

**Bestemmingsplan
De Hulst I**

Gemeente Venray

PLANGROEP HEGGEN B.V.



Born, maart 2013

Versie: NL.IMRO.0984.BP11017-va01
Kenmerk: 11.115.R001.KT
Auteur(s): mr. K. Tielen
ing. J. van Schie

Toelichting

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Situering en begrenzing van het plangebied	5
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	6
1.4	Functie en doelstelling van het bestemmingsplan	6
1.5	Leeswijzer	7
2	Ruimtelijke inventarisatie en analyse	8
2.1	Ruimtelijke en functionele hoofdstructuur	8
2.2	Groenstructuur	12
2.3	Rooilijnen Rijkswaterstaat	13
2.4	Verkeerskundige aspecten (verkeersstructuur, parkeren bereikbaarheid)	13
2.5	Kabels en leidingen	14
2.6	Cultuurhistorie en archeologie	14
3	Planologisch beleidskader	18
3.1	Rijksbeleid	18
3.1.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	18
3.2	Provinciaal beleid	18
3.2.1	Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006 (POL2006)	18
3.2.2	Handreiking ruimtelijke ontwikkeling	20
3.2.3	Programma werklocaties Limburg 2020	22
3.3	Gemeentelijk beleid	22
3.3.1	Strategische visie	22
3.3.2	Ontwikkelingsperspectief 2015	23
3.3.3	Economisch beleid	24
3.3.4	Detailhandelbeleid	27
3.3.5	Verkeer- en vervoersbeleid	28
3.3.6	Milieubeleid	30
3.3.7	Ruimtelijke Kwaliteit	30
3.3.8	Groenbeleid	32
3.3.9	Structuurvisie 'De Hulst I'	33
4	Randvoorwaarden / onderzoek	40
4.1	Inleiding	40
4.2	Milieu	40
4.2.1	Planmer	40
4.2.2	Bodem	40
4.2.3	Geluid	41
4.2.4	Luchtkwaliteit	42
4.2.5	Milieuzonering - invloed bedrijvigheid	43
4.3	Waterhuishouding	43
4.3.1	Wateroverleg	43
4.3.2	Beleid	43
4.3.3	Huidige en toekomstige situatie	45
4.4	Externe veiligheid	46
4.5	Onderzoek Niet Gesprongen Explosieven	48
4.6	Ecologie	48
4.7	Duurzaam bouwen	50
5	Planbeschrijving	52
5.1	Uitgangspunten en randvoorwaarden	52
5.2	Bedrijvigheid	52
5.3	Agrarisch gebied	55

5.4	Wonen	55
5.5	Verkeer	55
6	Juridische opzet	58
6.1	Planvorm en plansystematiek	58
6.2	Planstukken	58
6.3	Toelichting op de planverbeelding	58
6.4	Toelichting op de planregels	59
7	Handhaving	66
8.	Economische uitvoerbaarheid	70
9	Procedure, inspraak en overleg	72
9.1	Procedure	72
9.2	Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening	72
9.3	Tervisielegging en naar voren brengen zienswijzen ex art. 3.8 Wet ruimtelijke ordening j ^o afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht	72
	Ingebonden bijlagen	
	Bijlage 1: overzicht bodemonderzoek uitgevoerd in het plangebied	74
	Bijlage 2: reacties vooroverleg	78

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gemeente Venray heeft besloten de bestemmingsplannen van een aantal van haar bedrijventerreinen te herzien. Aanleiding hiervoor is gelegen in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), dat bepaalt dat gemeenten eens in de 10 jaar hun bestemmingsplannen moeten actualiseren. Voorliggend plan is een onderdeel van een actualisatieslag van de gemeente Venray waarin de bestemmingsplannen van 7 binnen de gemeentegrenzen gelegen bedrijventerreinen worden herzien. Naast het bestemmingsplan van het bedrijventerrein De Hulst I zijn of worden de bestemmingsplannen van de bedrijventerreinen Smakterheide, Keizersveld, Ysselsteyn, de Witte Vennen, De Hulst II, en de De Brier geactualiseerd.



Figuur 1.1: bedrijvigheid langs de Henri Dunantstraat

De gelijktijdige actualisatie van de verschillende bestemmingsplannen biedt een kans tot het aanbrengen van één zelfde systematiek binnen deze plannen. Gestreefd wordt door middel van een integrale herziening uniformiteit in de toelichting, planverbeelding en planregels aan te brengen: de beoogde uniformiteit komt de leesbaarheid, werkbaarheid en handhaafbaarheid van de plannen ten goede.

Dit bestemmingsplan is in de eerste plaats beheersgericht: de bestaande situatie is op de planverbeelding en in de planregels vastgelegd. In voorliggend bestemmingsplan is echter ook rekening gehouden met mogelijke toekomstige ontwikkelingen op het bedrijventerrein: in het Ontwikkelingsperspectief 2015 van de gemeente Venray (zie verder paragraaf 3.3.2) is aangegeven dat delen van het bedrijventerrein De Hulst I in aanmerking komen voor herstructurering en/of revitalisering. Ten einde een kader te bieden voor de gewenste

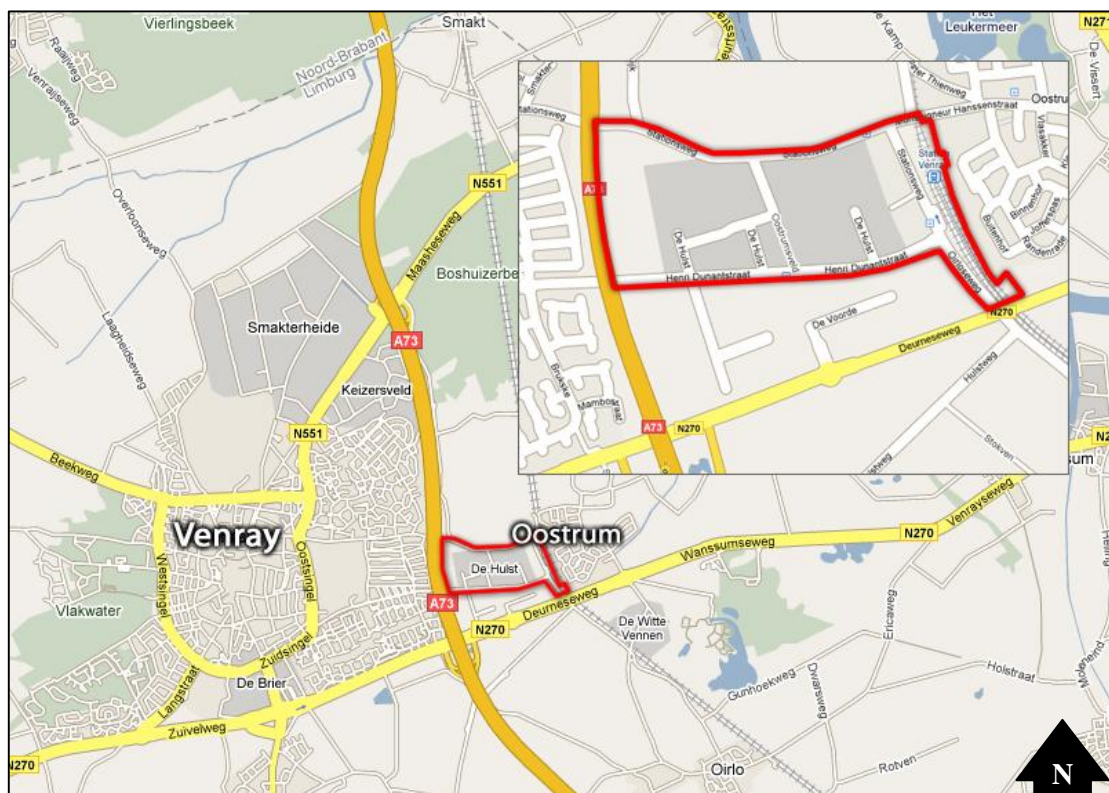
ontwikkelingsrichting van het terrein is door de gemeente Venray ten aanzien van De Hulst I in december 2011 een structuurvisie¹ vastgesteld. Het doel van deze structuurvisie is drieledig:

- § het formuleren van een lange termijn visie voor de toekomstige ontwikkeling van het bedrijventerrein de Hulst I;
- § het dienen als toetsingskader voor particuliere initiatieven van particulieren;
- § het dienen als input voor het te actualiseren bestemmingsplan.

Voorliggend bestemmingsplan betreft dit te actualiseren bestemmingsplan. Het ontwikkelingskader dat is opgenomen in de structuurvisie zal in hoofdstuk 3 van deze plantoelichting uitvoerig worden toegelicht. Middels in voorliggend bestemmingsplan opgenomen flexibiliteitinstrumenten (wijzigings- en afwijkingsbevoegdheden) kan actief invulling worden gegeven aan de in de structuurvisie geformuleerde doelstellingen.

1.2 Situering en begrenzing van het plangebied.

Het plangebied is gelegen ten oosten van de Rijksweg A73, tussen de kernen Venray en Oostrum. De noordelijke plangrens wordt gevormd door de Stationsweg en de Mgr. Hanssenstraat (deels). Het stationsgebied van Oostrum is gelegen binnen de grenzen van onderhavig bestemmingsplan en vormt de oostelijke planbegrenzing. Aan de zuidzijde wordt het plangebied begrensd door de Henri Dunantstraat. De geluidswal langs de reeds genoemde A73 ten slotte vormt de westelijke plangrens. Het oppervlak van het plangebied bedraagt ca. 38,5 ha. In onderstaande afbeelding 1.2 is de topografische ligging van het plangebied weergegeven.



Figuur 1.2: Topografische ligging plangebied

¹ Gemeente Venray (december 2011), *Structuurvisie 'De Hulst I'*. Venray

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

In het plangebied is momenteel een tweetal bestemmingsplannen (deels) van toepassing:

§ Bestemmingsplan 'De Hulst' (vastgesteld 24 april 1979, goedgekeurd 25 maart 1980);

§ Bestemmingsplan 'Kerkdorp Oostrum' (vastgesteld 22 juni 2004, goedgekeurd 21 december 2004).

Op deze plannen zijn in de loop der jaren verschillende (al dan niet binnenplanse) vrijstellingen verleend. De hierboven genoemde bestemmingsplannen komen, voor zover ze vallen binnen het plangebied van voorliggend bestemmingsplan, met de inwerkingtreding van het nieuwe bestemmingsplan 'De Hulst I' te vervallen. De in de loop der jaren verleende vrijstellingen en ontheffingen zijn in voorliggend bestemmingsplan verwerkt.

1.4 Functie en doelstelling van het bestemmingsplan

Het bestemmingsplan vormt bij uitstek het instrument voor de gemeentelijke ruimtelijke ordening. Per 1 juli 2008 zijn gemeenten verplicht voor hun gehele grondgebied bestemmingsplannen vast te stellen. In een bestemmingsplan wordt het ruimtelijk beleid van de gemeente vertaald. Het vormt daarmee een beleidsstuk waarin alle bij het gebruik van de grond betrokken belangen worden gecoördineerd ten behoeve van een zo doelmatig mogelijke indeling en een verantwoord gebruik van grond en opstallen. Het gaat dus om het actief coördineren van belangen ten behoeve van een goede ruimtelijke ontwikkeling.

Beleid vormt de drager en toetssteen voor een goede ruimtelijke ordening. In eerste instantie moet duidelijk zijn welk beleid er ten aanzien van een gebied wordt beoogd. Op basis van een inventarisatie van de aanwezige functies en bebouwing, de analyse van knelpunten en het bepalen van de mogelijkheden voor de gewenste functionele en ruimtelijke ontwikkeling kunnen uitspraken worden gedaan over het plangebied. De beleidsuitgangspunten dienen niet te worden beperkt tot de bestaande situatie en de korte termijn, maar dienen tevens inzicht te geven op de middellange of zelfs de lange termijn. De beleidsuitgangspunten kunnen dan ook betrekking hebben op concrete situaties, mogelijkheden en wensen voor de toekomst.

Het bestemmingsplan 'De Hulst I' is primair een zogenaamd beheersplan. Dit wil zeggen dat het plan in de eerste plaats gericht is op het behouden en beheren van de bestaande ruimtelijke situatie. Gelet op de door de gemeente voorgestane revitalisering van het bedrijventerrein wordt de huidige ruimtelijke situatie echter niet compleet bevroren. Kleinschalige ontwikkelingen binnen de bestaande functies zijn mogelijk. Met gebruikmaking van binnenplanse flexibiliteitinstrumenten worden middels de planregels tevens enkele grootschalige nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Deze nieuwe ontwikkelingen zijn aan voorwaarden verbonden welke zijn vastgelegd in de planregels. Samen met de structuurvisie 'De Hulst I' vormt voorliggend bestemmingsplan derhalve het kader voor de verdere doorontwikkeling van het bedrijventerrein.

Middels dit bestemmingsplan worden de thans in het gebied vigerende bestemmingsplannen herzien, alsmede alle op grond van artikel 19 van de (oude) Wet op de Ruimtelijke Ordening verleende vrijstellingen. Het bestemmingsplan kan worden getypeerd als een gedetailleerd bestemmingsplan met een hoge flexibiliteit. De gedetailleerde bestemmingswijze draagt zorg voor het stellen van de condities waaraan de in het plangebied eventuele ruimtelijke ontwikkelingen moeten voldoen. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan de behoefte van rechtszekerheid voor mogelijke belanghebbenden. De flexibiliteitmogelijkheden (zoals wijzigings- en afwijkingsbevoegdheden en nadere eisen) dienen ertoe om het toekomstige gewenste grondgebruik te kunnen verwezenlijken, dan wel toekomstige ongewenste ontwikkelingen tegen te kunnen gaan.

1.5 Leeswijzer

Het bestemmingsplan 'De Hulst I' bestaat naast deze plantoelichting uit de volgende stukken:

- § de dataset met kenmerk NL.IMRO.0984.BP11017, zoals deze is opgebouwd conform de RO standaarden 2008;
- § de analoge planverbeelding (schaal 1: 1.000);
- § de planregels.

De planverbeelding en de planregels vormen samen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan en moeten te alle tijden in onderlinge samenhang worden gezien. Op de planverbeelding zijn de bestemmingen van de in het plangebied gelegen gronden en opstallen opgenomen, alsmede een renvoi waarin een verklaring van de op de planverbeelding voorkomende bestemmingen en aanduidingen is weergegeven.

Daarnaast worden in voorliggende plantoelichting de aan het plan ten grondslag liggende uitgangspunten en randvoorwaarden beschreven: hoofdstuk 2 van deze plantoelichting bevat een ruimtelijke inventarisatie en analyse van het plangebied. In hoofdstuk 3 wordt het relevante beleid van Rijk, provincie, regio en gemeente behandeld. Vervolgens komen in hoofdstuk 4 de milieuaspecten zoals geluid, bodem, waterhuishouding, externe veiligheid, luchtkwaliteit, milieuzonering en duurzaam bouwen aan bod. In hoofdstuk 5 wordt het plan beschreven (uitgangspunten en programma). De juridische opzet van het plan wordt behandeld in hoofdstuk 6. De economische uitvoerbaarheid van het plan wordt in hoofdstuk 7 aangetoond. Hoofdstuk 8 behandelt het aspect handhaving. In hoofdstuk 9 ten slotte wordt de te volgen procedure besproken en zijn de resultaten van de inspraak- en overlegmomenten opgenomen.

2 RUIMTELIJKE INVENTARISATIE EN ANALYSE

2.1 Ruimtelijke en functionele hoofdstructuur

Het plangebied, dat is gelegen tussen de A73, de Stationsweg, het woongebied gelegen ten oosten van het stationsgebied Oostrum en de Henri Dunantstraat, beslaat het bedrijventerrein De Hulst I en het aangrenzende stationsgebied Oostrum.

In onderstaande figuur is een luchtfoto van het plangebied opgenomen.



Figuur 2.1: luchtfoto plangebied

Het bedrijventerrein De Hulst I is hoofdzakelijk ontstaan in de jaren 70 en 80 van de vorige eeuw. Een deel van de woningen en bedrijfscomplexen langs de Stationsweg dateert al van eerdere datum. Momenteel laat de (ruimtelijke en functionele) kwaliteit van het bedrijventerrein gedeeltelijk te wensen over. In dit kader is het bedrijventerrein door de provincie Limburg en de gemeente Venray aangemerkt als een te herstructureren bedrijventerrein.

De Hulst I is een relatief kleinschalig bedrijventerrein, dat door de sterke menging van wonen en bedrijven niet structureel geordend is. De meeste bedrijven op het terrein opereren in de sectoren bouwnijverheid, reparatie (garages), groothandel en vervoer. Het zijn vooral kleine en middelgrote ondernemingen, met enkele tot enkele tientallen werknemers. De kavelgrootte ligt gemiddeld tussen de 2.000 en 5.000 m². De kavels worden over het algemeen intensief benut (qua bebouwing en/of opslag); er is nauwelijks sprake van restruimte. Het grootste bedrijf qua omvang is Verstappen Verpakkingen aan de Henri Dunantstraat 29, met een bedrijfskavel van ruim 2 hectare.

