeft een bredere rijbaan dan een erftoegangsweg.

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

Een van de problemen waar de gemeente mee te maken heeft is de toenemende drukte op de autosnelwegen en de hoofdwegen in en rondom Venray. Op de hoofdwegen zorgt het verkeer voor barrièrewerking en wordt het voor voetgangers en fietsers lastiger om over te steken.

Om de doorstroming van het autoverkeer op de drukke hoofdwegen ook in de toekomst te kunnen garanderen worden in de Visie Wegenstructuur en Wegcategorisering oplossingsrichtingen benoemd en onderzocht welke kunnen bijdragen aan een vlotte doorstroming van dit verkeer. De hoofdvraag daarbij is welke infrastructurele maatregelen er nodig zijn om tot een goede verkeerssituatie te komen. In zijn algemeenheid wordt in de Visie Wegenstructuur en Wegcategorisering opgemerkt dat de analyse van de oplossingsscenario's laat zien dat om te komen tot een goede en vlotte verkeersafwikkeling in Venray, vooral moet worden gekeken naar uitbreiding en optimalisatie van de bestaande wegenstructuur. Bij de bepaling van de toekomstige wegenstructuur zal de nadruk derhalve vooral liggen op maatregelen die de bestaande infrastructuur beter benutten en aanpassen.

De Leunseweg kan worden getypeerd als gebiedsontsluitingsweg. Deze functie is van toepassing op wegen met een overwegende verkeersfunctie én een belangrijke rol binnen de gehele wegenstructuur. Een groot aandeel van het verkeer op deze wegen heeft een herkomst of bestemming buiten de directe omgeving van de weg. De weginrichting en omgeving zijn dus vooral gericht op doorstroming. Het betreft hier echter geen weg waarvoor in de visie concrete beleidsdoelstellingen zijn geformuleerd.

3.3.8 Toetssteen Openbare Ruimte (TOR) 2015

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

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

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

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

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

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

Onderdeel van het onderhavige project is de realisatie van voldoende parkeerplaatsen en laad- en losplaatsen op eigen terrein. Het betreft hier verkeerskundige voorzieningen op eigen (privaat) terrein. Dit project valt dus niet primair onder de reikwijdte van de Toetssteen. In het kader van de ontwikkeling van het voorliggende project dient de Toetssteen Openbare Ruimte met name te waarborgen dat voorzien wordt in een kwantitatief en kwalitatief adequate parkeeroplossing op eigen terrein. Voor het aantal benodigde parkeerplaatsen zal – volgens de Toetssteen Openbare Ruimte – voldaan moeten worden aan het bepaalde in de Beleidsnota Parkeernormen Venray (zie verder ook paragraaf 4.8.2 van deze ruimtelijke onderbouwing).

Voor de fysieke realisatie van de parkeerplaatsen zal moeten worden voldaan aan de technische eisen uit de Toetssteen Openbare Ruimte en het OOR (Ontwerpprincipes Openbare Ruimte).

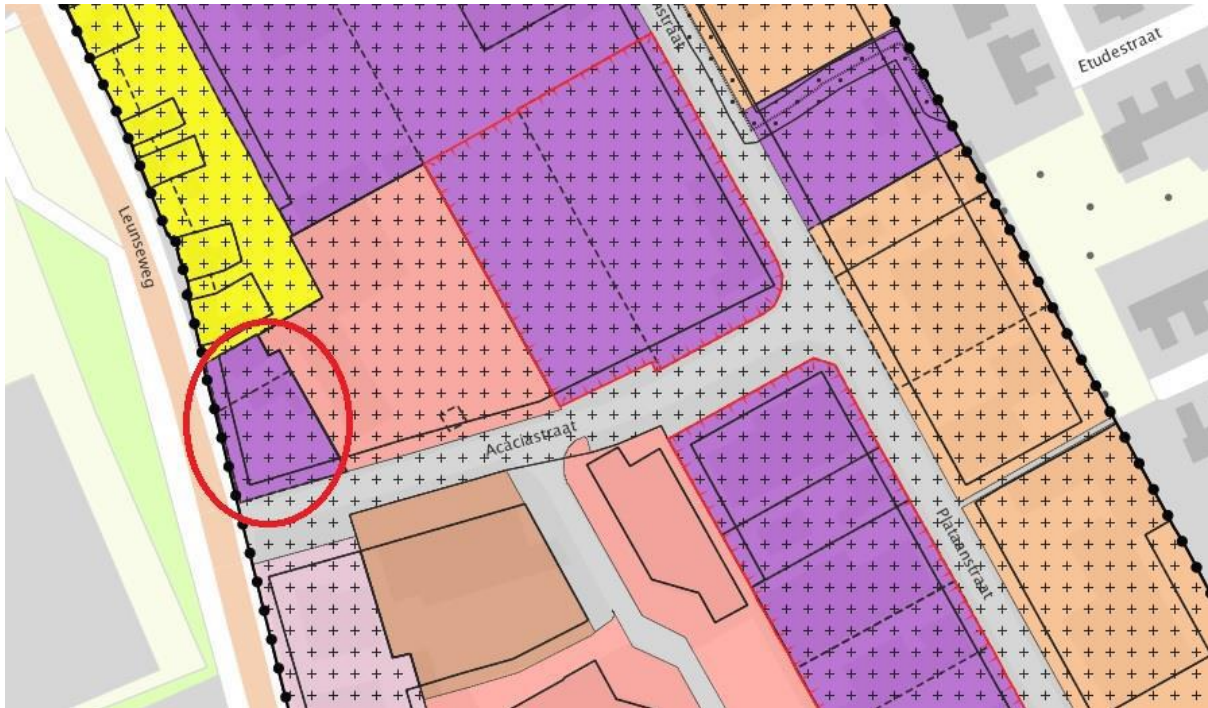
3.3.9 Geldend bestemmingsplan

Het besluitgebied maakt onderdeel uit van het bestemmingsplan 'De Brier'. Dit plan is op 5 februari 2013 vastgesteld door de gemeenteraad. Het besluitgebied kent de volgende bestemmingen en aanduidingen:

- (enkel)bestemming 'Bedrijf';
- (enkel)bestemming 'Detailhandel';
- (dubbel)bestemming 'Waarde-Archeologie';
- aanduiding 'bouwvlak';
- functie-aanduiding 'bedrijfswoning';
- functie-aanduiding 'verkooppunt voor motorbrandstoffen met LPG';
- bouwaanduiding 'maximale bouwhoogte' (8 meter).

Het project is op een aantal punten in strijd met de bouw- en gebruiksregels van dit bestemmingsplan:

1. De geplande wasboxen vallen voor een deel binnen de bestemming 'Detailhandel'. De exploitatie van 3 autowasboxen is echter geen detailhandel in de hoofdassortimenten 'Woninginrichting', 'Buiteninrichting' en 'Bouwmaterialen' ook geen ondergeschikte detailhandel in de nevenassortimenten zoals opgenomen in bijlage 2 ('Assortimententijdslijst PDV') van deze bestemming.
2. De geplande tankshop valt buiten het aanduidingsvlak 'verkooppunt voor motorbrandstoffen met LPG'.
3. De beoogde (en bestaande) detailhandelsfunctie binnen de tankshop is ondergeschikt en ondersteunend aan de hoofdfunctie (verkoop van motorbrandstoffen). Binnen de bestemming 'Bedrijf' is ondergeschikte detailhandel echter alleen toegestaan in goederen die ter plaatse zijn vervaardigd of ter plaatse een essentiële bewerking hebben ondergaan, waarbij in ieder geval detailhandel in voedings- en genotsmiddelen niet is toegestaan.
4. De afstand van gebouwen tot de bouwperceelgrenzen bedraagt minimaal 5 m, met dien verstande dat één zijgevel in de zijdelingse bouwperceelgrens mag worden opgericht. Het oprichten van gebouwen in de achterste perceelsgrens is dus niet toegestaan. De ingang van de nieuwe tankshop wordt als voorkant aangemerkt. Dat betekent dat het pand met de achtergevel in de achterste perceelsgrens wordt opgericht.
5. De geluidsmuur tussen de laad-en losplaats op het bedrijfsperceel en het woonperceel aan de Leunseweg 47 is met zijn aflopende bouwhoogte van 3,65 meter naar 2,20 meter deels hoger dan de - binnen de planregels van de bestemming 'Bedrijf' – toegestane bouwhoogte van maximaal 2,5 meter voor erfafscheidingen dan wel maximaal 2,5 meter voor bouwwerken geen gebouwen zijnde gelegen tussen de bedrijfsbebouwing en de aan de weg gelegen bouwperceelgrens.



Uitsnede plankaart bestemmingsplan 'De Brier'

Het bestemmingsplan 'De Brier' kent geen binnenplanse afwijkings- of wijzigingsbevoegdheden om dit project alsnog mogelijk te maken.

3.4 Afweging beleidskader

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

HOOFDSTUK 4 ONDERZOEKSASPECTEN

4.1 Geluidhinder

4.1.1 Wegverkeerslawaaï, spoorweglawaaï en industriellawaaï

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

Het project ziet alleen op de bouw van een tankshop en drie wasboxen. Dit zijn geen woningen of ander geluidsgevoelige gebouwen, zodat de Wgh verder niet van toepassing is.

4.1.2 Inrichtingsgerelateerd lawaaï

De voornaamste akoestische wijzigingen zijn de sloop van de bedrijfswoning, shop en wasstraat en de realisatie van een drietal wasboxen en een nieuwe shop ter hoogte van de bedrijfswoning. Tevens wil men het mogelijk maken om buiten de huidige openingstijden in de nachtperiode (oftewel 24 uur per dag) met een portaal onbemand te tanken. De optredende geluidsbelasting vanwege deze inrichting wordt vooral veroorzaakt door het gemotoriseerde verkeer van en naar de inrichting (tankstation, tankshop en wasboxen). In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient het akoestisch effect van de wijzigingen aan het tankstation inzichtelijk te worden gemaakt. Hiertoe heeft Econsultancy BV te Boxmeer een akoestisch onderzoek inrichtingsgerelateerd lawaaï verricht².

Voor de ruimtelijke inpassing dient het akoestisch klimaat nabij het tankstation, met in achtneming van de bestaande situatie en rechten, te worden beoordeeld. Het tankstation van Vissers Olie is conform het Besluit omgevingsrecht, bijlage I, onderdeel C, categorie 2.7-m (afleveren LPG) een vergunningplichtige inrichting. Voor het wijzigen van de bedrijfsvoering van het tankstation is een omgevingsvergunning milieu benodigd (artikel 2.1 lid 1 onder e Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)). Gedurende de avond- en nachtperiode mogen, ten gevolge van hoge maximale geluidniveaus, geen vrachtwagens binnen de inrichting aanwezig zijn. In het onderhavig onderzoek wordt zowel de ruimtelijke inpassing als de aan te vragen omgevingsvergunning beoordeeld aan de hand van de richtwaarden uit de HILV en de bestaande situatie en rechten, zijnde de grenswaarden uit de vigerende vergunning.

Naast de activiteiten binnen de inrichting dient tevens onderzoek te worden verricht naar de activiteiten buiten de inrichting (indirecte hinder). Voor de indirecte hinder zijn in de Handreiking industriellawaaï en vergunningverlening geen directe grenswaarden opgenomen. Voor de beoordeling van indirecte hinder wordt verwezen naar de Circulaire 'Geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting', d.d. 29 februari 1996.

² Akoestisch onderzoek tankstation Vissers Olie te Venray, Econsultancy BV, rapportnr. 16031148-D1, 19 mei 2016.