Verspreid over het bedrijventerrein zijn op diverse percelen bedrijfswoningen aanwezig. Sommige bedrijfswoningen zijn niet meer in gebruik als woning, maar hebben een andere (kantoor- of bedrijfs-) functie gekregen. Naast bedrijfswoningen bevinden zich in het plangebied diverse 'reguliere' woningen. Deze zijn vrijwel allemaal gelegen aan de randen van het bedrijventerrein. Uitzonderingen hierop zijn twee woningen aan de Stationsweg 124 A en de Looierijweg 6. Deze woningen liggen aan doodlopende weggetjes achter de bebouwing van de Stationsweg, midden tussen de bedrijfsbebouwing.

De structuur van het plangebied is het best te omschrijven aan de hand van een aantal deelgebieden, die elk hun eigen ruimtelijke en functionele karakteristiek kennen. De

onderverdeling in deelgebieden hangt samen met de verschillende wegen die door het plangebied lopen. De volgende deelgebieden kunnen worden onderscheiden: *Stationsweg (lint)*, *Stationsweg (station)*, *Henri Dunantstraat* en *De Hulst (binnengebied)*.

STATIONSWEG (LINT)

Tussen de A73 en de spoorlijn Roermond - Nijmegen vormt de Stationsweg de noordelijke plangrens. Deze weg vormt de historische verbinding tussen de kernen Oostrum en Venray. Hierdoor kent de Stationsweg een karakteristieke lintstructuur van oudere bebouwing, met daartussen verschillende doorzichten op het achterliggende buitengebied.



Figuur 2.2: De Stationsweg gezien in oostelijke richting



Figuur 2.3: het voormalig BAM terrein



Figuren 2.4 en 2.5: woon- en bedrijfsbebouwing aan de Stationsweg

Langs de zuidzijde van de Stationsweg ligt veelal vrijstaande woonbebouwing. Richting de A73 en de kern Venray bevinden zich een agrarisch bedrijf en een meubelzaak. Opvallend in de huidige structuur is de voormalige bedrijfslocatie van de BAM, welke momenteel braakliggend is. Er bestaan concrete plannen om dit terrein te herontwikkelen tot woon-werkkavels. In de volgende hoofdstukken zal hier nader op worden ingegaan. Verder naar het oosten bevinden zich langs het lint van de Stationsweg enkele markante bedrijfspanden, zoals bijvoorbeeld de bebouwing op het Muveroterrein, welke stamt uit de jaren vijftig van de vorige eeuw. Een van deze panden is momenteel in gebruik als bedrijfsverzamelgebouw. Hierin zijn diverse kleine en grote bedrijfjes gevestigd: dit betreft met name groot- en detailhandelbedrijven, garages en klusbedrijven. In de noordoostelijke hoek van het bedrijventerrein ligt een voormalige veevoederfabriek, waarin momenteel ook enkele kleine bedrijven zijn ondergebracht. Tevens bevinden zich hier nog twee detailhandelzaken.

Een gedeelte van de bebouwing in het deelgebied heeft een lage ruimtelijke uitstraling. Daarnaast is er een wildgroei aan reclame-uitingen. Met name bij de diverse bedrijfsverzamelgebouwen kan dit een rommelig beeld geven.

STATIONSWEG (STATIONSOMGEVING)

Dit deelgebied betreft het deel van de Stationsweg dat vanaf de kruising Stationsweg - Mgr. Hanssenstraat richting het zuiden loopt. Langs dit deel van de Stationsweg is voornamelijk woningbouw aanwezig. Aan de zuidzijde liggen enkele eenvoudige vrijstaande woningen, gelegen aan een brede groenstrook. De oudere woonbebouwing uit de jaren 20 en 30 van de vorige eeuw is meer richting het noorden gesitueerd en heeft een karakteristieke uitstraling.

De noordwestelijke hoek van het deelgebied heeft een sterk gemengd karakter. Hier bevinden zich rond de oude veevoederfabriek een kapper, een financieel adviesbureau en een meubelwinkel. Markant is het kantoorverzamelgebouw 'Villa Josephine', dat zich tegenover het station bevindt. Het stationsgebied zelf heeft een open uitstraling. Het gebied is gericht op zijn functie als openbaar vervoerknooppunt. Dit betekent dat het busstation, parkeervoorzieningen en fietsenstallingen voor een groot deel het beeld van de openbare ruimte bepalen. De verkeersafwikkeling rondom het station is onduidelijk en onveilig. De gemeente heeft in 2010 een herinrichtingsvoorstel voor de stationsomgeving opgesteld. Dit herinrichtingsplan omhelsde onder meer een herschikking van de bestaande parkeervoorziening voor auto's (aantal parkeerplaatsen blijft gelijk), de aanleg van een stallingvoorziening voor circa 400 fietsen, het toevoegen van de OV-fiets (huurfiets voor treinreizigers) en het verbeteren van het busstation. De herinrichting van het stationsgebied is inmiddels afgerond.



Figuur 2.6 woonbebouwing aan de Stationsweg



Figuur 2.7: kantoorvilla 'Josephine'



Figuur 2.8: de voormalige veevoederfabriek op de hoek van de Stationsweg



Figuur 2.9: karakteristieke woonbebouwing aan de Stationsweg

HENRI DUNANTSTRAAT

Aan de noordzijde van de Henri Dunantstraat bevinden zich voornamelijk bedrijven. De diverse bedrijfsgebouwen liggen in een wisselende rooilijn. De bebouwingsstructuur staat niet loodrecht op de Henri Dunantstraat, maar ligt iets schuin. Daarnaast wordt de bebouwing onderbroken door veel open ruimte en is de schaal en materialisering van de gebouwen wisselend. Een enkel bedrijf heeft een representatief gedeelte (showroom of kantoor) aan de

voorzijde. In zijn algemeenheid kan gesteld worden dat de architectonische kwaliteit verhoogd kan worden. Dit wordt in de eerste plaats ingegeven door de functie van de Henri Dunantstraat als hoofdontsluitingsweg (zie ook paragraaf 2.3). Daarnaast is aan de overzijde van de Henri Dunantstraat het bedrijventerrein De Hulst II gelegen. Dit terrein wordt momenteel ontwikkeld tot een modern, representatief bedrijventerrein. Op dit moment sluiten de kwaliteitsniveaus aan weerszijden van de weg niet op elkaar aan.

Naast bedrijven bevinden zich in het deelgebied aan de Henri Dunantstraat een aantal volumineuze detailhandelvevestigingen: dit betreft een keukenspecialzaak, een tegel- en badkamerspecialzaak en een tankstation / garagebedrijf.



Figuren 2.10 en 2.11: De Henri Dunantstraat gezien in oostelijke en westelijke richting



Figuren 2.12 en 2.13: bedrijfsbebouwing langs de Henri Dunantstraat

DE HULST (BINNENGEBIED)

In het binnengebied van de Hulst staat een diversiteit aan grote en kleine loodsen. De invulling van de bedrijven aan de Hulst oogt utilitair: de aanwezige bebouwing heeft veelal een lagere kwaliteit. Naast 'reguliere' bedrijvigheid is aan de Hulst een aantal garagebedrijven gevestigd, van waaruit ook verkoop van auto's plaatsvindt. In het binnengebied van het bedrijventerrein komt incidenteel ook leegstand voor, welke zich met name concentreert aan de straat de Hulst. Ook een aantal bedrijfswoningen staat leeg.

De inrichting van de openbare ruimte bestaat uit een rijbaan met aan weerszijden parkeerstroken en/of voorterreinen van de bedrijven. Het onderscheid tussen openbaar gebied en privéterreinen is niet overal even duidelijk. De staat van het onderhoud van groen en straatverhardingen is matig. De buitenopslag bij bedrijven (veelal in het zicht) en de vele geparkeerde auto's op de openbare weg en in de 'openbare' groenstroken zorgen voor een rommelig beeld.



Figuren 2.14 en 2.15: De Hulst (ter plaatse van de aantakkingen op de Henri Dunantstraat), gezien in noordelijke richting



Figuren 2.16 en 2.17: bedrijfswoning en bedrijfsbebouwing in het middengebied

2.2 Groenstructuur

De Henri Dunantstraat wordt door een brede groene berm gescheiden van de ten noorden van de weg gelegen bedrijfskavels. Langs een groot deel van de Henri Dunantstraat zijn in deze berm bomenrijen aangeplant. Ter hoogte van de aansluiting Henri Dunantstraat - Hulst bevindt zich in de berm aan de overzijde van de Henri Dunantstraat eveneens een bomenrij, bestaande uit 6 bomen. Dit zorgt voor een enigszins groene entree van het bedrijventerrein. De twee meest oostelijk gelegen bedrijven langs de Henri Dunantstraat zijn door dichte beplanting omgeven.

Van een echte groenstructuur op het bedrijventerrein zelf is geen sprake. De meeste bedrijfskavels kennen weinig eigen groen. Ook in het openbaar gebied is nauwelijks waardevol groen aanwezig. De grootste groene gebieden bestaan uit de agrarische gronden langs de A73 en de diverse braakliggende bedrijfskavels, welke over het algemeen begroeid zijn met een verruigde gras/kruidentvegetatie. De woningen langs het lint van de Stationsweg hebben over het algemeen grote tuinen welke de kavels een groene aanblik geven. Langs de doodlopende straat Oostrumsveld, in het noorden van het plangebied, staan enkele forse loofbomen.

De stationsomgeving heeft wel een groen karakter, door de loofbomen welke delen van de Stationsweg begeleiden en door het particulier groen in de voortuinen van de aan deze straat gelegen woningen. Ten oosten van de spoorlijn Roermond - Nijmegen bevindt zich een forse loofbomenopstand, welke deels in de zuidoostelijke hoek van het plangebied is gelegen. Deze gronden zijn in particulier beheer en maken derhalve geen onderdeel uit van het openbaar

groen. De loofbomenopstand draagt echter wel bij aan de groene belevingswaarde van de stationsomgeving.

2.3 Rooilijnen Rijkswaterstaat

Het plangebied grenst aan de westelijke zijde aan de Rijksweg A73. In de nota Rooilijnen langs rijkswegen² heeft Rijkswaterstaat haar beleid vastgelegd ten aanzien van (de bebouwing van) gronden die direct grenzen aan autosnelwegen: in verband met verkeersbelangen dient aan weerszijden van een autosnelweg een strook gevrijwaard te blijven van bebouwing. De redenen hiervoor zijn onder andere:

- § mogelijke toekomstige reconstructies;
- § de mogelijke aanleg van elektronische begeleiding van het wegverkeer;
- § de aanwezigheid of de reservering van ruimte ten behoeve van een leidingstrook;
- § het voorkomen van voor de weggebruiker afleidende effecten;
- § het beperken van milieuhinder voor omwonenden.

Concreet betekent dit beleid dat Rijkswaterstaat langs haar autosnelwegen een tweetal rooilijnen hanteert. In de zone van 50 meter uit de as van de dichtstbijgelegen rijbaan van een autosnelweg geldt een bouwverbod. Deze zone wordt dan ook aangeduid als de bebouwingsvrije zone. Tot de rijbanen worden ook gerekend toe- en afritten van en naar andere (snel)wegen. Voor de zone van 50 tot 100 meter uit de as van de dichtstbijgelegen rijbaan geldt eveneens een bouwverbod. Met instemming van de wegbeheerder (Rijkswaterstaat) zijn Burgemeester en Wethouders echter bevoegd van dit verbod af te wijken: deze zone wordt dan ook aangeduid als de overlegzone. Beide zones zijn op de verbeelding van onderhavig bestemmingsplan vastgelegd.

2.4 Verkeerskundige aspecten (verkeersstructuur, parkeren, bereikbaarheid)

Het bedrijventerrein wordt via de Stationsweg en de Henri Dunantstraat ontsloten. Beiden maken deel uit van de hoofdontsluitingsstructuur van Venray. Deze wegen kunnen respectievelijk worden getypeerd als een wijk- en gebiedsontsluitingsweg. Als gevolg van deze typering worden eisen aan de inrichting van deze wegen gesteld. In paragraaf 3.3.5 komt dit aspect in het kader van het gemeentelijk verkeersbeleid nader aan de orde.

Aan de westzijde loopt binnen het bedrijventerrein een rondlopende wegenstructuur (De Hulst) met twee aansluitingen op de Henri Dunantstraat en een doodlopende aftakking aan de oostzijde van het gebied. De Hulst is een zogenaamde erftoegangsweg, welke behoort tot het verblijfsgebied van de bebouwde kom. Centraal door het bedrijventerrein loopt verder ook een belangrijke langzaamverkeersverbinding (Oostrumsveld) tussen de Stationsweg en de Henri Dunantstraat.

Op het bedrijventerrein zijn geen parkeervoorzieningen in het openbare gebied aanwezig. Parkeren geschiedt in principe op de percelen van de bedrijven zelf: parkeren voor medewerkers en bezoekers, alsmede laden en lossen is uitsluitend toegestaan op eigen terrein. In het binnengebied van het bedrijventerrein is er her en der sprake van overlast als gevolg van geparkeerde auto's in de berm. Dit is het gevolg van het feit dat het onderscheid tussen openbaar en privégebied niet overal even duidelijk is en de staat van het onderhoud van de openbare ruimte matig is. Bij de revitalisering van het bedrijventerrein is dit een aandachtspunt.

Wat betreft de bereikbaarheid van het plangebied kan worden opgemerkt dat deze goed is: het plangebied is uitstekend per auto bereikbaar. De Hulst I ligt in de directe nabijheid van de toe- en afritten van de A73. Daarnaast is het plangebied middels de Stationsweg, de Henri Dunantstraat en (in mindere mate) de Deurneseweg (N270) ook vanuit de rest van de kernen

² Rijkswaterstaat (oktober 1988), *Rooilijnen langs rijkswegen*. Den Haag

Venray en Oostrum goed bereikbaar. De bereikbaarheid per openbaar vervoer is eveneens goed te noemen: het stationsgebied van Venray / Oostrum bevindt zich binnen de grenzen van voorliggend bestemmingsplan. Naast het treinstation zijn hier een busstation en een taxistandplaats gesitueerd.

2.5 Kabels en leidingen

Door het plangebied loopt zowel een boven- als ondergrondse leiding welke planologische bescherming behoeft. Dwars door het plangebied loopt in noord-zuidrichting een 150 kV-hoogspanningsverbinding. Bij brief d.d. 8 juni 2011 heeft de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, diens beleid t.a.v. de sanering / amovering van woningen in de directe nabijheid van hoogspanningsmasten weergegeven. Uit voornoemde brief blijkt dat een actief saneringsbeleid ten uitvoer zal worden gebracht voor hoogspanningsleidingen met een spanning van 220 kV en 380 kV. De hoogspanningsleiding die is gelegen in het plangebied heeft een spanning van 150 kV waardoor voornoemd sanerings- en amoveringsbeleid niet van toepassing is.

Direct ten oosten van de A73 is een rioolwatertransportleiding gelegen. Dit betreft de rioolwatertransportleiding Leunen – Oostrum (33.27), welke in beheer en onderhoud is van het Waterschapsbedrijf Limburg gelegen. Het betreft een PVC persleiding met een inwendige diameter van Ø 500 mm

In voorliggend bestemmingsplan is middels op de verbeelding opgenomen dubbelbestemmingen (belemmeringszones) rekening gehouden met de belangen van de beheerders van deze leidingen. De hoogspanningsverbinding heeft een belemmeringszone (uitwaaizone) van 20 meter aan weerszijden van de hartlijn van de leiding. Binnen deze zone mag niet worden gebouwd. Langs de rioolwatertransportleiding ligt een belemmeringszone van 2,5 meter aan weerszijden uit het hart van de leiding. Hier mag evenmin worden gebouwd. Ter bescherming van de boven- en ondergrondse leidingen geldt binnen de belemmeringszones tevens een omgevingsvergunningstelsel. Voor het uitvoeren van bepaalde potentieel risicovolle werkzaamheden is een omgevingsvergunning vereist.

Daarnaast zijn in en om het plangebied diverse telecomkabels, elektriciteitsleidingen, gasleidingen, rioolleidingen en waterleidingen aanwezig welke geen planologische bescherming behoeven, maar waarmee tijdens eventuele werkzaamheden wel rekening dient te worden gehouden. Toekomstige graafwerkzaamheden zullen conform het bepaalde in de CROW publicatie 250 dienen te worden uitgevoerd. Rekening houdend met bovenstaande vormt het aspect kabels en leidingen geen verdere randvoorwaarde bij de vaststelling van voorliggend plan.