Vissers Olie heeft voor het tankstation te Venray gegevens aangeleverd waarop de representatieve bedrijfssituatie is gebaseerd. De toetspunten uit de vigerende vergunning zijn in het akoestisch onderzoek overgenomen. Tevens zijn een tweetal nieuwe toetspunten toegevoegd voor de bedrijfswoning aan de Acaciastraat 8 en de nieuw gerealiseerde brandweerkazerne aan de Acaciastraat 15. Conform de Handleiding Industrielawaai en vergunningverlening is voor de dag- en avond-/nachtperiode voor de woningen een beoordelingshoogte van respectievelijk 1,5 en 5,0 meter gehanteerd. De berekeningen zijn verricht aan de hand van de Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai (HMRI 1999) en met behulp van het programma Geomilieu versie 3.11. De berekeningen zijn verricht aan de hand van de Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai (HMRI 1999) en met behulp van het programma Geomilieu versie 3.11.

Uit de berekeningen blijkt dat ter plaatse van alle toetspunten aan de richtwaarde van 50 dB(A) voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau en de indirecte hinder wordt voldaan. Ook aan de richtwaarde voor de maximale geluidniveaus van 70 dB(A) wordt voldaan. Door het weren van vrachtwagens in de avond- en nachtperiode treden gedurende deze periodes geen overschrijdingen van de maximale geluidniveaus op. In de dagperiode zijn vrachtwagens wel toegestaan. Met de realisatie van een **overdrachtsmaatregel van minimaal 2,20 meter hoogte** treden geen overschrijdingen ten gevolge van maximale geluidniveaus op. Voor de wijziging van de bedrijfsvoering van het tankstation gelden dan geen akoestische beperkingen.

Het project voorziet in de realisatie van een blinde en schuinafloppe muur op de grens met het naastgelegen woonperceel Leunseweg 47. De muur loopt vanaf de tankshop (waar de bouwhoogte 3,65 meter bedraagt) naar de Leunseweg (waar de bouwhoogte 2,20 meter bedraagt). De totale breedte van de muur bedraagt 4,00 meter. Deze muur bevindt zich aan de achterzijde van de te realiseren opstellocatie voor vracht- en bestelauto's langs de tankshop. Over de realisatie van deze muur is overeenstemming bereikt tussen de initiatiefnemer en de bewoners van de woning Leunseweg 47.

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

4.2 Bodem- en grondwaterkwaliteit

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

Econsultancy BV te Boxmeer heeft in opdracht een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Het verkennend bodemonderzoek (NEN 5740) heeft tot doel met een relatief geringe onderzoeks-inspanning vast te stellen of op de onderzoekslocatie een grond- en/of grondwaterverontreiniging aanwezig is, teneinde te bepalen of er milieuhygiënische belemmeringen zijn voor de voorgenomen nieuwbouw op de onderzoekslocatie. Op basis van het vooronderzoek is geconcludeerd dat de onderzoekslocatie onderzocht dient te worden volgens de strategie "onverdacht" (ONV). Bij onverdachte locaties luidt de onderzoekshypothese dat de bodem niet verontreinigd is.

De bovengrond bestaat voornamelijk uit zwak humeus, zwak tot matig siltig, matig fijn tot matig grof zand. De ondergrond bestaat uit matig tot uiterst siltig, zeer fijn zand. De ondergrond is plaatselijk matig gleyhoudend. De bovengrond is plaatselijk matig baksteenhoudend. De ondergrond is plaatselijk zwak baksteenhoudend.

Er zijn op basis van het vooronderzoek, tijdens de terreininspectie en bij de uitvoering van de veldwerkzaamheden geen aanwijzingen gevonden, die aanleiding geven een asbestverontreiniging op de locatie te verwachten. In de zintuiglijk met baksteen verontreinigde bovengrond zijn geen verontreinigingen geconstateerd. In de ondergrond zijn eveneens geen verontreinigingen geconstateerd.

Het grondwater is licht verontreinigd met barium. Deze metaalverontreiniging is waarschijnlijk te relateren aan regionaal verhoogde achtergrondconcentraties van metalen in het grondwater. Gelet op het regionale karakter van de lichte metaalverontreinigingen in het grondwater en het ontbreken van verontreinigingen in de grond kan de onderzoekslocatie als "onverdacht" ten opzichte van haar omgeving worden beschouwd. Er bestaan volgens Econsultancy met betrekking tot de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem dan ook géén belemmeringen voor de nieuwbouw op de onderzoekslocatie.

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

Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar het rapport dat als bijlage 2 integraal deel uitmaakt van deze ruimtelijke onderbouwing.

4.3 Luchtkwaliteit

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

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

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

Niet in betekende mate (NIBM)

Titel 5.2 Wm introduceert het onderscheid tussen 'kleine' en 'grote' projecten. Kleine projecten dragen niet in betekende mate bij aan de luchtkwaliteit. Een paar honderd grote projecten dragen juist wel 'in betekende mate' bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Het gaat vooral om bedrijventerreinen en infrastructuur (wegen). Wat het begrip 'in betekende mate' precies inhoudt, staat in het Besluit "Niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)".

Een geplande ruimtelijke ontwikkeling draagt niet in betekende mate bij aan de luchtverontreiniging als:

- het valt onder de categorieën van gevallen in de 'Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' of

- als het bevoegd gezag aannemelijk kan maken, bijvoorbeeld door berekeningen, dat een ruimtelijke ontwikkeling jaarlijks niet meer stikstof en/of fijn stof-uitstoot oplevert dan 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van PM10 en NO2. Deze 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 PM10 als NO2. Zodra voor een van de twee stoffen de 3%-grens wordt overschreden draagt het project wel in betekenende mate (IBM) bij.

Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)

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

Het gaat hierbij om de volgende categorieën:

- inrichtingen
- infrastructuur
- kantoorlocaties
- woningbouwlocaties

Per gemiddelde weekdag komen er in de huidige situatie 320 personenauto's tanken (640 verkeersbewegingen) en naar de tankshop komen er 391 personenauto's (782 verkeersbewegingen³). Gemiddeld komen er dagelijks 2 vrachtwagens voor leveringen (4 bewegingen). In de toekomstige situatie (planjaar 2025) zal dit 20% meer zijn. In totaal zullen in de toekomst 285 meer verkeersbewegingen zijn voor de totale inrichting en zijn er 2 extra vrachtwagenbewegingen.

Voor het beoordelen van de verkeersaantrekkende werking aan het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) is de zogenaamde NIBM-tool ontwikkeld. Met deze tool wordt bepaald wat de gevolgen voor de luchtkwaliteit zijn door de verkeersaantrekkende werking van een plan. Hieronder is de berekening van de toename weergegeven.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	290
Aandeel vrachtverkeer	2,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,35
PM ₁₀ in µg/m ³	0,06
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig	

Uit de berekening van de toename blijkt dat de Nibm-norm van 1,2 µg/m³ voor zowel stikstof als fijnstof niet wordt overschreden. Nader onderzoek is niet nodig. Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar het rapport dat als bijlage 3 integraal deel uitmaakt van deze ruimtelijke onderbouwing.

³ er wordt in de worst-case vanuit gegaan dat alle shopverkopen met de personenauto wordt gedaan, in werkelijkheid is dit significant minder.

4.4 Externe veiligheid

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

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

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

Bedrijven en transport gevaarlijke stoffen

Volgens artikel 1 van het Bevi is een LPG-tankstation met een doorzet van maximaal 500 m³ LPG per jaar een risicovolle inrichting. Conform het Bevi gelden voor het betreffende tankstation de PR-contouren zoals weergegeven in de onderstaande tabel. Het invloedsgebied bedraagt 150 meter.

	PR 10^{-6} contour [m]	
	Nieuwe situatie	Bestaande situatie
Afstand tot vulpunt	45 m	25 m
Afstand vanaf ondergronds of ingeterpt reservoir	25 m	25 m
Afstand vanaf leverzuil	15 m	15 m

PR-contouren LPG-tankstation Leunseweg 47A

Deze omgevingsvergunning ziet op de bouw van een tankshop en 3 wasboxen als onderdeel van de risicovolle inrichting zelf. Hierdoor zijn deze gebouwen volgens artikel 1 van het Bevi en artikel 1 van het Bevt geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten. Bovendien veranderen de bestaande afstanden tussen het LPG-vulpunt en de afleverzuilen en bestaande (beperkt) kwetsbare objecten in de omgeving niet als gevolg van dit project. Dit project brengt geen verandering in de bestaande situatie van (beperkt) kwetsbare objecten binnen de diverse PR-contouren. De locatie van het vulpunten en de afleverzuilen blijft namelijk onveranderd.

Het project is verder niet van invloed op de hoogte van de oriënterende waarde van het groepsrisico, nu het project louter betrekking heeft op een bedrijfsontwikkeling binnen de inrichting zelf. Bovendien is het op grond van het Activiteitenbesluit niet toegestaan om ten tijde dat het tankstation onbemand is LPG te verkopen.

Ondergrondse buisleidingen

Een buisleiding die wordt gebruikt voor transport van gevaarlijke stoffen, vormt een risico voor de veiligheid. In het Besluit externe veiligheid buisleidingen zoals dit per 1 januari 2011 geldt, staan veiligheidseisen voor de exploitant en de gemeente. Gemeenten moeten buisleidingen in hun bestemmingsplannen opnemen en bij nieuwbouw zorgen voor genoeg afstand tot de buisleidingen. Op basis van de Risicokaart van de provincie Limburg blijkt dat er op ca. 230 meter ten oosten van het projectgebied een hoge druk gasleiding is gelegen. Het betreft hier de volgende leiding:

Eigenaar	Leidingnaam	Diameter [mm]	Druk [bar]	Invloeds-gebied [m]
N.V. Nederlandse Gasunie	Z-541-06	168,3	40	72,7

Tabel Leidingeigenschappen hogedruk aardgasleidingen (Nederlandse Gasunie, 2008)

Door adviesbureau Oranjewoud is een QRA⁴ uitgevoerd naar – onder meer – deze gasleiding. Hieruit is gebleken dat deze leiding geen 10-6 (PR) contour heeft. Voor het invloedsgebied van de leiding worden conform het nieuwe beleid de 1%- letaliteitsafstand en 100%-letaliteitsafstand gebruikt. Het projectgebied ligt ruim buiten het invloedsgebied van deze gasleiding. Conform artikel 12 van het Bevb is de verantwoordingsplicht voor het groepsrisico uitsluitend van toepassing voor de buisleidingen met een invloedsgebied dat tot in het plangebied reikt, en waarbij binnen het invloedsgebied van de buisleiding kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten (kunnen) worden toegelaten. Deze situatie doet zich hier niet voor, zodat de aanwezige gasleiding geen beperkingen oplegt m.b.t. het onderhavige project.

Hoogspanningslijnen

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

4.5 Milieuzonering

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

⁴ Oranjewoud (augustus 2011), Onderzoek externe veiligheid de Brier deel A: Risico-inventarisatie en kwantitatieve risicoanalyses (projectnr 242899).

4.5.1 VNG Handreiking Bedrijven en Milieuzonering

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

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

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

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

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

4.5.2 Invloed milieuhinder vanuit het besluitgebied

De inrichting bestaat qua milieu-invloed uit twee relevante bedrijfsfuncties:

1. een benzineservicestation met LPG-doorzet van minder dan 1000 m³/jr. (SBI-code 505-2). Op basis van een omgevingstype 'rustige woonwijk' bedraagt de aanbevolen afstand tot woningen 50 meter (milieucategorie 3.1). De Leunseweg e.o. is ruimtelijk-functioneel echter niet te kwalificeren als 'rustige woonwijk', maar veeleer als 'gemengd gebied'. Hierdoor mag uitgegaan worden van één afstandstrede lager, d.w.z. milieucategorie 2 met een aanbevolen afstand tussen de inrichting en woningen van 30 meter.
2. een autowasserij (SBI-code 5020.5). Hiervoor bedraagt de – naar het omgevingstype 'gemengd' gecorrigeerde - aanbevolen afstand 10 meter (milieucategorie 1).