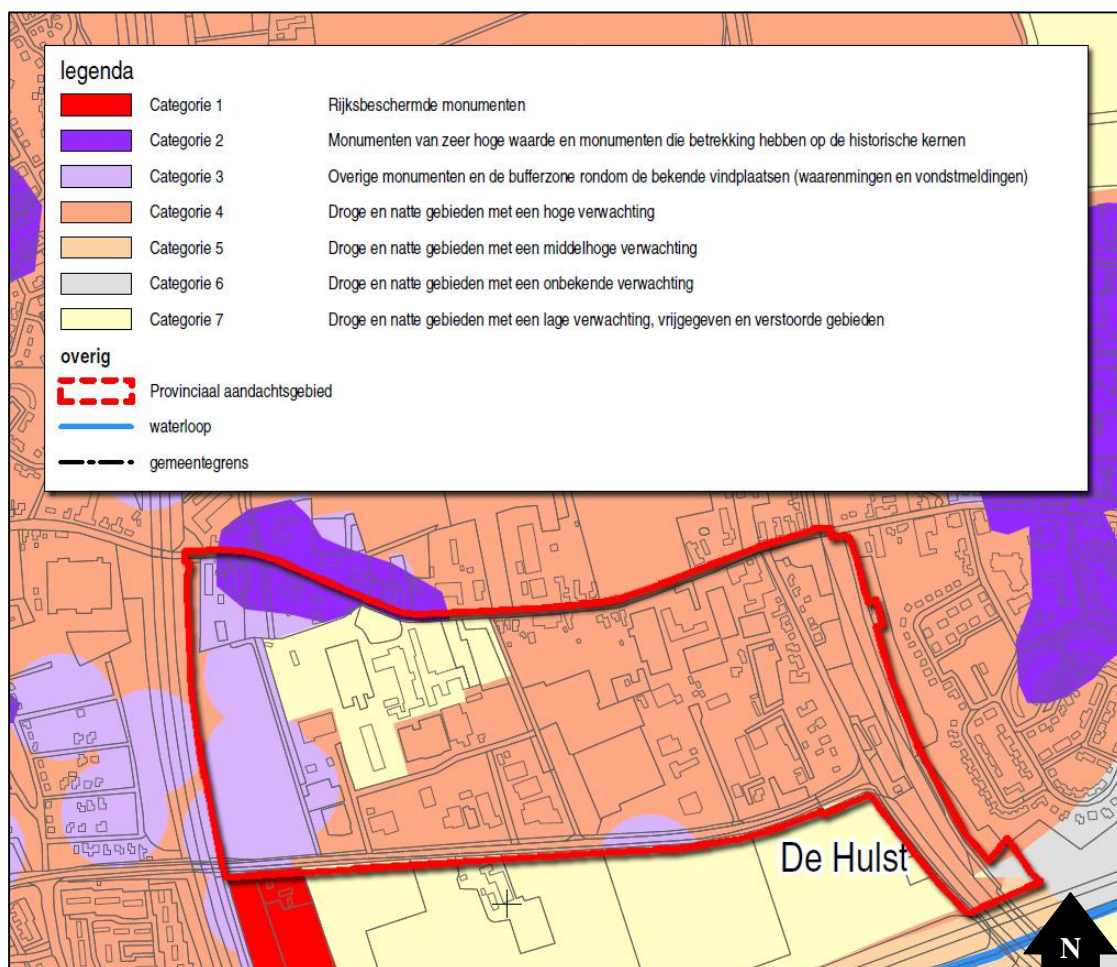
2.6 Cultuurhistorie en archeologie

Het plangebied is niet gelegen in een beschermd stads- of dorpsgezicht. Eén gebouw aan de Stationsweg is aangemerkt als gemeentelijk monument. Dit betreft het pand aan de Stationsweg 142 (kantoorvilla Josephine). Dit gemeentelijk monument wordt middels onderhavig bestemmingsplan beschermd.

In de Wet op de Archeologische Monumentenzorg is aangegeven dat gemeentes verantwoordelijk zijn voor hun eigen bodemarchief. Dit betekent dat de gemeente bevoegd gezag is.

De gemeente Venray heeft een eigen archeologische advieskaart laten opstellen door archeologisch adviesbureau RAAP. Dit rapport ('Begrensd verleden; Een archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart en de cultuurhistorische waardenkaart voor de gemeente Venray') is geactualiseerd in 2012. De bij het geactualiseerde rapport behorende beleidskaart is zodanig gevorderd dat deze kan worden vastgesteld. Vooruitlopend op de beoogde

vaststelling heeft de geactualiseerde beleidskaart gediend als uitgangspunt bij het waarborgen van het aspect archeologie in onderhavig bestemmingsplan.



Figuur 2.18: uitsnede archeologische beleidskaart gemeente Venray

Conform de gemeentelijke Erfgoedverordening 2010 geldt voor ontwikkelingen in gebieden met een potentiële archeologische verwachtingswaarde dat bij bodemingrepen waarbij de bodem tot meer dan 50 cm onder het maaiveld wordt verstoord, door middel van een archeologisch onderzoek moet worden vastgesteld of door de voorgenomen bodemingrepen archeologische waarden worden bedreigd. Ten aanzien van deze archeologische onderzoeksplicht gelden conform artikel 16 van de Erfgoedverordening de volgende ondergrenzen:

In gebieden binnen 50 meter rond een waarneming, terreinen van archeologische betekenis, terreinen van hoge archeologische waarde en terreinen van zeer hoge archeologische waarde gelegen binnen een provinciaal aandachtsgebied geldt dat bij bodemingrepen groter dan 100 m² een archeologisch onderzoek noodzakelijk is. Deze gebieden zijn licht paars gearceerd in figuur 2.18 en worden in dit bestemmingsplan beschermd middels de dubbelbestemming Waarde - Archeologie 3.

In het gebied met de aanduiding historische kern van Oirlo en het gebied binnen een voormalige burggraaf, terreinen van archeologische betekenis, terreinen van hoge archeologische waarde en terreinen van zeer hoge archeologische waarde geldt dat bij bodemingrepen groter dan 250 m² een archeologisch onderzoek noodzakelijk is. Dit betreft de paars gearceerde gebieden in figuur 2.18, welke in onderhavig plan de dubbelbestemming Waarde - Archeologie 2' kennen.

In een gebied met hoge archeologische verwachtingswaarde en binnen een gebied met de aanduiding historische dorpskern geldt dat bij bodemingrepen groter dan 500 m² een archeologisch onderzoek noodzakelijk is. Dit zijn de oranje gearceerde gebieden in figuur 2.18. Aan deze gebieden is de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 4' toegekend.

In een gebied met een middelhoge archeologische verwachtingswaarde of de aanduiding bijzondere dataset geldt dat bij bodemingrepen groter dan 2.500 m² een archeologisch onderzoek noodzakelijk is. Dit zijn de licht oranje en grijs gearceerde gebieden in figuur 2.18 welke in dit bestemmingsplan de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 5' kennen.

In een gebied met lage archeologische verwachtingswaarde (geel gearceerd in figuur 2.18) geldt vanuit archeologisch oogpunt geen restrictie. Aan deze gebieden is in onderhavig bestemmingsplan dan ook geen archeologische dubbelbestemming toegekend.

3 PLANOLOGISCH BELEIDSKADER

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SIVR, opgesteld door het ministerie van Infrastructuur en Milieu) behelst een totaalbeeld van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid in Nederland en vormt de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. De SVIR vervangt verschillende beleidsdocumenten, zoals de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving.

In de Structuurvisie stelt het Rijk heldere ambities voor Nederland in 2040, welke inspelen op de (inter)nationale ontwikkelingen die de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven bepalen. Het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid wordt ingezet voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Ten aanzien van deze opgaven zijn drie hoofddoelen geformuleerd:

- § het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- § het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid, waarbij de gebruiker voorop staat;
- § het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving, waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Naast de drie hoofddoelen voor een concurrerend, leefbaar en veilig Nederland is het Rijk verantwoordelijk voor een goed systeem van ruimtelijke ordening. Om een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte te bevorderen, wordt een ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Dat betekent: eerst kijken of er vraag is naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling, vervolgens kijken of het bestaande stedelijk gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt en mocht nieuwbouw echt nodig zijn, dan altijd zorgen voor een optimale inpassing en multimodale bereikbaarheid.

Het Rijk brengt de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij diegenen die het aangaat (burgers en bedrijven) en laat meer over aan gemeenten en provincies ('decentraal, tenzij...'). Dit betekent minder nationale belangen en eenvoudigere regelgeving. Wanneer rijksdoelen en nationale belangen raken aan regionale opgaven, vraagt dit echter om heldere taakverdeling en samenwerkingsafspraken tussen de betrokken overheden. Een rijksverantwoordelijkheid kan aan de orde zijn indien een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingmacht van provincies en gemeenten overstijgt, over het onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan en/of een onderwerp provincie- of landsgrensoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelingsrisico kent, ofwel in beheer bij het Rijk is. Dergelijke belangen zijn in voorliggend plan niet in het geding.

Bestemmingsplannen zullen door het Rijk niet (tijdens de vaststellingsprocedure) worden getoetst op een correcte doorwerking van nationale ruimtelijke belangen. Wel zal het Rijk door middel van systeem- of themagerichte onderzoeken achteraf nagaan of bestemmingsplannen aan nationale wet- en regelgeving voldoen.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006 (POL2006)

Het POL2006³ (laatst geactualiseerd in 2011) is, net als het POL2001, een integraal plan. Het POL2006 behelst het streekplan, het waterhuishoudingplan en het milieubeleidsplan van de provincie Limburg. Het bevat tevens de hoofdlijnen van het provinciaal verkeers- en

³ Provincie Limburg (september 2006), *Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006*. Maastricht.

vervoersbeleid. Ten slotte vormt het POL2006 een economisch beleidskader op hoofdlijnen, voor zover het de fysieke elementen daarvan betreft, en een welzijnsplan op hoofdlijnen, voor zover het de fysieke aspecten van zorg, cultuur en sociale ontwikkeling betreft.

Het POL2006 is sinds de vaststelling in 2006 waar nodig geactualiseerd. De meest recente actualisatie stamt uit 2011. De tussentijds verschenen POL-aanvullingen en herzieningen zijn opgenomen in de tekst en op de kaartbeelden verwerkt.

Hoofddoel van het provinciale omgevingsbeleid is het tot stand brengen van de kwaliteitsregio Limburg: een regio die de kwaliteit van leven en leren, en van wonen en werken centraal stelt en die stevig is ingebed in internationaal verband. Zowel ondergrond (bodem, water), netwerken (wegen, spoorwegen, waterwegen, leidingen) als ruimtegebruikspatroon (wonen, werken, voorzieningen, landbouw, natuur) zijn bepalend voor de kwaliteiten en ontwikkelingsmogelijkheden van de provincie. Zij vormen de basis voor een gebiedsgerichte aanpak. In deze aanpak worden verschillende beleidsniveaus onderscheiden: stedelijke gebieden naast landelijke gebieden, en daarop voortbordurend een gedetailleerder onderscheid tussen twaalf beleidsperspectieven.

Op de POL2006 perspectievenkaart (kaart 1) is het plangebied gelegen in de beleidsperspectieven P8 'Stedelijke ontwikkelingszone' en P9 'Stedelijke bebouwing'.



Figuur 3.1: Uitsnede POL2006

P8 'STEDELIJKE ONTWIKKELINGSZONE'

Het perspectief 8 'Stedelijke ontwikkelingszone' omvat veelal landbouwgebieden welke liggen tussen het bestaand stedelijk gebied en de grens stedelijke dynamiek rondom de verschillende stadsregio's. Deze zones bieden allereerst plaats aan mensgerichte natuur zoals stadsparken, multifunctioneel bos, openluchtrecreatie en sportcomplexen. Deze functies zijn belangrijk voor het welzijn van de bewoners en vangen een deel van de stedelijke recreatiedruk op. Deze gebieden kunnen ook ruimte bieden aan stadsuitbreiding in de vorm van nieuwe woonwijken, bedrijventerreinen, kantoorlocaties en winkelgebieden. Dergelijke uitbreidingen zijn pas aan de orde als onderbouwd kan worden dat herstructurering van het bestaande gebied, inbreiding of revitalisering geen oplossing kan bieden.

P9 'STEDELIJKE BEBOUWING'

Het plangebied is voor het overgrote deel gelegen binnen de grens stedelijke dynamiek van stadsregio Venray én in bestaand bebouwd gebied. In het POL2006 wordt geen onderscheid gemaakt tussen ruimte voor voorzieningen, wonen en bedrijvigheid binnen het bestaand bebouwd gebied. Dit is in het POL2006 opgenomen onder het perspectief 9 'Stedelijke bebouwing'. Het betreffende perspectief omvat de aanwezige of als zodanig reeds bestemde woon-, winkel- en voorzieningengebieden, bedrijventerreinen en bijbehorende wegen. Er is hier in veel gevallen nog de nodige ontwikkelingsruimte. De verstedelijkingsopgave wordt voor zover mogelijk hier ingevuld, met in achtneming van de randvoorwaarden vanuit het watersysteem (via de watertoets). Ook dient er aandacht te zijn voor de stedelijke wateropgaven ten aanzien van wateroverlast, afkoppeling, riolering en ecologisch water.

In het POL is verwoord dat binnen de grens van de stedelijke dynamiek sprake is van een continue proces van verandering en vernieuwing, intensief ruimtegebruik en een breed scala aan ontmoetingsplaatsen gericht om uitwisseling van onder meer informatie, diensten en goederen. Voorliggend bestemmingsplan, waarin de stedelijke functie van een bedrijventerrein opnieuw wordt vastgelegd, is derhalve zonder meer passend in P9 'Stedelijke bebouwing'.

ECONOMIE EN MOBILITEIT (WERKLOCATIES)

In het POL2006 wordt de ambitie uitgesproken om welvaart en werkgelegenheid in Limburg op een hoog niveau te brengen. Om deze ambitie te kunnen verwezenlijken dient een omslag naar een kenniseconomie te worden gemaakt, ondersteund door een uitstekend vestigingsklimaat. Goed bereikbare economische kerngebieden, met voldoende en kwalitatief goede ruimte dragen bij aan de concurrentiepositie van de provincie Limburg. De provincie wil daarbij een grote variatie aan werklocaties aanbieden. Beheer en ontwikkeling van de Limburgse voorraad werklocaties is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van provincie, gemeenten en bedrijfsleven, waarbij regionaal maatwerk is vereist. Door duurzame inrichting en beheer van de bestaande voorraad aan werklocaties en een optimale benutting van restruimte kan de behoefte aan nieuwe werklocaties beperkt blijven. De kwaliteit van bestaande locaties staat centraal. Het bedrijventerrein De Hulst I kan gekwalificeerd worden als een stedelijk bedrijventerrein voor de opvang van kleine en middelgrote bedrijven. De hier gevestigde bedrijven hebben vaak een binding met de stadsregio. Middels de voorgenomen bestemmingsplanherziening wordt het duurzaam beheer van de kwaliteit van het bedrijventerrein verder verzekerd. De herziening draagt derhalve bij aan de beleidsdoelstellingen zoals geformuleerd in het hoofdstuk economie en mobiliteit van het POL2006.

Concluderend kan gesteld worden dat voorliggend bestemmingsplan plan passend is binnen het provinciaal beleid zoals verwoord in het POL2006.

3.2.2 Handreiking ruimtelijke ontwikkeling

De handreiking ruimtelijke ontwikkeling van de provincie Limburg bestaat uit twee delen met een onderling verschillende status. Deel I is formeel aangemerkt als een door Gedeputeerde Staten vastgestelde beleidsregel. In dit deel zijn de procedurele en inhoudelijke aspecten voor de toetsing van bestemmingsplannen (onder het regime van de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening) opgenomen. Deel II betreft een informatief deel, waarin nadere toelichting wordt gegeven op vigerend beleid of vigerende wetgeving. In dit deel zijn onder andere ten aanzien van werklocaties nadere bepalingen opgenomen.

In de Handreiking worden verschillende categorieën werklocaties onderscheiden waar bedrijvigheid onderverdeeld naar verschillende segmenten zich bij voorkeur dient te vestigen. Deze verdeling van verschillende typen werklocaties wordt ook gehanteerd in de REBIS⁴ bedrijvenmonitor van de provincie Limburg. In de bedrijvenmonitor wordt het bedrijventerrein De Hulst I aangemerkt als een modern gemengd stedelijk bedrijventerrein. Deze terreinen zijn

⁴ <http://www.limburg.nl/REBIS>; juli 2008

volgens de Handreiking bedoeld voor kleinschalige en middelgrote bedrijvigheid. Dit type terrein dient bij voorkeur plaats te bieden aan bedrijven in de milieucategorieën 2, 3 en eventueel 4 middels een binnenplanse ontheffing.

Ten aanzien van detailhandelfuncties wordt in deel I van de Handreiking bepaald dat de bestaande situatie wordt gerespecteerd, maar dat nieuwe detailhandel niet is toegestaan op bedrijventerreinen. In de stadsregio's wordt slechts een uitzondering gemaakt voor detailhandel in de branches die grove bouwmaterialen, landbouwmachines en brand- en explosiegevaarlijke stoffen (mits voldaan wordt aan de voorwaarden van het Bevi) verkopen. Ook maakt de Handreiking een uitzondering voor bedrijven welke handelen in tweedehands auto's, waarvoor binnen de regio geen geschikte alternatieve vestigingslocaties voorhanden zijn. Op alle bedrijventerreinen is volgens de provincie ondergeschikte detailhandel inherent aan de betreffende activiteit toegestaan.

De vestiging van eigenstandige kantoren is volgens deel I van de Handreiking evenmin toegestaan op bedrijventerreinen. Slechts ondersteunende kantoorfaciliteiten direct gekoppeld aan productie-, handels-, distributie- en vervoersbedrijven zijn toegestaan, mits het aandeel kantooractiviteiten niet de overhand heeft. De Handreiking geeft voorts aan dat in uitzonderingsgevallen grootschalige stedelijke recreatieve voorzieningen ingepast kunnen worden in bestaande bedrijfsgebouwen op bedrijventerreinen (denk aan functies als overdekte speeltuinen of kartbanen). Als er geschikte locaties in het centraal stedelijk gebied of op een stedelijk dienstenterrein voorhanden zijn, dient vestiging evenwel daar plaats te vinden.

Tot slot wordt in deel 1 van de Handreiking opgemerkt dat de oprichting van (bedrijfs-) woningen op bedrijventerreinen moet worden uitgesloten, tenzij een dergelijke bedrijfswoning functioneel noodzakelijk is voor het betreffende bedrijf en bovendien vaststaat dat de overige bedrijven op het terrein hierdoor ook op lange termijn niet in hun functioneren worden belemmerd.

Het (beoogde) gebruik van het bedrijventerrein De Hulst I is niet geheel in overeenstemming met de in de Handreiking geformuleerde uitgangspunten. Dit heeft te maken met de historisch gegroeide invulling van het terrein en de aard van de aanwezige bedrijvigheid: zo bevinden zich op het terrein enkele kleine kantoren en lichte bedrijven, welke vallen onder milieucategorie 1. Conform het provinciaal beleid dienen dergelijke lichte bedrijven bij voorkeur op bedrijvenparken gevestigd te worden. In delen van het plangebied is en blijft, mede gelet op de aanwezigheid van het woongebied van de kern Oostrum direct ten oosten van het plangebied, lichte bedrijvigheid toegestaan. Daarnaast zijn op het terrein diverse bedrijfswoningen aanwezig. Conform de recentelijk ten aanzien van het BAM terrein verleende vrijstelling ex artikel 19 van de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) mogen in het plangebied nog enkele nieuwe bedrijfswoningen worden opgericht. Mede vanwege een behoefte in de markt aan woon- werk kavels is de gemeente Venray voornemens de verleende vrijstelling in onderhavig plan positief te bestemmen. Tot slot heeft de gemeente Venray beleid vastgesteld voor het onder voorwaarden toestaan van 'leisure-achtige' voorzieningen als fitnesscentra en overdekte speeltuinen, aan de randen van enkele bedrijventerreinen in Venray (waaronder De Hulst I). Ten aanzien van bepaalde functies, zoals bijvoorbeeld perifere detailhandel, wordt een overgangsregeling vastgesteld. Het beleid van de gemeente Venray is er in principe op gericht dergelijke functies in de toekomst elders een plaats te bieden. Dit heeft echter geen directe gevolgen voor de thans op De Hulst I gevestigde bedrijven.

Op punten wordt derhalve afgeweken van de provinciale beleidsuitgangspunten. Onderhavig bestemmingsplan heeft echter een beheersmatig karakter. Met het plan worden geen nieuwe grootschalige afwijkende invullingen van het bedrijventerrein beoogd. In paragraaf 2.3 waarin de gemeentelijk beleid aan de orde komt zal nader op de relatie en verhouding tussen het provinciaal en gemeentelijk beleid worden ingegaan.

3.2.3 Programma werklocaties Limburg 2020

In het POL2006 wordt de ambitie uitgesproken om binnen de provinciegrenzen een grote variatie aan werklocaties aan te bieden. Beheer en ontwikkeling van de Limburgse voorraad werklocaties is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van provincie, gemeenten en bedrijfsleven, waarbij regionaal maatwerk is vereist. Zoals in het POL2006 is aangegeven kan door duurzame inrichting en beheer van de bestaande voorraad aan werklocaties en de optimale benutting van restructuurde de behoefte aan nieuwe werklocaties beperkt blijven. De kwaliteit van bestaande locaties staat daarbij centraal. De feitelijke planningsopgave, die zowel de herstructurering van bestaande locaties en de ontwikkeling van nieuwe locaties kan omvatten, is eind 2008 door de provincie vastgelegd in het Programma Werklocaties⁵. Dit programma is onderverdeeld in zeven Limburgse subregio's.

In het Programma Werklocaties wordt het belang van een goede segmentatie benadrukt. In het nieuwe Limburgse werklocatiebeleid wordt gestreefd naar een segmentatie welke primair loopt langs de lijn van ruimtelijke kwaliteit. Daarbij wordt ruimtelijk onderscheid gemaakt in drie dimensies:

- gebruikswaarde (functionele kwaliteit);
- belevingswaarde (ontwerpkwaliteit);
- toekomstwaarde (economische kwaliteit).

Op iedere werklocatie dient sprake te zijn van voldoende functionele basiskwaliteit. Dit wordt aangeduid met de afkorting BT1. Daarnaast worden ten aanzien van bedrijventerreinen de segmenten BT2 en BT3 onderscheiden. De BT3 terreinen betreffen de zogenaamde 'excellente vestigingsmilieus'. Bedrijventerreinen welke het niveau BT1 niet halen worden aangeduid als BT0 locaties. Ten aanzien van deze terreinen geldt een herstructureringsopgave.

Bij het vaststellen van het profiel van een werklocatie vormt de ruimtelijke kwaliteit derhalve het vertrekpunt. Een verdere typering van terreinen naar industrie, logistiek, gemengde bedrijvigheid en diensten (de 'oude' segmentering uit het POL), zoals ook beschreven in paragraaf 3.2.2, blijft echter mogelijk en wenselijk.

De gemeente Venray valt onder de subregio Greenport plus, waar ook de gemeenten Horst aan de Maas, Venlo, Beesel en Peel en Maas toe behoren. Het totale oppervlak van de verschillende werklocaties in deze regio bedraagt samen bruto circa 2.059 ha en netto circa 1.655 ha. De kwaliteit van het bedrijventerrein De Hulst I valt in de categorie BT0, wat betekent dat het bedrijventerrein over onvoldoende functionele kwaliteit beschikt. Voor De Hulst I geldt derhalve een herstructureringsopgave. Middels de in 2011 vastgestelde structuurvisie is hier een eerste aanzet voor gegeven. De vaststelling van voorliggend bestemmingsplan behelst de volgende stap in dit proces.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Strategische visie

In de Strategische visie Venray Dorp en Stad⁶ wordt een toekomstvisie geformuleerd waarin een antwoord wordt gegeven op de vraag waar de gemeente Venray in het jaar 2015 wil staan. De visie is in 2009 geactualiseerd: met de visie op de gewenste toekomstrichting kan de gemeente Venray effectief sturing geven aan het proces van beleidsontwikkeling en prioritering.

Venray neemt als centrumgemeente een herkenbare positie in in de regio gelegen tussen Venlo, Eindhoven, Duitsland en Arnhem-Nijmegen. De kern Venray heeft met name sinds de

⁵ Provincie Limburg (december 2008), *Programma Werklocaties Limburg 2020*. Maastricht.

⁶ Gemeente Venray (april 2009), *Strategische visie Venray Dorp en Stad*. Venray

Tweede Wereldoorlog een enorme groei doorgemaakt, zowel qua aantal inwoners, qua werkgelegenheid als qua voorzieningenniveau. De kracht van Venray is dat dit gecombineerd wordt met het van oorsprong dorpse karakter van de gemeente. In de visie wordt de bewuste keuze gemaakt om dorp en stad te zijn.

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 wenst te groeien: het zwaartepunt van de groei dient te liggen bij bedrijven in de dienstensector en de moderne kennisindustrie.

Verschillende maatschappelijke en bestuurlijke thema's hebben geleid tot een herbezinning op de Strategische visie 2015. Dit heeft geleid tot een 'vernieuwde' leidraad voor de toekomst, waarin de horizon is verlegd naar 2020. De Strategische visie 2020⁷ behelst deze nieuwe leidraad. Ook in de geactualiseerde Strategische visie wordt aan de hand van verschillende thema's de gewenste ontwikkelingsrichting van de gemeente Venray beschreven. Op punten is het strategisch beleid derhalve herijkt. Ten aanzien van het thema economie ('Economie in Venray, lokaal en regionaal') wordt opgemerkt dat de gemeente voornamelijk een voorwaardescheppende rol heeft. De gemeente blijft inzetten op de verdere ontwikkeling van de lokale economie, maar zal daarbij meer dan voorheen de kwaliteit daarvan als uitgangspunt nemen. Daarbij richt de gemeente zich vooral op economische activiteiten die een meerwaarde voor de gemeente hebben.

De meerwaarde wordt vooral gezocht in de zin van de mate waarin kennis in een bedrijf aanwezig is dan wel in dat bedrijf wordt ontwikkeld. Hiermee doelt de gemeente niet alleen op bedrijven in de 'high-tech' sectoren maar op alle bedrijven die zich bezighouden met scholing, innovatie, specialisatie, verduurzaming en/of clustering. Deze activiteiten leiden uiteindelijk tot een verdere verhoging van het niveau van de werkgelegenheid in de regio. In die zin is de term 'kennisgeoriënteerde' werkgelegenheid een betere betiteling dan de term 'kennisintensieve' werkgelegenheid, welke voorheen altijd is gebruikt.

Op basis van de huidige structuur en de geconstateerde trends kiest de gemeente voor de reeds sterke sectoren in de Venrayse economie en voor het stimuleren van startende bedrijven. Dit betekent dat de gemeente bedrijvigheid stimuleert in de kennisintensieve productie en logistiek, de agribusiness en food- en de zorgsector. Deze activiteiten leiden uiteindelijk tot een verhoging van het niveau van de werkgelegenheid in de regio.

Vanwege zijn conserverende karakter draagt onderhavig bestemmingsplan niet direct bij aan het strategisch speerpuntenbeleid van de gemeente. Het bedrijventerrein speelt natuurlijk wel een belangrijke rol in de economische structuur van Venray. Daarnaast is de revitalisering van het bedrijventerrein, waar voorliggend bestemmingsplan ook een rol in speelt, opgenomen in bijlage II van de Strategische visie, de zogenaamde actielijst. Waar mogelijk is in voorliggend bestemmingsplan rekening gehouden met het in de structuurvisie De Hulst I beschreven revitaliseringstraject (zie verder paragraaf 3.3.9).

3.3.2 Ontwikkelingsperspectief 2015

Het door de gemeente Venray opgestelde Ontwikkelingsperspectief 2015⁸ 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 Wijkontwikkelings-plannen. 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

⁷ Gemeente Venray (november 2009), Strategische visie Venray 2020.

⁸ Gemeente Venray (mei 2006), *Ontwikkelingsperspectief Venray 2015*. Venray

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. Wat het wonen betreft heeft Venray de ambitie om haar positie als woongemeente te versterken;
- § 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;
- § het vergroten van de ruimtelijke identiteit van Venray, door ruimtelijke kwaliteiten van Venray te behouden, te versterken en te benutten met daarin ruimte voor ontwikkeling en vestiging van passende functies.

Ten aanzien van de economische ontwikkeling is het thema 'Venray is kennisintensief' van belang. Voor de verouderde terreingedeelten op de bestaande bedrijventerreinen wordt een actief herstructurerings- en revitaliseringsprogramma opgezet. Met betrekking tot de Hulst I wordt opgemerkt dat een revitaliseringsvisie zal worden opgesteld. Deze visie is inmiddels in de vorm van een gemeentelijke structuurvisie vastgesteld. Bij de (her)ontwikkeling van de verschillende braakliggende bedrijfskavels dient de structuurvisie als ontwikkelingskader. Behoudens bovenstaande bevat het Ontwikkelingsperspectief 2015 geen verdere beleidsvoornemens welke een randvoorwaarde vormen bij de vaststelling van voorliggend plan.

3.3.3 Economisch beleid

In haar Economische visie⁹ geeft de gemeente Venray verdere invulling aan de doelstelling '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. Dit betekent dat er niet alleen maar aandacht uitgaat naar de uitgifte van nieuwe bedrijfskavels (van verschillende omvang en type), maar dat ook mogelijkheden worden geboden voor werken aan huis, werken in een bedrijfsverzamelgebouw of in een opgeknapt pand uit de bestaande voorraad. Behoud en versterking van de lokaal aanwezige bedrijven staat voorop. Gezien het grote aandeel bedrijfsverplaatsingen binnen de gemeente, van de ene naar de andere werklocatie, moet worden voorkomen dat er leegstand ontstaat of verpaupering van de oude locatie (uiteraard is dit ook afhankelijk van de ligging en de kwaliteit van de achterblijvende locatie). In de Economische visie kiest Venray dan ook voor een tweesporenbeleid: enerzijds nieuwe uitbreidingsruimte creëren en anderzijds de bestaande terreinen revitaliseren. Het een kan niet los worden gezien van het ander. Elke nieuwe ontwikkeling zal gepaard moeten gaan met kwaliteitsinvesteringen in het bestaande. Venray onderschrijft hiermee de principes van de

⁹ Gemeente Venray (november 2008), *Economische visie*. Venray

SER ladder van eerst intensiveren en herstructureren en dan pas uitbreiden. Ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid van de bedrijventerreinen staan voorop. De vraag naar kwaliteit en representativiteit van gebouwen en de bedrijfsomgeving neemt toe. Overigens is en blijft wel sprake van verschillende kwaliteitsniveaus. Niet elk bedrijventerrein kan namelijk hoogwaardig zijn en dat zou ook niet gewenst zijn. Wel dient elk terrein een bepaalde basiskwaliteit te hebben om te voorkomen dat er een neerwaartse spiraal ontstaat en revitalisering aan de orde komt. Daarnaast geldt dat er ook binnen een terrein verschillen van kwaliteitsniveau mogelijk zijn. Als inrichtingsprincipes worden gehanteerd:

- § het gedeelte nabij de hoofdwegen dient de hoogste ruimtelijke kwaliteit te hebben, naar 'achteren' toe neemt deze af;
- § op het gedeelte bij de hoofdwegen zijn de kleinere, kantoorachtige bedrijven gevestigd, naar 'achteren' toe neemt de schaalgrootte toe;
- § de lichtste milieucategorieën zijn daar gesitueerd waar de aangrenzende gebieden (bijvoorbeeld een woonwijk) het kwetsbaarst zijn.

SEGMENTERING

In de Economische visie is een indeling opgenomen naar segmentering van de bedrijventerreinen in Venray. Er worden vijf typen van bedrijventerreinen onderscheiden:

industrieel-logistiek terrein:	bedoeld voor grote industriële en transport- en distributiebedrijven (VAL)
bedrijven- en kantorenpark:	bedoeld voor middelgrote, hoogwaardige bedrijvigheid zoals (lichte) productie en dienstverlening
gemengd bedrijventerrein:	bedoeld voor kleinschalige of middelgrote, gemengde bedrijvigheid (productie, reparatie, groothandel)
stedelijk dienstenterrein:	bedoeld voor kantoren, volumineuze detailhandel en/of leisurevoorzieningen
functiespecifiek terrein:	specifiek bedoeld voor agrarisch gebonden bedrijvigheid of bedrijven die moeten verplaatsen uit de kerkdorpen

Onderstaande tabel geeft een indeling weer van de bedrijventerreinen van Venray naar type, omvang, gemiddelde kavelgrootte¹⁰ en toegelaten milieucategorieën. Het betreft een indeling op hoofdlijnen:

	Type terrein	Omvang (in ha)	Overwegende kavel grootte	Gewenste milieu categorie	Geluidszoneringsplichtige/risicovolle inrichtingen
Smakterheide	industrieel-logistiek terrein	170	groot	3, 4	geluid ja, risicovol ja
De Blakt	industrieel-logistiek terrein	73	groot	3, 4	geluid nee, risicovol ja
Keizersveld	bedrijven- en kantorenpark	40	klein,middel	1, 2, 3, 4	niet toegestaan
Hulst I	gemengd bedrijventerrein	19	middel	2, 3, 4	niet toegestaan
Hulst II	bedrijven- en kantorenpark	24	middel	1, 2, 3, 4	niet toegestaan
De Brier	stedelijk dienstenterrein	11	klein	1, 2, 3.1	geluid nee, risicovol ja (lpg)
Witte Vennen	industrieel-logistiek terrein	27	groot	3, 4	geluid ja, risicovol ja
Vennendreef	gemengd bedrijventerrein	10	klein	1, 2, 3	niet toegestaan
Agrobaan Ysselsteyn	gemengd bedrijventerrein	10	middel	2, 3, 4	niet toegestaan
Gezellenbaan Ysselsteyn	gemengd bedrijventerrein	3	klein	1, 2, 3.1	geluid nee, risicovol ja (lpg)

¹⁰ klein tot 2.500 m2, middel 2.500 tot 5.000 m2, groot vanaf 5.000 m2

HIT Wanssum	industrieel-logistiek& gemengd terrein	57	middel	2, 3, 4	geluid ja, risicovol ja
Oude melkfabriek	gemengd bedrijventerrein	3	klein	1, 2, 3.1	niet toegestaan

Op dit moment kenmerkt De Hulst I zich als een gemengd bedrijventerrein, bedoeld voor kleinschalige en middelgrote bedrijvigheid. Er zitten voornamelijk productie-, groothandel- en reparatiebedrijven met een kavelomvang tussen de 1.000 en 5.000 m².