LPG-tankstation

De afstand tussen de grens van het LPG-tankstation en de dichtstbijzijnde woning aan de Leunseweg 47 bedraagt ca. 5 meter. Echter het betreft hier de afstand tussen de nieuwe tankshop (winkel) en deze woning. De grootste afstand in deze – 30 meter- wordt veroorzaakt door het aspect ‘gevaar’.

De andere aspecten – geur, stof en geluid – kennen een – gecorrigeerde - afstand van 0 tot max. 10 meter. De bestaande locatie van het LPG-vulpunt, de LPG-tank en de LPG-afleverzuil blijft ongewijzigd. De afstand tussen de afleverzuil met LPG en het LPG-vulpunt en de genoemde dichtstbijzijnde woning aan de Leunseweg 47 blijft ca. 40 respectievelijk ca. 75 meter bedragen. Hierdoor wordt meer dan voldoende ruimtelijke scheiding gerealiseerd tussen het LPG-tankstation en woningen in de omgeving, zodat voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gegarandeerd blijft.

Wasboxen

De afstand tussen de wasboxen en de genoemde dichtstbijzijnde woning bedraagt ca. 30 meter. Hierdoor wordt –ook in dit geval - meer dan voldoende ruimtelijke scheiding gerealiseerd tussen de wasboxen en woningen in de omgeving, zodat voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gegarandeerd blijft. Daar komt bij dat het gebruik van wasboxen niet 24 uur per dag plaatsvindt, maar vooral – zo blijkt uit praktijk(bedrijfs)ervaring van de initiatiefnemer - in de dag- en vroege avondperiode. Hier moet tevens nog worden opgemerkt dat ter plaatse van het LPG-tankstation c.q. binnen de geldende bestemming ‘Bedrijf’ autowasboxen nu ook al zijn toegestaan. Tenslotte leidt de omzetting van de huidige autowasserette naar self service wasboxen eerder tot een vermindering van geluidsbelasting op de omgeving. Immers het gebruik van mechanische apparatuur binnen de huidige autowasserette (zoals de wasborstels) levert veel meer geluidsbelasting op dan wasboxen waar klanten zelf met een hogedruk reiniger of met eigen wasbenodigdheden hun auto komen wassen.

4.6 Cultuurhistorie en archeologie

Cultuurhistorische waarden in een stedelijk gebied kunnen betrekking hebben op:

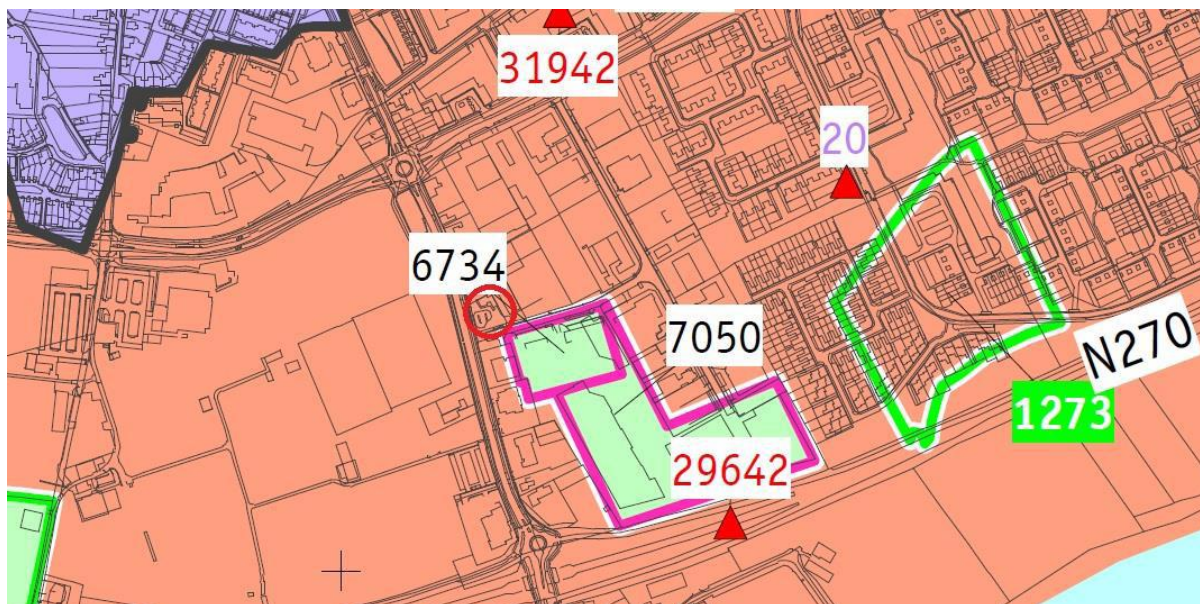
1. bebouwde cultuurhistorie (monumenten/historische stedenbouw/molenbiotoop);
2. archeologische waarden.

Ad 1.

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

Ad 2.

Ten aanzien van archeologie is het uitgangspunt dat het archeologisch erfgoed moet worden beschermd op de plaats waar het wordt aangetroffen. Dit vloeit voort uit het Europees Verdrag van Valetta (1992) inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed en de Wet op de archeologische monumentenzorg die de Monumentenwet 1988 deels heeft aangepast. Gezien dit uitgangspunt mogen bekende archeologische monumenten niet aangetast worden en moet in geval van voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen in gebieden met een archeologische verwachting, in principe een inventariserend en waarderend vooronderzoek plaatsvinden. Volgens zowel de archeologische beleidskaart van de gemeente Venray uit 2008 als de geactualiseerde en in 2013 vastgestelde versie is het besluitgebied gelegen in een gebied met een hoge archeologische verwachting.