Dit gemengde en kleinschalige karakter blijft ook in de toekomst behouden. De gemeente Venray wenst met name nadruk te leggen op het faciliteren van de lokale behoefte. De vestigingseisen van bedrijven in een bepaalde doelgroep/sector verschillen van elkaar. Het is dan ook van belang na te gaan aan welke typen terreinen behoefte is en of het huidige aanbod hieraan voldoet. In de Economische visie heeft de gemeente hiervoor beleid geformuleerd: zo zijn voor de toekomstige ontwikkeling van kantoren Keizersveld en de zichtlocatie op de Hulst II geschikt en is op deze terreinen voorlopig voldoende ruimte beschikbaar. Voor logistieke bedrijven geldt dat locaties langs de A73 het meest aantrekkelijk zijn. De Blakt en Smakterheide voorzien hierin. Voor watergebonden bedrijvigheid is er op termijn ruimte met de uitbreiding van de haven en het bedrijventerrein in Wanssum. De Hulst I is samen met de terreinen Agrobaan, middengedeelte van de Hulst II, Vennendreef en Oude melkfabriek, vooral geschikt voor de kleinere en middelgrote productiebedrijven.

De segmentering van de gemeente Venray komt grotendeels overeen met de in de Handreiking ruimtelijke ontwikkeling opgenomen segmentering. Het beoogde gebruik is derhalve in lijn met het provinciale beleid ten aanzien van het terrein (zie paragraaf 3.2.2). In de REBIS bedrijventerreinenmonitor is het plangebied aangemerkt als een modern gemengd terrein. In afwijking van de provinciale segmentering wenst de gemeente Venray op (beperkte) delen van het bedrijventerrein ook bedrijvigheid toe te staan in de lichte milieucategorie 1. Dit komt met name voort uit de aanwezigheid van het woongebied van de kern Oostrum in de directe nabijheid van het plangebied. Daarnaast kan op deze wijze worden voldaan aan de vraag naar bedrijfsruimte voor kleine, startende bedrijfjes.

KWALITEITSNIVEAU

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, beeldkwaliteitplan, 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 Hulst I wordt in de visie aangegeven dat gestreefd wordt naar een basisniveau van functionele en ruimtelijke kwaliteit. Het ambitieniveau van de kwaliteit van het ontsluitingsniveau is hoog. In de huidige situatie wordt niet voldaan aan het gewenste basisniveau in functionele en ruimtelijke kwaliteit. De Hulst I wordt in de Economische visie tezamen met De Brier en Smakterheide I aangemerkt als één van de belangrijkste herstructureringslocaties van de gemeente Venray. Ten aanzien van De Hulst I is derhalve een revitaliseringstraject ingezet.

LEISURE

Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Venray heeft in december 2010 de 'Handreiking 'leisure' op bedrijventerreinen' vastgesteld. Steeds vaker komen er verzoeken van bedrijven op het gebied van 'leisure' om zich op een bedrijventerrein te kunnen vestigen, al dan niet in een leegstaande bedrijfshal. Onder 'leisure' op bedrijventerreinen wordt verstaan bezoekersintensieve stedelijke voorzieningen op het vlak van indoor sport en spel, waarvoor vanwege de omvang en/of de verkeersaantrekkende werking en/of

geluidsoverlast elders geen geschikte plek is. Voorbeelden zijn fitnesscentra, sportscholen, indoor speeltuinen/hallen, kartbanen, lasergame en wellnesscomplexen zoals sauna's.

Door een passend aanbod aan indoor sport en spel wordt de aantrekkelijkheid van Venray vergroot. Het draagt bij aan verhoging van de quality of life en het voorzieningenniveau van de gemeente. Het kan tevens een positieve invloed hebben op het vestigingsklimaat, de werkgelegenheid en het imago van de gemeente. De verwachting is bovendien dat de vrijetijdseconomie alleen maar zal groeien als gevolg van de vergrijzing, toenemende vrije tijd en keuzevrijheid en individualisering in de sport (minder lidmaatschappen van verenigingen), terwijl aan de andere kant de behoefte aan bepaalde typen bedrijfslocaties zal afnemen.

Vandaar dat de gemeente Venray initiatieven op het gebied van indoor sport en spel wil stimuleren en de ruimte wil bieden. Indien mogelijk, vestigen dergelijke initiatieven zich in of nabij het centrum of de bestaande sport/recreatiegebieden in Venray. Maar wanneer blijkt dat hiervoor geen geschikte plek te vinden is, kunnen zich dergelijke initiatieven onder voorwaarden ook vestigen op bedrijventerreinen.

Dit wil niet zeggen dat op alle bedrijventerreinen hiervoor plek is. Sommige bedrijventerreinen lenen zich hier door hun functieprofiel, milieuzonering en/of uitstraling beter voor dan andere. Met betrekking tot de Hulst I wordt in de Handreiking 'leisure' op bedrijventerreinen aangegeven dat de gemeente voornemens is het terrein te revitaliseren en dat met name ter plaatse van het oostelijk deel van het bedrijventerrein wordt gedacht aan een verdergaande mate van functiemenging (o.a. vanwege de nabijheid van de evenementenhal en het station). Echter, uit nadere analyse (Masterplan De Hulst I van Royal Haskoning, conceptrapport 25 mei 2012) blijkt dat de ruimtelijke structuur van het oostelijk deel van het terrein zich daar nog niet voor leent. Er is nauwelijks leegstand in dit gebied en de ontsluiting (weg De Hulst) is niet optimaal ingericht voor een toename van verkeer (en benodigde parkeerruimte). Er wordt daarom ervoor gekozen om ook op het westelijke deel van het terrein deze functies toe te laten. Voorzien van een goede parkeervoorziening en stedenbouwkundige kwaliteit kunnen deze functies ook op dit deel van het terrein een meerwaarde vormen voor (de gewenste revitalisering van) de Hulst I. In de planregels van de bestemming 'Bedrijf' wordt derhalve middels een afwijkingsbevoegdheid (onder voorwaarden) de realisatie van 'leisure' functies in het plangebied mogelijk gemaakt.

PARKMANAGEMENT

De gemeente Venray stimuleert de invoering van parkmanagement op alle bedrijventerreinen en kantorenlocaties in Venray.

Parkmanagement kan een rol spelen in het beheer van de openbare ruimte, bij de beveiliging van een bedrijventerrein en bij het opzetten van collectieve projecten gericht op duurzaamheid en financiële voordelen. Ook kan parkmanagement zorgen voor een grote verankering van bedrijven binnen een terrein en binnen de gemeente of regio. Al naar gelang de eigendomssituatie is parkmanagement een private verantwoordelijkheid van de ondernemers op een terrein onderling, of een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de gemeente en ondernemers.

3.3.4 Detailhandelbeleid

In de Structuurvisie detailhandel 'Venray, beleef de Beste Binnenstad'¹¹ is het gemeentelijke detailhandelsbeleid vastgelegd. De structuurvisie vervangt de nota Herziening Detailhandelsbeleid uit 2005 en de nota Spreiding supermarkten uit 2007. 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.

¹¹ Gemeente Venray (februari 2013), *Structuurvisie detailhandel gemeente Venray 2013-2023*.

Gezamenlijk vormen deze gebieden een fijnmazige detailhandelsstructuur met het koop- cq. bezoekenmotief 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.

Er dient terughoudend te worden omgegaan met het toevoegen van nieuwe detailhandelsmeters. 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.

De gemeente Venray streeft voor wat betreft de reguliere detailhandel (geen volumineuze of grootschalige detailhandel) naar een verbreding en een versterking van het winkelaanbod in het centrum van de kern Venray. Dit ten einde in het centrum meer recreatief winkelbezoek te genereren. Zoals aangegeven in paragraaf 3.2.2 heeft de provincie Limburg in de Handreiking ruimtelijke ontwikkeling bepaald dat detailhandelfuncties op bedrijventerreinen in principe niet gewenst zijn. Conform de uitgangspunten van de Handreiking ruimtelijke ontwikkeling wil ook de gemeente Venray voorkomen dat kostbare bedrijfsruimte, waar gezien de afstand tot de woonbebouwing zware bedrijvigheid kan worden toegestaan, wordt bezet door (kleinschalige) detailhandelbedrijvigheid.

Het stedelijk dienstenterrein De Brier is in de structuurvisie aangewezen als perifere locatie voor de vestiging van volumineuze detailhandel. (Nieuwe) detailhandel op de overige bedrijventerreinen in Venray is in principe niet toegestaan. Dit neemt niet weg dat in de praktijk verspreid over de diverse bedrijventerreinen detailhandel voorkomt, onder andere in volumineuze goederen. Daarnaast is vaak sprake van de combinatie groothandel met (al dan niet) ondergeschikt verkoop aan particulieren. Op Keizersveld is daarnaast toegestaan de verkoop van auto's/boten/caravans en -accessoires en op het Muveroterrein (Hulst I) kleinschalige, ambachtelijke detailhandel (max. 50 m² vvo).

Conform de Structuurvisie Detailhandel en de Structuurvisie 'De Hulst I' is in de regels van onderhavig bestemmingsplan met dit detailhandelbeleid rekening gehouden.

Overeenkomstig de geldende jurisprudentie en de Handreiking Ruimtelijke Ontwikkeling is tevens de ondergeschikte verkoop bij bedrijven van ter plaatse vervaardigde goederen (de zogenaamde productiegebonden detailhandel, met uitzondering van levensmiddelen) en ondergeschikte verkoop aan particulieren bij groothandelsbedrijven (maximaal 15% van de jaaromzet) toegestaan. Voor deze vormen van ondergeschikte verkoop geldt dat er sprake moet zijn van een directe ruimtelijk-functionele relatie van de detailhandel met de aanwezige bedrijfsvoering.

3.3.5 Verkeers- en vervoersbeleid

Het Venray's Verkeers- en Vervoersplan¹² (VVVP) is in maart 2007 vastgesteld door de gemeenteraad. In dit plan wordt het verkeers- en vervoersbeleid uit de periode 1995-2006 geëvalueerd, geactualiseerd en aangevuld. De conclusies en resultaten van het verkeers- en vervoersbeleid uit de periode 1995-2006 zijn dat er geen onoplosbare doorstromingsproblemen op de wegenstructuur bestaan, dat reeds een groot gedeelte van de infrastructuur is ingericht conform de eisen van 'Duurzaam Veilig' en dat er sprake is van een daling van de verkeersongevallencijfers.

Met het VVVP wordt voor de periode 2006-2015 een viertal doelstellingen nagestreefd:

§ een voortzetting van het 'Duurzaam Veilig'-beleid;

§ het mogelijk maken en ondersteunen van ruimtelijke ontwikkelingen door de bereikbaarheid te verbeteren;

¹² Gemeente Venray (maart 2007), *Venray's Verkeers- en Vervoersplan*. Venray

- § 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 Wegcategorisering¹³, (VWW) 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 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 zonder meer voor toepassing op bedrijventerreinen. De reden hiervoor is gelegen in het naar verhouding grote aandeel van (lang en zwaar) vrachtverkeer op deze wegen. Daarom wordt in de nieuwe Visie Wegenstructuur en Wegcategorisering aangegeven dat voor wat betreft de inrichting van de openbare wegen op bedrijventerreinen maatwerk zal moeten worden toegepast.

Zowel de Henri Dunantstraat als de Stationsweg maken deel uit van de hoofdontsluitingsstructuur van Venray. De Stationsweg is aangewezen als wijkontsluitingsweg. Woningen en bedrijven worden direct vanaf de Stationsweg ontsloten. Deze weg zal op korte termijn worden heringericht met een profiel dat beter bij de functie van wijkontsluitingsweg past. Waar nodig zullen aparte voetpaden en parkeervoorzieningen worden aangelegd. De Henri Dunantstraat betreft een gebiedsontsluitingsweg. Het bijbehorende profiel is dat van een hoofdrijbaan voor gemotoriseerd verkeer met vrijliggende fietspaden. Ook via de Henri Dunantstraat worden enkele bedrijven direct ontsloten. Hoewel dit vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid in principe niet wenselijk is, is het (financieel) niet haalbaar hier op korte termijn verandering in aan te brengen. Ten aanzien van de interne ontsluitingsstructuur van het terrein kan worden opgemerkt dat in de structuurvisie De Hulst I diverse voorstellen worden gedaan om te inrichting van het openbaar gebied op het bedrijventerrein te verbeteren. Hier zal in paragraaf 3.3.9 dieper op worden ingegaan.

Onderdeel van het verkeers- en vervoersplan is verder een analyse van de kansen en kwaliteiten enerzijds, en de problemen en bedreigingen van de verkeerssituatie in Venray anderzijds. 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.

Een van de hoofdvragen in het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid is welke infrastructurele maatregelen er nodig zijn om tot een goede verkeerssituatie te komen. In zijn algemeenheid wordt 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. Ten aanzien van de in het plangebied gelegen wegen worden geen maatregelen voorgesteld waarmee bij de vaststelling van voorliggend plan rekening gehouden moet worden. Wel is in de Visie Wegenstructuur aangegeven dat het creëren van een directe verbindingsweg tussen de Henri Dunanstraat en de Stationsweg ongewenst is, omdat dit zal leiden tot een te grote toename van autoverkeer op de Stationsweg.

¹³ Gemeente Venray (februari 2008), *Visie Wegenstructuur en Wegcategorisering*. Venray

PARKEERBELEID

De gemeentelijke bouwverordening schrijft voor dat indien de omvang of bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte moet zijn aangebracht in, op of onder het gebouw of op het onbebouwde terrein dat bij het gebouw behoort. Een soortgelijke bepaling is tevens ten aanzien van laden en lossen opgenomen. Bij het verlenen van omgevingsvergunningen dient derhalve tevens op grond van de bouwverordening nadrukkelijk met dit aspect rekening gehouden te worden. In de gemeentelijke bouwverordening zijn geen parkeernormen vastgelegd. De gemeente Venray beschouwt in dit opzicht bij de beoordeling van parkeervraagstukken de kencijfers zoals deze zijn gepubliceerd door het CROW in publicatie 182 'Parkeerkencijfers - Basis voor parkeernormering'¹⁴ als maatgevend.

3.3.6 Milieubeleid

Centrale begrippen in het Venrayse milieubeleid zijn 'duurzaamheid' en 'leefbaarheid'. Leefomgevingkwaliteit is hierbij een koepelbegrip dat de verbinding aangeeft tussen de zorg voor en waardering van de leefbaarheid in de directe (lokale) omgeving van de mens en het streven naar duurzaamheid nu en in de toekomst en op mondiale schaal. In het Milieubeleidsplan 2003-2007 zijn vier speerpunten van het milieubeleid benoemd: duurzaam bouwen, energie, water en externe veiligheid.

Hiernaast is eind 2008 het beleidskader voor energie en klimaat: 'Bron van energie' vastgesteld door de gemeenteraad. Doel is om te komen tot energiebesparing en het toepassen van duurzame energie. Omdat de gemeente als organisatie weinig invloed heeft op het energieverbruik door burgers en bedrijven en afhankelijk is van initiatieven van marktpartijen worden burgers en bedrijven gefaciliteerd in hun aanpak voor energiebesparing en duurzame energie. Voor bedrijven worden kansen gezien om -gezamenlijk of individueel- gebruik te maken van duurzame energie (zon, biomassa, restwarmte en dergelijke). De gemeente zorgt ervoor dat deze kansen zichtbaar worden en geeft ondersteuning bij de te volgen procedures (bestemmingsplan, vergunningen, subsidies).

Ten aanzien van bedrijventerreinen worden in het milieubeleidsplan en beleidskader 'Bron van energie' geen specifieke beleidsdoelen of ambities geformuleerd. De effecten van voorliggend bestemmingsplan op bovengenoemde speerpunten, alsmede op de overige relevante milieutechnische aspecten zoals bodem en geluid, zullen in hoofdstuk 4 van deze toelichting nader worden beschouwd.

Door de invloed van sommige bedrijven vormt het onderwerp bedrijven een onderdeel van het Venrayse milieubeleid. Het merendeel van de bedrijven (inrichtingen) binnen de gemeente Venray is op grond van de Wet milieubeheer vergunning- of meldingsplichtig. Op basis van deze regelgeving kan voor elke inrichting de maximaal acceptabel geachte milieubelasting op de leefomgeving worden gewaarborgd. Middels een gecombineerd spoor van onder andere ruimtelijk beleid en milieubeleid kan de negatieve invloed van bedrijven binnen de gemeente Venray op de leefomgevingkwaliteit van haar burgers tot een minimum beperkt worden. Dit bestemmingsplan vormt onderdeel van het ruimtelijke spoor. In voorliggend bestemmingsplan is een zoneringsplan opgenomen middels welke de bedrijven die (potentieel) de grootste druk uitoefenen op de kwaliteit van de leefomgeving het verst van gevoelige functies (zoals bijvoorbeeld woonwijken) worden gesitueerd. In hoofdstuk 5 (planbeschrijving) wordt nader ingegaan op deze zoneringsplan.

3.3.7 Ruimtelijke Kwaliteit

De per 1 januari 2003 herziene Woningwet verplicht gemeenten een welstandsbeleid vast te stellen. Door de gemeente Venray is dit beleid vastgelegd in de nota Ruimtelijke Kwaliteit in

¹⁴ CROW (september 2008), *Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering*. Enschede.

Venray¹⁵. In eerder welstandsbeleid van de gemeente werd uitgegaan van gebiedsgerichte criteria. Om verschillende redenen bleek deze opzet niet te werken. In de nieuwe nota Ruimtelijke Kwaliteit is derhalve voor een andere opzet gekozen. Twee uitgangspunten bij de welstandsbeoordeling van nieuwe bouwplannen staan centraal:

§ De mate en wijze van beoordeling wordt aangepast aan de impact en invloed van het plan;

§ Bij ieder initiatief wordt het juiste beoordelingsinstrument gezocht.

Afhankelijk van de omvang van de bouwplannen zullen deze intensiever worden begeleid en getoetst. Bouwplannen worden, indien zij niet welstandsvrij zijn, getoetst aan loketcriteria, algemene criteria of aan het voor dat gebied geldend beeldkwaliteitsplan of –richtlijn. Voor het bedrijventerrein De Hulst I is geen beeldkwaliteitplan vastgesteld.

Loketcriteria bieden zekerheid vooraf met betrekking tot de welstandscriteria die gelden voor kleine, licht vergunningsplichtige bouwwerken. De algemene welstandscriteria richten zich op de zeggingskracht en het vakmanschap van het ontwerp en zijn terug te voeren op universele kwaliteitsprincipes. Tot deze criteria behoren onder andere de relatie tussen bouwwerk en omgeving, de bebouwing op zich, en het gekozen materiaal, niveau van detaillering en kleur. In de bijlage van de nota Ruimtelijke Kwaliteit in Venray zijn stedenbouwkundige beschrijvingen van alle deelgebieden van de gemeente Venray opgenomen. Deze kunnen worden gebruikt om de relatie van de toekomstige bebouwing met de omgeving te beoordelen.

Ten aanzien van het bedrijventerrein De Hulst wordt opgemerkt dat het gebied welstandsgevoelig is op basis van de sterke menging van functies en bouwvolumes gesitueerd aan de historische route Stationsweg. De route van het centrum naar het station heeft geen ruimtelijke begeleiding of inrichting. Het bedrijventerrein ontbeert een heldere structuur en indeling. De woongebieden en waardevolle objecten verdienen de aandacht en kunnen fungeren als kwaliteitsdrager in het menggebied. Structuurversterking is nodig in het bedrijfsgebied. Aandacht is nodig voor de ruimtelijke kwaliteit van de randzones en entreepunten.

Bij toekomstige ontwikkelingen in het plangebied dient met deze uitgangspunten rekening gehouden te worden.

RECLAMEBELEID GEMEENTE VENRAY 2010

In het verlengde van de uitgangspunten van de Nota Ruimtelijke Kwaliteit wil de gemeente Venray ook een helder beleid voor de reclames vaststellen, zowel voor reclames aan gebouwen als die in de openbare ruimte. Dit beleid heeft de gemeente opgenomen in de nota 'Reclamebeleid gemeente Venray 2010', een bijlage van de nota Ruimtelijke Kwaliteit. De grootste prioriteit is gegeven aan het centrum van Venray, maar er zijn echter ook loketcriteria voor een viertal specifieke aandachtsgebieden opgesteld, te weten reclames bij ondernemingen in het algemeen, reclames in woonwijken, reclame op bedrijventerreinen/industrieterreinen en reclames in het buitengebied.

Het doel van het reclamebeleid is een positieve impuls aan de kwaliteit van het straatbeeld te geven. Door onder meer de reclames te reguleren zal het straatbeeld rustiger worden, zijn fraaie gevels beter zichtbaar en wordt het verblijven in de stad aantrekkelijker voor bewoners en bezoekers. De gemeente Venray wil echter niet alleen normen stellen, maar ook stimulerend en enthousiasmerend optreden.

Ten aanzien van reclame op bedrijventerreinen/industrieterreinen zijn, zoals aangegeven, specifieke loketcriteria opgesteld. Een reclame-uiting op een bedrijventerrein of industriegebied voldoet aan de redelijke eisen van welstand als aan de loketcriteria wordt voldaan. Voldoet een reclame-uiting niet aan deze criteria of is er sprake van een bijzondere

¹⁵ Gemeente Venray (november 2010), *Ruimtelijke Kwaliteit in Venray*. Venray

situatie of gereede twijfel aan de toepasbaarheid van de sneltoetscriteria, dan zal de bouwaanvraag voor advies aan het Adviesbureau Ruimtelijke Kwaliteit worden voorgelegd.

De volgende algemene loketcriteria worden in de nota aangegeven:

- § maximaal 2 reclame-uitingen per gebouw;
- § geen reclame voor diensten of producten, die niet in het pand plaatsvinden respectievelijk worden verkocht;
- § geen herhaling van teksten;
- § geen losse merkenreclame;
- § reclames in de buurt van woongebieden of gebieden met landschappelijke waarde dienen terughoudend te zijn.

3.3.8 Groenbeleid

Met het Groenstructuurplan¹⁶ heeft de gemeente Venray een beleidslijn uitgezet voor de toekomst van het in de kern Venray en de omliggende dorpen aanwezige openbare groen. Het gemeentelijk beleid voor wat betreft de gewenste kwantiteit en kwaliteit van het groen zijn in het groenstructuurplan vastgelegd. Bij kwaliteit kan gedacht worden aan de gebruiks-, de belevings- en de ecologische waarde van het groen. Groenvoorzieningen fungeren als belangrijke dragers van de ruimtelijke structuur, staan in relatie met het landschap buiten de bebouwde kom en bieden variatie op wijkniveau. De gemeente Venray streeft derhalve naar gevarieerd groen op alle schaalniveaus. In het groenstructuurplan worden twee schaalniveaus onderscheiden: op het niveau van de kernen wordt gestreefd naar een sterke hoofdgroenstructuur en op het niveau van het groen in de wijken/dorpen wordt gestreefd naar een variatie in groenvoorzieningen, die is afgestemd op het stedenbouwkundig karakter van de buurt en de behoeften van de bewoners.

In de nota wordt het belang van voldoende groen in de publieke ruimte benadrukt: uit onderzoek blijkt het belang van groen voor de leefbaarheid, de menselijke gezondheid, de economie en de natuur. Daarnaast is de aanwezigheid van voldoende groen van groot belang voor het (economisch) vestigingsklimaat en stimuleren van het toeristisch recreatief bedrijfsleven. Ten aanzien van het groen in de kern Venray wordt in het groenstructuurplan onder andere het behouden en versterken van landschappelijke waarden en elementen, alsmede het behouden en versterken van ecologische structuren en het creëren van zo veel mogelijk groenzones binnen de stad als belangrijke uitgangspunten voor het te voeren beleid genoemd.

Wat betreft de specifieke groenstructuur op wijkniveau wordt in het groenstructuurplan ten aanzien van de in de kern Venray gelegen bedrijventerreinen opgemerkt dat deze worden voorzien van stroken inheems bosplantsoen. Bij een eventuele herinrichting van het openbaar gebied dient hiermee rekening gehouden te worden. Daarnaast wordt in het groenstructuurplan een groot belang toegekend aan het handhaven en versterken van de ecologische waarde van de bermen en de randen langs de A73. De A73 wordt door een geluidswal visueel en functioneel gescheiden van het plangebied. De bermen langs de A73 liggen niet binnen de plangrenzen van voorliggend bestemmingsplan. Dit beleidsvoornemen vormt derhalve geen verdere randvoorwaarde.

Tot slot is in het groenstructuurplan aangegeven dat bij intensivering in bestaand bebouwd gebied duidelijk gemaakt dient te worden welke mate van intensivering van bebouwing nagestreefd wordt en hoe dit kan plaatsvinden, zonder dat dit ten koste gaat van de oppervlakte groen in het bebouwde gebied. Daarnaast dient in de ruimtelijke plannen van provincies en gemeenten de balans tussen bebouwing en groen/blauw integraal te worden meegenomen. Bij de herontwikkeling van inbreidingslocaties dient derhalve ook aandacht geschonken te worden aan het realiseren van voldoende (al dan niet openbare) groenelementen. Gezien het beschikbare oppervlak gaat de voorkeur hier uit naar kwalitatief

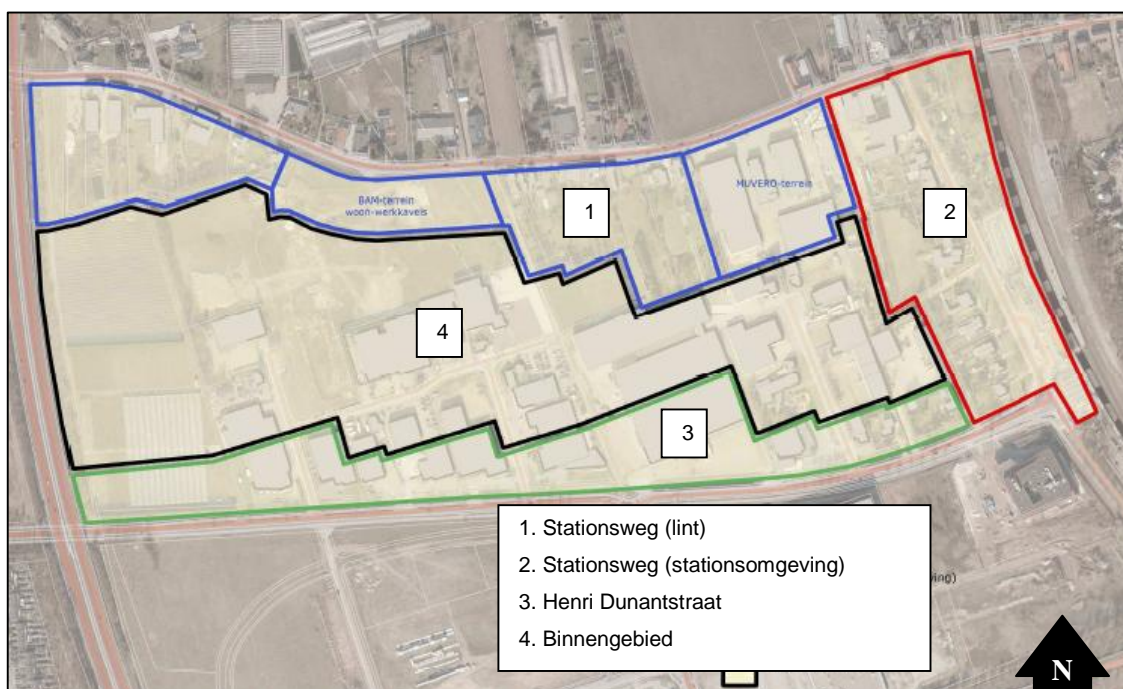
¹⁶ Gemeente Venray (oktober 2005), *Groenstructuurplan*. Venray

hoogwaardige groenelementen, zoals bijvoorbeeld groeiwanden of daktuinen, in plaats van grote oppervlaktes aan groen.

3.3.9 Structuurvisie 'De Hulst I'

Zoals eerder aangegeven wordt De Hulst I in het provinciale en gemeentelijke beleid aangewezen als te herstructureren bedrijventerrein. In het provinciaal Programma werklocaties heeft De Hulst I de aanduiding BTO, wat wil zeggen dat de functionele kwaliteit onvoldoende is en dat er sprake is van een herstructureringsopgave. In dit kader is op 20 december 2011 de structuurvisie 'De Hulst I' vastgesteld. In het inleidende hoofdstuk is beschreven dat de structuurvisie mede tot doel heeft als input te dienen voor het nieuwe bestemmingsplan voor het terrein. In deze context moet de kanttekening worden gemaakt dat voorliggend bestemmingsplan in de eerste plaats een beheersgericht karakter heeft. Grootschalige nieuwe ontwikkelingen worden niet direct mogelijk gemaakt. Dit betekent dat niet alle in de structuurvisie benoemde ontwikkelingen zonder meer passen binnen voorliggend bestemmingsplan. Vanzelfsprekend is waar mogelijk natuurlijk wel rekening gehouden met de in de structuurvisie benoemde beleidsvoornemens.

Om een hoger kwaliteitsniveau te bereiken, zijn verschillende vormen van herstructurering denkbaar. In de structuurvisie 'De Hulst I' is bepaald dat ten aanzien van het bedrijventerrein met name wordt ingezet op een 'zware revitalisering' van het terrein. Bij zware revitalisering is op delen van terreinen sprake van noodzakelijke verwerving van gronden waarna deze bouwrijp worden gemaakt. Bodemsanering, sloop van opstallen en de aanleg/herinrichting van (nieuwe) infrastructuur is veelal onderdeel van dit proces. De gronden kunnen aansluitend (deels) opnieuw worden uitgegeven. De huidige werfunctie van het terrein, met reguliere bedrijfsruimtes, blijft behouden. Alleen door te kiezen voor een zware revitalisering kan de kwaliteit van het bedrijventerrein echt worden verhoogd.



Figuur 3.2: de verschillende deelgebieden in het plangebied

In de structuurvisie is een aantal deelgebieden onderscheiden, die elk hun eigen karakteristiek, uitstraling en ontwikkelingsruimte kennen. In de structuurvisie is per deelgebied het gewenste ruimtelijk beeld en de gewenste functionele kwaliteit uitgewerkt.

De hoofdindeling van de deelgebieden is (vergelijkbaar met paragraaf 2.1) als volgt:

- Stationsweg (lint): kleinschalige woon- en werkfuncties;
- Stationsweg (stationsomgeving): kleinschalige dienstverlening en wonen;

- Henri Dunantstraat: middelgrote gemengde bedrijvigheid;
- Binnenterrein: kleinschalige en middelgrote gemengde bedrijvigheid.

Daarnaast is in het plangebied nog een tweetal ontwikkelingslocaties gelegen. Dit betreft de strook agrarisch gebied langs de A73 (oppervlak ca. 3,5 ha.) en de ponyweide aan het Oostrumsveld (oppervlak ca. 0,5 ha). Beide locaties kunnen volgens de structuurvisie getransformeerd worden tot bedrijventerrein.

In het vervolg van deze paragraaf zullen de afzonderlijke deelgebieden worden toegelicht. Daarna wordt ingegaan op de mogelijke nieuwe invullingen van de ontwikkelingslocaties.

STATIONSWEG (LINT)

De huidige functionele en ruimtelijke structuur van de Stationsweg wordt gehandhaafd. De Stationsweg behoudt hiermee haar oude karakter als dorpstraat en historische verbinding van Oostrum met Venray. Afwisselende bebouwing en functies (bestaande woningen, bedrijfswoningen en kleinschalige bedrijvigheid) kunnen een plaats krijgen aan dit oude lint. Belangrijkste functionele kenmerken zijn kleinschaligheid en een menging van functies (wonen en werken). De zuidzijde van de Stationsstraat markeert de overgang naar het bedrijventerrein. Hier ligt de nadruk op de werkfunctie, eventueel gecombineerd met bedrijfswoningen. De bedrijfsbebouwing is bij voorkeur kleinschalig (geen grote loodsen) en opslag in het zicht is niet toegestaan.

BAM terrein

Het gedeelte van het BAM-terrein direct grenzend aan de Stationsweg wordt ingevuld met een aantal woon-werkkavels, die qua functie en uitstraling aansluiten bij de karakteristiek van de Stationsweg. Hiervoor is reeds een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 van de oude WRO doorlopen. Rekening houdend met de relevante randvoorwaarden, zoals bijvoorbeeld de zakelijk recht zone van de in het plangebied gelegen hoogspanningsverbinding, is deze vrijstelling in onderhavig bestemmingsplan positief bestemd. Om te waarborgen dat de kavels niet alleen voor woondoeleinden en/of aan huis gebonden beroepen worden gebruikt, dient ten minste 40% van de kavel in gebruik te zijn voor bedrijfsdoeleinden en dient het bedrijfsgebouw afzonderlijk herkenbaar te zijn.

Onderdeel van de planvorming op het BAM terrein is de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg. Hiervoor is ook reeds vrijstelling van het vigerende bestemmingsplan verleend. Een definitief ontwerp van de toekomstige ontsluitingsweg is nog niet voorhanden. In onderhavig bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, waarmee de bestemming 'Bedrijf' ten behoeve van de aanleg van een ontsluitingsweg kan worden gewijzigd in de bestemming 'Verkeer'.