Uitsnede archeologische advieskaart

Archeologisch onderzoek in verband met dit project is evenwel niet noodzakelijk en ook niet zinvol. Op deze gronden rust – volgens het bestemmingsplan De Brier – de dubbelbestemming ‘Waarde-Archeologie’. Ter plaatse van deze gronden mag volgens de planregels van deze bestemming pas worden gebouwd, nadat de aanvrager van de omgevingsvergunning een archeologisch vooronderzoek overlegt waaruit in voldoende mate blijkt dat geen archeologische waarden in het geding zijn, dan wel nadat de aanwezige archeologische waarden voldoende zijn veilig gesteld. Een archeologisch onderzoek is volgens de planregels echter niet noodzakelijk is indien het te verstoren oppervlak kleiner is dan 500 m². In casu is dit het geval nu het bebouwde oppervlak van de nieuw te bouwen tankshop en de wasboxen max. 320 m² bedraagt. Bovendien zijn de gronden waarop gebouwd wordt al verstoord door bouw- en graafactiviteiten (woning, fundering, kelder) uit het verleden.

4.7 Ecologie

4.7.1 Gebiedsbescherming

Getoetst is of de voorgenoemde ontwikkeling invloed kan hebben op natuurgebieden of landschapselementen die beschermd zijn op grond van de Natuurbeschermingswet, Boswet, Algemene Plaatselijke Verordening, Wet ammoniak en veehouderij en bestemmingsplan (EHS, provinciale beschermingszones en gemeentelijke waarden). Bij een negatieve invloed kan een meldings-, herplant-, compensatie- en/of omgevingsvergunningplicht gelden.

Het besluitgebied is geheel in stedelijk gebied gelegen en maakt derhalve geen onderdeel uit van de Ecologische HoofdStructuur (EHS), Natura 2000-gebieden zoals Vogel- en Habitatrichtlijngebieden en beschermde natuurmonumenten (in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998) en (zeer) kwetsbare gebieden in het kader van de Wet ammoniak en veehouderij (Wav). Het besluitgebied omvat geen landschapselementen of bomen met een beschermde status.

4.7.2 Soortenbescherming

De Flora- en faunawet regelt de bescherming van de in het wild voorkomende inheemse planten en dieren: de soortenbescherming. De wet richt zich vooral op het in stand houden van populaties van soorten die bescherming behoeven. In de wet zijn algemene en specifieke verboden vastgelegd ten aanzien van beschermde dier- en plantensoorten. Naast een aantal in de wet (en daarop gebaseerde besluiten) vermelde specifieke mogelijkheden om ontheffing te verlenen van in de wet genoemde verboden, geeft de wet een algemene ontheffingsbevoegdheid aan de minister van LNV (artikel 75, lid 3). Bekeken moet worden in hoeverre ruimtelijke plannen negatieve gevolgen hebben op beschermde dier- en plantensoorten en of er compenserende of mitigerende maatregelen genomen moeten worden.

Daarnaast geldt voor iedereen in Nederland altijd, dus ook los van het voorliggende beoogde ruimtelijke project, dat de zorgplicht nageleefd moet worden bij het verrichten van werkzaamheden. Voor menig soort geldt dat indien deze zorgplicht nagekomen wordt een bepaald beoogd project uitvoerbaar is.

Flora en fauna in het besluitgebied

Op basis van natuurgegevens van de provincie Limburg en www.waarneming.nl zijn geen (nesten van) beschermde (broed)vogels, zoogdieren (waaronder vleermuizen), amfibieën, reptielen, vlinders en beschermde plantensoorten aangetroffen binnen het besluitgebied.

De gronden van het besluitgebied zijn in gebruik als bedrijfsperceel. Doordat het besluitgebied geheel verhard en bebouwd is en exclusief wordt gebruikt voor menselijke (economische) activiteiten (bedrijf, verkeersbewegingen), vindt er een zodanige regelmatige verstoring plaats dat deze gronden geen geschikte biotoop zijn voor beschermde dier- of plantensoorten. Gelet op het bovenstaande is een verstoring van beschermde flora en fauna door het onderhavig plan niet te verwachten, waardoor er geen noodzaak is tot het uitvoeren van een uitgebreidere toets als bedoeld in de Flora- en Faunawet.

4.8 Verkeerkundige aspecten

4.8.1 Ontsluiting en verkeersveiligheid

De wegenstructuur in de kern van Venray is opgebouwd rond de twee ringen (bekend als de binnenring en de buitenring), de verbindingswegen tussen deze ringen en de uitvalswegen naar de kerkdorpen en de (boven)regionale wegen. In het Venray's Verkeers- en Vervoersplan (VVVP ' Venray veilig en bereikbaar) uit 2007 is een wegcategorisering opgenomen. De wegen in Venray zijn verdeeld in:

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

Het besluitgebied wordt op dit moment ontsloten via de Leunseweg. De Leunseweg kan worden getypeerd als gebiedsontsluitingsweg. Deze functie is van toepassing op wegen met een overwegende verkeersfunctie én een belangrijke rol binnen de gehele wegenstructuur. Een groot aandeel van het verkeer op deze wegen heeft een herkomst of bestemming buiten de directe omgeving van de weg. De weginrichting en omgeving zijn dus vooral gericht op doorstroming.