Muveroterrein

De uitstraling van het noordoostelijk deel van het plangebied (Muveroterrein) verdient een kwaliteitsimpuls. Het huidige rommelige beeld zou bijvoorbeeld kunnen worden opgewaardeerd middels een duidelijkere terreininrichting met aandacht voor opslag (uit het zicht), parkeren en reclame-uitingen. Het totaalbeeld van dit terrein zou hierbij beter moeten aansluiten bij de monumentale uitstraling van de oude fabriekspannen. Zoals eerder aangegeven vervullen het Muveroterrein en de aangrenzende bedrijfsverzamelgebouwen een belangrijke functie als 'broedplaats' voor startende ondernemers. Daarnaast wordt ruimte geboden voor kleinschalige detailhandel.

Openbare ruimte

In paragraaf 3.3.5 is aangegeven dat de Stationsweg zal worden geherprofileerd tot wijkontsluitingsweg. Dit betekent o.a. versmalling van het wegprofiel, aanleg van een voetpad en van fietsstroken. Dit zal tevens bijdragen aan het verhogen van de verkeersveiligheid. Tegelijkertijd met de herinrichting van het wegprofiel van de Stationsweg zal ook het openbare groen worden opgewaardeerd. Gedacht wordt aan het planten van bomen van de 2e grootte. Lintvorming is hier minder noodzakelijk, een pluksgewijze aanplant zal al leiden tot een duidelijke structuurverbetering en een mooiere uitstraling van de Stationsweg. Bij de

herinrichting van de Stationsweg vormt ook de bereikbaarheid en het parkeren bij de aangrenzende bedrijven een aandachtspunt. Sommige bedrijven hebben onvoldoende of slecht bereikbare parkeerplaatsen. In principe dient elke ondernemer zelf voor zijn parkeerplaatsen te zorgen (op eigen terrein). Indien dit niet mogelijk is, kan worden overwogen om collectieve parkeerterreinen aan te leggen (bijvoorbeeld bij de bedrijfsverzamelgebouwen).

STATIONSWEG (STATIONSOMGEVING)

De huidige uitstraling van de Stationsweg dient behouden en versterkt te worden. In de toekomst blijft/wordt dit een straat voor wonen en werken in de dienstverlenende sector. Daarbij kan worden gedacht aan kantoorvilla's, maar ook aan bedrijven of beroepen aan huis. De bebouwing wordt in deze straat begeleid door een bomenrij en heeft daarmee de uitstraling van een statige laan. Grootschalige nieuwe bedrijvigheid of open opslag zijn niet toegestaan.

Een mogelijke ontwikkellocatie is de voormalige veevoederfabriek op de hoek met de Mgr. Hanssenstraat (met name de rommelige achterkanten/voormalige silo). Dit is afhankelijk van concrete initiatieven van marktpartijen. Daarnaast kan de functionele structuur van het deelgebied eventueel worden aangevuld met kleinschalige detailhandel aan de zijde van het station. Aansluitend op het huidige karakter kan dit in de vorm van kleinschalige statige panden in een groene setting. Deze nieuwe, afwijkende functies passen niet binnen de middels voorliggend plan vastgelegde kaders. Voor deze mogelijke nieuwe ontwikkelingen zal derhalve een separate planologische procedure moeten worden gevolgd.

Openbare ruimte

De openbare ruimte in het stationsgebied wordt thans opgewaardeerd. Hier ligt een kans om het stationsgebied nog verder op te knappen en als 'entree' van Venray op de kaart te zetten. Gedacht kan worden aan bijvoorbeeld een nieuw markant stationsgebouw met eventueel een kantoor- of detailhandelsfunctie. Op dit moment is het echter, mede door de marktomstandigheden, nog onzeker of en wanneer een dergelijke 'tweede fase' wordt gerealiseerd. Om deze reden is hiermee in onderhavig bestemmingsplan nog geen rekening gehouden.

Daarnaast wordt op korte termijn, als onderdeel van de herinrichting van de Stationsweg de aansluiting naar de Mgr. Hanssenstraat aangepast. Met de aanpassing wordt de doorgaande route over de Stationsweg benadrukt en de voorrangssituatie op de gewenste weghierarchie aangepast. Hiermee wordt tegengegaan dat sluipverkeer te gemakkelijk kiest voor een route door Oostrum in plaats van er omheen. Deze aanpassing is mogelijk binnen de regels van dit bestemmingsplan.

HENRI DUNANTSTAAT

Op dit moment ligt er aan de Henri Dunantstraat een diversiteit aan grote en kleine bedrijven. De Henri Dunantstraat kenmerkt zich door bedrijvigheid in milieucategorieën 2 en 3. Er worden geen nieuwe bedrijfswoningen toegestaan en geen opslag in 't zicht. Kantoren (tenzij ondergeschikt) of detailhandel (tenzij ter plaatse vervaardigd en/of ondergeschikt) zijn evenmin gewenst. Bestaande detailhandelsfuncties worden uiteraard gerespecteerd.

De Henri Dunantstraat vormt één van de belangrijkste toegangsroutes van Venray. Dit is derhalve het deel van de Hulst I, waar bedrijven zich kunnen presenteren Voortbordurend op de ontwikkelingen van de Hulst II (zichtlocatie en evenementenhal), zouden de bedrijven die in deze zone zijn gelegen een hoogwaardige uitstraling moeten hebben. In diverse gevallen betekent dit dat een opwaardering van de bestaande bebouwing en terreininrichting aan de voorzijde wenselijk is. Bij nieuwe bedrijvigheid zal dit wensbeeld nadrukkelijk als randvoorwaarde geformuleerd worden. Aangezien in een bestemmingsplan geen regels met betrekking tot de architectonische kwaliteit van gebouwen kunnen worden opgenomen, ziet dit beleidsvoornemen met name op de welstandstoets bij nieuwe bouwplannen: bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor het bouwen (bouwvergunning) zal expliciet op dit aspect moeten worden getoetst.

Openbare ruimte

De groenzone langs de Henri Dunantstraat dient behouden en versterkt te worden (mede omdat hier ook afwatering op plaatsvindt). Het groen moet een meer eenduidige uitstraling krijgen, waardoor het als groenzone steviger overkomt. Gedacht kan worden aan enkele grote bomen (van de 1e grootte) zoals langs de singels in Venray. De bomenstructuur moet verbeterd worden door enkele bomen toe te voegen en te vervangen.

Vanwege de functie van de Henri Dunantstraat als gebiedsontsluitingsweg zijn nieuwe uitritten hierop niet gewenst. Het is wel gewenst dat er op termijn langs de Henri Dunantstraat voetpaden komen, gezien de route naar het station en de ligging van het ROC. De (planregels van de) bestemming Verkeer laten hiervoor voldoende ruimte.

BINNENGEBIED

Het binnengebied kenmerkt zich door gemengde bedrijvigheid in milieucategorie 2 en 3. Het binnengebied is grotendeels reeds ingevuld met diverse bedrijfspanden en bedrijfswoningen. De uitstraling van de huidige bedrijven is erg matig. Veel panden zijn zowel met de voor- als achterzijde gericht op de openbare weg, wat de uitstraling niet ten goede komt.

Er worden geen nieuwe bedrijfswoningen toegestaan. Kantoren (tenzij ondergeschikt) of detailhandel (tenzij ter plaatse vervaardigd) zijn evenmin gewenst. Bestaande detailhandelfuncties worden uiteraard gerespecteerd. Tevens wordt een uitzondering gemaakt op de bestaande concentratie van autohandelaren in het binnengebied van de Hulst. In principe is het beleid van de gemeente om alle (nieuwe) detailhandel in auto's te concentreren op bedrijventerrein Keizersveld. De huidige concentratie autobedrijven op de Hulst I is echter van een ander kwaliteitsniveau dan Keizersveld en vaak gekoppeld aan een garagebedrijf, en functioneert hierdoor aanvullend.

In het binnengebied is ruimte voor de minder representatieve bedrijvigheid. Aan de presentatie van nieuwe bebouwing worden bij de welstandstoets dan ook minder hoge eisen gesteld dan in de andere deelgebieden. Eventuele nieuwe bedrijven dienen zich met de voorgevel te richten op de openbare weg en hebben een duidelijke terreinindeling. Open opslag, ook in het zicht, kan worden toegestaan.

Openbare ruimte

De overgang tussen privé en openbare ruimte is erg onduidelijk in het binnengebied van de Hulst I, mede door de matige uitstraling en de vele auto's die geparkeerd staan in de wegbermen. Dit gebeurt deels door werknemers van de verschillende bedrijven, maar ook deels door het stallen van handelswaar van de diverse autodealers. Middels kleine ingrepen in de openbare ruimte, die het gebied een vriendelijker en eenduidiger gezicht geven, zou dit rommelige beeld opgewaardeerd kunnen worden. Hierbij wordt met name gedacht aan een duidelijkere vormgeving van de bestrating en parkeervakken. Ook door middel van groenaanplant kunnen de bermen en parkeervakken duidelijker ingericht worden. De huidige groenstructuur heeft nu een beperkte invulling door de grasbermen. Om een fraaier beeld te verkrijgen kunnen de erfgrenzen worden geaccentueerd door lage hagen te planten. Zo wordt ook een duidelijker onderscheid gemaakt tussen openbaar en particulier terrein.

Nieuwe bomen in het binnengebied dienen van de 2e of 3e grootte te zijn, maar alleen op die grasbermen te worden geplant waar voldoende groeiruimte bestaat. Deze bomen hoeven ook geen lint te vormen, maar zouden bepaalde locaties kunnen accentueren. Een aantal ondernemers heeft aangegeven over onvoldoende parkeerplaatsen op eigen terrein te beschikken. In overleg met de ondernemers zal gezocht worden naar alternatieve oplossingen zoals bijvoorbeeld een collectief parkeerterrein.

(HERBESTEMMING) ONTWIKKELINGSLOCATIES

Conform de structuurvisie is in het plangebied een aantal (her te bestemmen) ontwikkelingslocaties gelegen. In onderstaande afbeelding is de ligging van de gebieden weergegeven.



Figuur 3.3: ligging ontwikkelingslocaties

Het voormalige BAM terrein aan de Stationsweg is momenteel braakliggend (gebied 1 in afbeelding 3.3). Aangezien de vrijstellingsprocedure ex artikel 19 van de oude WRO is afgerond, en de gronden in het vigerende bestemmingsplan reeds bestemd zijn voor bedrijvigheid, is dit gebied in strikt juridische zin niet aan te merken als ontwikkelingslocatie. Feitelijk dienen deze gronden natuurlijk wel opnieuw tot ontwikkeling te worden gebracht. In onderhavig bestemmingsplan is hier rekening mee gehouden.

Daarnaast liggen in het plangebied twee locaties (gebieden 2 en 3 in figuur 3.3), welke volgens de structuurvisie kunnen worden herontwikkeld tot bedrijventerrein. In voorliggend bestemmingsplan zijn deze locaties aangewezen als wijzigingsgebied. Dit betekent dat de bestemming van de betreffende gronden, met inachtneming van de in de planregels beschreven voorwaarden, kan worden gewijzigd in een bedrijfsbestemming. Hiervoor zal wel een separate (zogenaamde binnenplanse) wijzigingsprocedure dienen te worden voorlopen.

Bij de herontwikkeling van de gronden moet een aantal randvoorwaarden in acht worden genomen. Voor wat betreft bedrijfsfuncties wordt gedacht aan 'reguliere', gemengde bedrijvigheid. De precieze invulling is uiteraard afhankelijk van de termijn waarop de terreinen worden ontwikkeld en de behoefte van dat moment. Te zijner tijd zal hiervoor (markt-)onderzoek moeten worden verricht.

Gelet op de archeologische verwachtingswaarde van de agrarische zone langs de A73 zal in dit gebied, voorafgaand aan een mogelijke herbestemming, eerst uitgebreid onderzoek moeten worden gedaan naar mogelijke archeologische waarden. Omdat dit gebied in de huidige situatie door een geluidscherm visueel is afgeschermd van de A73, is het ruimtelijk gezien wenselijk om deze afscherming te behouden en de invulling van deze zone een intern gerichte uitstraling mee te geven. Wel kunnen enkele doorzichten worden gecreëerd.

Verder moet rekening worden gehouden met het rooilijnenbeleid van Rijkswaterstaat (zie ook hoofdstuk 2). De bebouwingsvrije zone langs de A73 dient ruimte te bieden voor een autoverbinding tussen de Stationsweg en de Henri Dunantstraat, mocht in de toekomst de visie op de wenselijkheid en/of noodzaak hierop veranderen. Om het nieuwe bedrijfsterrein te ontsluiten zal nieuwe infrastructuur aangelegd moeten worden, die aansluit op de bestaande wegen, waarbij doodlopende wegen ongewenst zijn. Nieuwe bedrijven in dit gebied dienen

zich met de voorzijde te richten op de nieuw aan te leggen infrastructuur. Het deel aan de zuidzijde zal aan moeten sluiten bij de uitgangspunten die gelden voor het deelgebied aan de Henri Dunantstraat. De gewenste hoogte van de bebouwing zal nog nader worden uitgewerkt. Hierbij wordt aandacht besteed aan het hoogteverschil met de hoger gelegen snelweg. Een en ander zal verder moeten worden uitgewerkt in een beeldkwaliteitplan.

De huidige ponyweide aan het Oostrumsveld kan eveneens onder voorwaarden worden herbestemd tot bedrijventerrein. Aandachtspunt is een goede ontsluiting van dit gebied (bij voorkeur niet vanaf de Stationsweg, maar vanaf De Hulst/Oostrumsveld). Ook dient hier vanzelfsprekend te worden voorzien in een goede stedenbouwkundige en architectonische invulling.

4 RANDVOORWAARDEN / ONDERZOEK

4.1 Inleiding

Bij de vaststelling van voorliggend bestemmingsplan dient rekening te worden gehouden met (externe) factoren die van invloed kunnen zijn op het plangebied en de hier aanwezige functies. Anderzijds kunnen de in het plangebied aanwezige functies ook gevolgen hebben voor hun omgeving. Ten einde in het kader van een goede ruimtelijke ordening een verantwoorde afweging te kunnen maken worden derhalve in dit hoofdstuk de milieuaspecten m.e.r. beoordelingsplicht, bodemkwaliteit, geluid, luchtkwaliteit en milieuzonering beschouwd. Tevens is gekeken naar de gevolgen van het planvoornemen voor de waterhuishouding, de (externe) veiligheid, en eventueel in en rond het plangebied aanwezige ecologische waarden. Tot slot wordt aandacht besteed aan de aspecten 'Niet gesprongen explosieven' en Duurzaam Bouwen.

4.2 Milieu

4.2.1 Planmer

In 2001 is de Europese richtlijn milieubeoordeling van plannen opgesteld. In 2006 is deze richtlijn geïmplementeerd in de Nederlandse milieuregelgeving door middel van een wijziging van de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage. Bij deze wijzigingen is de figuur van de planmer (plan milieueffectrapportage) geïntroduceerd. Het Besluit milieueffectrapportage is laatstelijk gewijzigd op 1 juli 2010.

Ten aanzien van plannen die (uiteindelijk) kunnen leiden tot concrete projecten of activiteiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn overheden verplicht een planmer uit te voeren. De planmer dient een passende beoordeling van de gevolgen van het plan voor het milieu te bevatten. Ook ten aanzien van bestemmingsplannen welke mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben kan deze onderzoeksplicht gelden.

Op het bedrijventerrein De Hulst I worden geen projectmerplichtige activiteiten toegelaten. Voorliggend plan valt niet onder de in onderdeel C van de bijlage van het Besluit m.e.r. genoemde activiteiten. Bijlage D van het Besluit m.e.r. bepaalt dat een m.e.r. onderzoeksplicht geldt voor plannen voor de aanleg, uitbreiding of wijziging van bedrijventerreinen van 75 ha of groter. Het bedrijventerrein De Hulst I beslaat een aanzienlijk kleiner oppervlak dan deze in bijlage D genoemde drempelwaarde. Ten aanzien van voorliggend bestemmingsplan geldt deze onderzoeksplicht derhalve niet.

4.2.2 Bodem

Het plangebied van het bestemmingsplan "De Hulst I" heeft over het algemeen een industriële functie. Op het terrein zijn in het verleden diverse bodemonderzoeken uitgevoerd. De grond blijkt (plaatselijk) licht verontreinigd te zijn met zware metalen, PAK, EOX en minerale olie. Ter plaatse van plaatselijke sintelverharding, ter hoogte van de Stationsweg 92, blijkt de grond sterk verontreinigd te zijn met zware metalen. Ter plaatse van de Stationsweg 124 heeft, in het verleden in overleg met de gemeente Venray, een sanering plaatsgevonden waar sterk verontreinigde grond ter plaatse van een vulpunt is afgegraven en afgevoerd.

Over het algemeen kan verondersteld worden dat de in het verleden aangetoonde lichte verontreinigingen, bij ongewijzigd gebruik, geen milieuhygiënische belemmering vormen voor bedrijventerrein De Hulst I. Bij nieuwe ontwikkelingen dient te worden nagegaan of (vervolg)onderzoek in verband met potentiële (nieuwe) bodembedreigende (bedrijfs-) activiteiten noodzakelijk is.