Het project leidt ten opzichte van de bestaande situatie tot extra verkeersbewegingen. De bestaande tankshop wordt immers vervangen door een nieuwe (grotere) winkelruimte (shop), de 3 wasboxen vervangen de bestaande carwash-gelegenheid en het tankstation kent straks een 24-uurs-openstelling. Uit nader onderzoek naar optredende verkeersbewegingen vanwege deze inrichting – waar ook in het kader van het aspect luchtkwaliteit naar is verwezen – is gebleken dat over een periode van 10 jaar (2015-2025) de toename van het aantal verkeersbewegingen van en naar deze inrichting stijgt van 1426 per werkdagemaal naar 1711 verkeersbewegingen per werkdagemaal.

Afgezet tegen de bestaande verkeersintensiteit op de Leunseweg en de autonome ontwikkeling van het verkeersaanbod op deze weg – van 12.938 verkeersbewegingen per werkdagemaal in 2015 naar 14.150 verkeersbewegingen per werkdagemaal in 2025 – blijkt dat de extra toename van verkeer als gevolg van dit project opgaat in het heersende verkeersbeeld en de autonome verkeersontwikkeling op de Leunseweg. De bestaande wijze van ontsluiting van het tankstation voor motorvoertuigen ((vracht)auto's, motoren) – waarbij het komende als het vertrekkende verkeer via een eenrichtingsverkeersstructuur via de Leunseweg wordt afgewikkeld – blijft onveranderd. Dit project heeft dan ook geen gevolgen voor de Venrayse wegenstructuur, het bestaande wegprofiel van en de bestaande verkeersveiligheidssituatie op de Leunseweg.

4.8.2 Parkeren en laden en lossen

Het benodigd aantal parkeerplaatsen wordt berekend aan de hand van de '**Beleidsnota Parkeernormen Venray**'. In deze beleidsnota zijn de parkeerkencijfers van het CROW vertaald naar parkeernormen voor de Gemeente Venray. De normen staan weergegeven in bijlage 3 van de Beleidsnota. In de beleidsnota staan verder de uitgangspunten en toepassingsregels m.b.t. parkeren. Dit is het leidende document.

De ligging van een gebied bepaalt mede de parkeernorm. Venray is daarom ingedeeld in drie stedelijke zones:

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

Parkeren en laden en lossen vindt plaats op eigen terrein. Het besluitgebied valt onder de zone '**Rest bebouwde kom, kerkdorpen en buitengebied**'. De Beleidsnota Parkeernormen Venray kent evenwel geen specifieke parkeerkencijfers voor tankshops/detailhandel bij tankstations en voor wasboxen.

Er is gekozen om voor wat betreft de parkeerdruk vanwege de tankshop aan te sluiten bij de parkeernorm voor een functie die ruimtelijk zo veel mogelijk vergelijkbaar is met de beoogde functie, namelijk de normen voor een kleine (buurt) supermarkt. Voor het bepalen van de parkeerdruk van de wasboxen heeft er een expliciete telling plaatsgevonden waarmee de verkeersaantrekkende werking en de wachtrijen onderzocht zijn.

Tankshop

Uitgangspunt is hier een parkeernorm van 3,5 pp/ 100 m² BVO binnen de zone 'Rest bebouwde kom, kerkdorpen en buitengebied'. Uitgaande van een BVO van 180 m² betekent dit dat er $1,8 \times 3,5 = 6,3$ (afgerond 7 (!)) parkeerplaatsen aanwezig dienen te zijn voor de tankshop. Hiermee wordt uitgegaan van een ruime parkeernormering. De feitelijke situatie is namelijk dat veel klanten van de tankshop eerst tanken, hun motorvoertuig laten staan bij de afleverzuil en dan in de tankshop aankopen doen en afrekenen.

Wasboxen

In de periode 15 april t/m 7 mei 2016 heeft de initiatiefnemer tellingen laten uitvoeren van de concrete verkeersaantrekkende werking en wachtrijen die optreden bij het gebruik van wasboxen bij een tankstation.

Als referentietankstation voor deze tellingen is het tankstation van de initiatiefnemer aan de Stationsstraat 90 te Horst gebruikt. Dit tankstation is namelijk zeer vergelijkbaar met het onderhavige tankstation in de beoogde opzet (inclusief LPG, ruim opgezette tankshop, 4 wasboxen, 24 uren-openstelling). Verder zijn diverse representatieve dagdelen onderzocht (woensdagavond, vrijdagochtend, vrijdagmiddag en zaterdagmiddag (piekmoment)).

Uit de gegevens betreffende de verkeersaantrekkende werking en wachtrijen die kunnen ontstaan vanwege het gebruik van wasboxen blijkt dat tijdens reguliere dagdelen, niet of nauwelijks wachtrijen ontstaan. Het enig moment waarop dat wel gebeurd is op het piekmoment van de zaterdagmiddag. Dan kan zich de situatie voordoen dat alle wasboxen in gebruik zijn en er een wachtrij van maximaal 1 x het aantal wasboxen ontstaat. E.e.a betekent voor dit project; 3 wasboxen in gebruik en 3 wachtende auto's.

Bij de terreininrichting is voorzien in de realisatie van 7 vaste parkeerplaatsen en 3 opstelplaatsen voor het wachtende verkeer i.v.m. de wasboxen.

Laden en lossen

Het project voorziet verder in 1 opstelplaats voor het laden en lossen. Deze opstelplaats is noodzakelijk voor het bevoorraden van de tankshop. Gemiddeld zal 2 x daags een kleine vrachtwagen of bestelbus de tankshop bevoorraden. De geplande laad-en losplaats is groot genoeg om een vrachtwagen te laten parkeren en deze te laden en te lossen. De bestaande inrit aan de Leunseweg zal enige meters naar het zuiden verplaatst worden zodat de nieuwe opstelplaats voor het vrachtverkeer adequaat bereikbaar wordt. Achter de opstelplaats bevindt zich een (schuinaflopende) muur van 4 meter breed, waarmee geluidsoverlast door het laad-en losverkeer voor de aangrenzende woning wordt voorkomen.



parkeren en aan-en wegrijroute vrachtverkeer

4.9 Waterhuishouding

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

4.10 Niet gesprongen explosieven (NGE)

Op vele locaties in Nederland bevinden zich nog conventionele explosieven uit de Tweede Wereldoorlog in de ondergrond, zoals niet ontplofte vliegtuigbommen (blindgangers), granaten, mijnen en (handwapen)munitie. Ook in Venray hebben delen van het gemeentelijke grondgebied in de Tweede Wereldoorlog onder vuur gelegen. Bij eventuele grondwerkzaamheden in het besluitgebied ter plaatse van gronden die sinds de Tweede Wereldoorlog **niet** geroerd zijn, dient uit oogpunt van veiligheid en zorgvuldigheid, onderzoek verricht te worden naar NGE.

Explosievenonderzoek brengt de aanwezigheid en risico's van explosieven uit de Tweede Wereldoorlog in kaart. Indien noodzakelijk worden deze explosieven vervolgens verwijderd en onschadelijk gemaakt. De gronden van het besluitgebied zijn echter sinds de Tweede Wereldoorlog veel veelvuldig geroerd c.q. verstoord door agrarisch bodemgebruik. Er zijn hierbij nimmer explosieven aangetroffen. Onderzoek is niet noodzakelijk.

HOOFDSTUK 5 BELANGENAFWEGING

Dit project ziet op de verbouw van het LPG-tankstation op de hoek Leunseweg 47B-Acaciastraat te Venray. Het project houdt de sloop in van de bestaande tankshop, de bedrijfswoning en een carwash-voorziening en vervolgens de bouw van een nieuwe tankshop, drie nieuwe wasboxen en een akoestische scheidingsmuur met het perceel Leunseweg 47. De locatie valt binnen het bestemmingsplan 'De Brier'. De locatie is bestemd als 'Bedrijf', 'Detailhandel' en 'Waarde-Archeologie'. Voor de locatie van het tankstation is een functie-aanduiding 'verkoop motorbrandstoffen met LPG' opgenomen. De planregels van dit bestemmingsplan staan de bouw en exploitatie van de drie wasboxen, de bouw van de nieuwe tankshop en het uitoefenen van detailhandel in de tankshop niet toe. Het project kan wel gerealiseerd worden door middel van een door Burgemeester & Wethouders van Venray te verlenen omgevingsvergunning voor het bouwen evenals voor het afwijken van het bestemmingsplan (artikel 2.1 lid 1 onder a en c Wabo).

Uit deze ruimtelijke onderbouwing blijkt dat het project in overeenstemming is met rijks-, provinciaal- en gemeentelijk ruimtelijk beleid. Het project heeft betrekking op een kleinschalig bouwplan, waarbij de bestaande bedrijfs- en detailhandelsfunctie wordt voortgezet. Het betreft hier een stedelijke ontwikkeling binnen stedelijk gebied, waarbij geen rijks-of provinciale belangen uit het SVIR resp. POL 2014 geschaad worden.

De ontsluiting van het besluitgebied vindt plaats via de Leunseweg. De Leunseweg is een openbare gebiedsontsluitingsweg. Het project leidt niet wezenlijk extra verkeersbewegingen op deze weg. Er wordt op eigen terrein verder voorzien in voldoende parkeerplaatsen en een laad- en losplaats. Het project heeft door zijn kleinschaligheid geen consequenties voor de wegenstructuur, verkeersveiligheid en het aantal openbare parkeerplaatsen.

Het onderhavige project leidt niet tot een wezenlijke andere stedenbouwkundige en architectonische situatie dan de bestaande situatie ter plaatse van het besluitgebied e.o. De bestaande tankshop en de bestaande bedrijfswoning worden gesloopt. Deze gebouwen worden vervangen door gebouwen die zowel qua bouwkundige maatvoering, kleurstelling en materiaalgebruik als qua functie passen bij de bestaande bebouwing en bestaande functies binnen het besluitgebied. De realisatie van een nieuwe tankshop betekent slechts de vervanging van de reeds bestaande functies in het gebouw (verkooppunt motorbrandstoffen en bijbehorende ondergeschikte detailhandel). Verder wordt overgegaan tot een 24-uurs verkoop van motorbrandstoffen.

Door het project en gelet op de aard en waarden binnen het besluitgebied worden er geen natuur-, landschaps- en cultuurhistorische waarden en beschermde flora en fauna aangetast. Ook zijn er geen milieu-planologische en/of veiligheidsbeperkingen met betrekking tot de realisatie van het project. De financiering van het project geschiedt door de initiatiefnemer en financiële risico's voor de gemeente Venray worden afgedekt door een anterieure overeenkomst.

Het project is ruimtelijk aanvaardbaar. Er worden geen belangen geschaad door het verlenen van medewerking aan de realisatie van het project.

HOOFDSTUK 6 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID EN KOSTENVERHAAL

De realisatie van het plan geschiedt voor rekening van de initiatiefnemer. De gemeentelijke financiën zijn hierbij niet in het geding. De gronden worden door de initiatiefnemer gehuurd. De grondeigenaar is akkoord met deze ontwikkeling. Het initiatief betreft geen bouwplan dat onder de Grexwet valt. Een exploitatieplan of -overeenkomst is hierdoor niet aan de orde. De legesverordening is wel van toepassing. Met de initiatiefnemer is verder een planschadeverhaalsovereenkomst afgesloten waarin planschade wordt afgewenteld op de initiatiefnemer. De economische uitvoerbaarheid is niet in het geding.

HOOFDSTUK 7 SYSTEMATIEK EN VERBEELDING

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

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

HOOFDSTUK 8 PROCEDURE

8.1 Procedure artikel 3.10 e.v. Wabo

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

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

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

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

BIJLAGEN

BIJLAGE 1

AKOESTISCH ONDERZOEK

BIJLAGE 2

VERKENNEND BODEMONDERZOEK

BIJLAGE 3

LUCHTKWALITEIT