4.2.3 Geluid

De ten behoeve van voorliggend plan relevante normstelling voor geluid is geregeld in de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer. Het betreft normen voor wegverkeerslawaai en industrielawaai. In deze wetgeving wordt uitgegaan van voorkeursgrenswaarden, waarvan met ontheffing tot een maximale hoogte mag worden afgeweken.

(SPOOR)WEGVERKEERSLAWAAI

De Wet geluidhinder bevat normen omtrent de mate waarin geluid veroorzaakt door (weg)verkeer het woonmilieu of andere geluidsgevoelige functies mag belasten. Conform deze wet kennen bepaalde openbare wegen een onderzoekzone. Binnen deze zones moet bij de ontwikkeling van nieuwe geluidsgevoelige functies onderzoek worden gedaan naar de te verwachten geluidsbelasting als gevolg van het verkeer op deze wegen. Indien de berekende geluidsbelasting de wettelijke voorkeursgrenswaarde overschrijdt, dienen er bron- of overdrachtsmaatregelen genomen te worden ten einde de geluidsproductie terug te brengen of kan, indien deze maatregelen stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard, het bevoegd gezag een hogere grenswaarde vaststellen.

Het plangebied is gelegen in de geluidszones van de spoorweg Roermond - Nijmegen en van de Stationsweg, Henri Dunantstraat en A73. In het plangebied zijn diverse geluidsgevoelige objecten ((bedrijfs)woningen) aanwezig. Voorliggend bestemmingsplan heeft een conserverend karakter. In het plan zijn geen mogelijkheden opgenomen voor de ontwikkeling van nieuwe woningbouw of andere geluidsgevoelige functies. Ten aanzien van de geprojecteerde bedrijfswoningen ter plaatse van het voormalige BAM terrein kan worden opgemerkt dat ten behoeve van de vrijstellingsprocedure ex artikel 19 WRO een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai is uitgevoerd. Uit dit onderzoek bleek dat ter plaatse van de geprojecteerde bedrijfswoningen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB als gevolg van het verkeer op de A73 niet wordt overschreden. De geluidsbelasting als gevolg van het verkeer op de Stationsweg overschrijdt de voorkeursgrenswaarde wel: na aftrek conform art. 110 Wgh bedraagt de akoestische belasting als gevolg van de Stationsweg 58 dB. Gelijktijdig met de vrijstellingsprocedure is derhalve een procedure hogere grenswaarden doorlopen. Om deze reden is in het kader van voorliggend bestemmingsplan geen nieuw akoestisch onderzoek naar de gevolgen van (spoor)wegverkeerslawaai uitgevoerd.

INDUSTRIELAWAAI

Hoofdstuk V van de Wet geluidhinder bepaalt dat rondom industrieterreinen waarop bepaalde krachtens de Wet milieubeheer aangewezen inrichtingen zijn gevestigd of zich mogen vestigen (de zogenaamde grote lawaaimakers) een geluidszone moet worden vastgesteld. Deze geluidszone beslaat een gebied rondom het bedrijventerrein waarbuiten door de op het terrein gevestigde inrichtingen gezamenlijk geen hogere geluidsbelasting dan 50 dB(A) op de in de buurt aanwezige gevoelige bestemmingen mogen veroorzaken. In artikel 2.4 van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer (IVB) is aangegeven welke inrichtingen als grote lawaaimaker dienen te worden beschouwd en zoneplichtig zijn.

In het plangebied zijn geen inrichtingen zoals omschreven in artikel 2.4 van het IVB aanwezig. Conform de regels van dit bestemmingsplan mogen dergelijke inrichtingen zich in de toekomst ook niet in het plangebied vestigen. Met de vaststelling van dit bestemmingsplan wordt derhalve geen nieuw zonebesluit genomen. In het kader van de vaststelling van dit bestemmingsplan vormt het aspect industrielawaai derhalve geen verdere randvoorwaarde.

4.2.4 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is een nieuw wettelijk stelsel voor luchtkwaliteitseisen van kracht geworden. De hoofdlijnen van de nieuwe regelgeving zijn opgenomen in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer. De regelgeving is verder uitgewerkt in onderliggende Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's) en Ministeriële Regelingen. Met deze nieuwe wettelijke systematiek is het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk 2005) komen te vervallen. Een belangrijk verschil met het

Bik 2005 is dat de nieuwe regelgeving een flexibele koppeling kent tussen ruimtelijke activiteiten en gevolgen voor de luchtkwaliteit. Projecten die 'niet in betekenende mate bijdragen' aan de luchtverontreiniging, hoeven niet meer afzonderlijk getoetst te worden aan de grenswaarden voor de buitenlucht. Projecten die wel in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging, worden in principe opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL bevat een pakket aan generieke en locatiespecifieke maatregelen die ervoor zorgen dat alle negatieve effecten van de geplande ruimtelijke ontwikkelingen worden gecompenseerd en, belangrijker, die er voor zorgen dat alle huidige overschrijdingen worden opgelost.

Het begrip 'niet in betekenende mate' (NIBM) is uitgewerkt in het Besluit *niet in betekenende mate bijdragen* en de Regeling *niet in betekenende mate bijdragen*.

TOETSING LUCHTKWALITEITSEISEN

In artikel 5.16 van de Wet Milieubeheer is een viertal voorwaarden opgenomen waaronder bestuursorganen de in lid 2 van dit artikel genoemde bevoegdheden (waaronder het opstellen van bestemmingsplannen en het nemen van projectbesluiten) mogen uitoefenen. Deze voorwaarden hebben betrekking op de met de uitoefening van de bevoegdheid verbonden gevolgen ten aanzien van de luchtkwaliteit. Indien er sprake is van één van de hieronder genoemde omstandigheden vormen de luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid en de daarmee beoogde ontwikkeling:

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

NIET IN BETEKENENDE MATE (NIBM)

In het Besluit NIBM is vastgelegd wanneer een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Een project is NIBM, als aannemelijk 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.

Er zijn twee mogelijkheden om aannemelijk te maken dat een project binnen de NIBM-grens blijft:

- § aantonen dat een project binnen de grenzen van een categorie uit de Regeling NIBM valt. Er is dan geen verdere toetsing nodig, het project is in ieder geval NIBM;
- § op een andere manier aannemelijk maken dat een project voldoet aan het 3% criterium. Hiervoor *kunnen* berekeningen nodig zijn. Ook als een project niet kan voldoen aan de grenzen van de Regeling NIBM, is het mogelijk om alsnog via berekeningen aan te tonen, dat de 3% grens niet wordt overschreden.

Als de 3% grens voor PM₁₀ of NO₂ niet wordt overschreden, dan hoeft geen verdere toetsing aan grenswaarden plaats te vinden.

TOETSING PLAN AAN LUCHTKWALITEITSEISEN

In voorliggend bestemmingsplan is sprake van een vastlegging van de bestaande situatie en aanwezige functies. In het kader van dit bestemmingsplan worden geen grootschalige nieuwe ontwikkelingen of uitbreidingen mogelijk gemaakt die qua verkeersaantrekkende werking een zwaarwegend effect op de luchtkwaliteit in (de omgeving van) het plangebied kunnen hebben. Derhalve kan in redelijkheid gesteld worden dat de vaststelling van voorliggend plan niet in betekenende mate bij zal dragen aan de luchtverontreiniging.

De uitstoot van verontreinigende stoffen van de op het bedrijventerrein gevestigde bedrijven en de mogelijke invloed hiervan op de luchtkwaliteit in en rondom het plangebied wordt geregeld in de daarvoor geldende inrichtingsvergunningen op grond van de Wet milieubeheer.

Concluderend kan gesteld worden dat het aspect luchtkwaliteit geen randvoorwaarde vormt bij de verdere planontwikkeling.

4.2.5 Milieuzonering - invloed bedrijvigheid

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies (zoals bijvoorbeeld woningen):

- § ter plaatse van deze gevoelige functies een goed woon- en leefmilieu wordt gegarandeerd;
- § rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en de milieuruimte van de betreffende bedrijven.

Een (buitenwettelijk) toetsingskader voor milieuzonering wordt geboden door de uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' van de Vereniging van Nederlands Gemeenten¹⁷. Op basis van deze uitgave kan worden bepaald in hoeverre de inrichtingen en bedrijven gelegen op het bedrijventerrein beperkend zijn voor het tot stand brengen van een goed woon- en leefmilieu in de omgeving van dit terrein. In deze uitgave zijn per (milieu)categorie bedrijvigheid richtafstanden genoemd welke kunnen worden aangehouden ten einde de hinderlijke invloed van bedrijfsactiviteiten op gevoelige functies te beperken.

Een wettelijk kader wordt gevormd door geluidszones op grond van de Wet geluidhinder en de afstandseisen op grond van het Besluit externe veiligheid inrichtingen. In het plangebied zijn thans geen inrichtingen of bedrijven aanwezig welke onder deze regelingen vallen.

In paragraaf 5.2 van de planbeschrijving van voorliggend plan wordt nader ingegaan op het aspect milieuzonering en op welke wijze met inachtneming van de verschillende bedrijfsbelangen een goed woon- en leefmilieu in de omgeving van het bedrijventerrein wordt gegarandeerd. Op deze plaats wordt volstaan met de opmerking dat in de huidige situatie de bewoners in de omgeving van het bedrijventerrein geen overlast ervaren als gevolg van de thans gevestigde bedrijvigheid.

4.3 Waterhuishouding

4.3.1 Wateroverleg

Artikel 3.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening bepaalt dat in de toelichting van bestemmingsplannen dient te worden beschreven op welke wijze bij de planontwikkeling rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Onderhavige paragraaf behelst deze beschrijving. Bij vaststelling van voorliggend plan is met name de wijze waarop wordt omgegaan met het regenwater dat in het plangebied valt van belang. Daarnaast wordt in deze paragraaf aandacht besteed aan de bodemopbouw van het plangebied, de geohydrologische situatie ter plaatse, de aanwezigheid van bodemverontreinigingen, de aanwezigheid van waterlopen, en de gevolgen die beoogde planontwikkeling hierop mogelijk heeft.

In het kader van het bestuurlijk vooroverleg is het bestemmingsplan aangeboden bij het Waterschap Peel en Maasvallei ter verkrijging van een wateradvies.

4.3.2 Beleid

RIJKSBELEID

De publicatie 'Anders omgaan met water, waterbeleid voor de 21ste eeuw'¹⁸ bevat het kabinetsstandpunt ten aanzien van het in de nabije toekomst te voeren waterbeleid. De WB-21 aanpak heeft als belangrijk uitgangspunt dat afvoer- en andere waterhuishoudkundige

¹⁷ VNG (2009), *Bedrijven en milieuzonering*. Den Haag.

¹⁸ Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2000), *Anders omgaan met water, waterbeleid voor de 21^{ste} eeuw*. Den Haag

problemen niet mogen worden afgewenteld op boven- of benedenstroomse burens. Daarnaast is water een belangrijk ordenend principe, welk een zwaarwegend sturend element vormt bij de inrichting van de ruimte.

Ten aanzien van het omgaan met het hemelwater zijn deze uitgangspunten vertaald in de kwantiteitsstrategie 'vasthouden-bergen-afvoeren', en de kwaliteitsstrategie 'voorkomen-scheiden-zuiveren'.

POL2006 EN WATERSCHAP PEEL EN MAASVALLEI

De provincie Limburg heeft in het POL2006 invulling gegeven aan bovengenoemde strategieën door te streven naar een maximale afkoppeling van regenwater, binnen de grenzen van doelmatigheid. Afkoppelen van regenwater betekent dat regenwater dient te worden gescheiden van afvalwater en zoveel mogelijk moet worden vastgehouden en geïnfiltreerd in het gebied waarin het valt. Afkoppeling voorkomt onnodige belasting van het riool en waterzuiveringsinstallaties. Daarnaast vermindert afkoppeling de overstort van vuil rioolwater op het oppervlaktewater en kan het een bijdrage leveren aan het herstel van een natuurlijk functionerend watersysteem (onder andere vermindering van verdroging).

Bij nieuwbouwprojecten en bij herstructurering of renovatie van bestaande bebouwing dient het regenwater binnen de grenzen van doelmatigheid maximaal afgekoppeld te worden van het riool (droogweerafvoer). De provincie Limburg, de waterschappen Peel en Maasvallei en Roer en Overmaas, en Rijkswaterstaat hebben hiertoe een voorkeurstabel afkoppeling opgesteld. Deze voorkeurstabel is opgenomen in de brochure 'Regenwater schoon naar beek en bodem'¹⁹. Gemeentes dienen volgens het POL2006 in hun Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) aan te geven welke afkoppelingsstrategie wordt gevolgd en hoe daarbij tot een doelmatigheidsafweging wordt gekomen.

BELEID GEMEENTE VENRAY

De overkoepelende ambitie die Venray hanteert, is het verbeteren van de omgang met het water. Daartoe wordt ondermeer integraal waterbeheer voorgestaan. Integraal waterbeheer richt zich op het verminderen van watergebruik, een goede ontwatering en voldoende berging van afstromend water, het vasthouden van gebiedseigen water, het terugdringen van afvoerpieken en het afkoppelen van hemelwater.

In het Gemeentelijk Rioleringsplan 2004-2015 is het beleid voor het beheer van de gemeentelijke riolering voor de periode 2005 tot en met 2014 vastgelegd. Het plan bevat een beschrijving van de huidige situatie, een evaluatie van de aan het plan voorafgaande periode en een beschrijving van de te verwachten toekomstige ontwikkelingen. In het GRP wordt onder andere ingegaan op hemelwater- en oppervlaktewaterafvoer. In het kader van het GRP is onderzoek gedaan naar de geschiktheid van het uitvoeren van afkoppelprojecten binnen de gemeente. Op basis van de bodemgesteldheid, de hoogte van de grondwaterstand en de aanwezigheid van oppervlaktewater is onderzocht welke mogelijkheden er zijn voor afkoppeling: uit het onderzoek blijkt dat in het overgrote deel van de gemeente Venray voldoende mogelijkheden voor afkoppeling aanwezig zijn. Bij afkoppelprojecten wordt in de eerste plaats gekeken naar openbare verharde oppervlakken. Daarbij wordt opgemerkt dat afkoppelen als maatregel slechts wordt uitgevoerd in combinatie met wegwerkzaamheden (onder andere reconstructies van wegen) of rioolvervangingen, dit gezien de kosten die dergelijke ingrepen met zich meebrengen. Het afkoppelen van particuliere oppervlakten wordt slechts in uitzonderlijke situaties meegenomen. Ten aanzien van incidentele nieuwbouw wordt opgemerkt dat indien mogelijk aangesloten dient te worden op de bestaande riolering. Het gekozen type rioolstelsel (gemengd, gescheiden of verbeterd gescheiden) is afhankelijk van het reeds aanwezige stelsel, waarbij echter altijd moet worden onderzocht hoe zoveel mogelijk hemelwater van schone verharde oppervlakken kan infiltreren in de bodem.

¹⁹ Provincie Limburg, e.a. (2006), *Regenwater schoon naar Beek en Bodem*. Maastricht.

4.3.3 Huidige en toekomstige situatie

BODEMOPBOUW EN GEOHYDROLOGIE

Het plangebied is op de Grondwaterkaart van Nederland gelegen binnen grondwatertrap VII. De grondwatertrappenindeling is gebaseerd op de gemiddeld hoogste (GHG) en de gemiddeld laagste grondwaterstanddieptes (GLG). Hiermee worden de winter- en zomergrondwaterstanden gekarakteriseerd in een jaar met een gemiddelde neerslag en verdamping. De gemiddeld hoogste grondwaterdiepte in grondwatertrap VI dieper dan 80 centimeter ligt, gemeten vanaf het maaiveld. De gemiddeld laagste grondwaterdiepte ligt dieper dan 160 centimeter vanaf maaiveld.

Uit gegevens van het Waterschap Peel en Maasvallei blijkt dat de bodem van het plangebied een redelijk infiltrerend vermogen heeft: de K-waarde van de bodem ligt tussen de 0,45 en 0,75 m/dag.

Het plangebied is volgens het POL2006 (Kristallen waarden) niet gelegen binnen een grondwaterwin- of beschermingsgebied of bodembeschermingsgebied. In het plangebied bevinden zich geen zuiveringstechnische voorzieningen van het Waterschap.

BODEMVERONTREINIGING

De bodem van het bedrijventerrein De Hulst I is niet zonder meer geschikt voor infiltratie van het hemelwater. Op het terrein is een aantal verdachte deellocaties aanwezig ten aanzien waarvan bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen nieuw bodemonderzoek gewenst is. Voordat eventueel tot infiltratie van regenwater wordt overgegaan dient de kwaliteit van de bodem ter plaatse voldoende verzekerd te worden.

WATERLOPEN

In het plangebied is een tweetal waterlopen aanwezig. Dit betreft een bermsloot langs de Henri Dunantstraat, en de watergang Zompgraaf in het noordelijk deel van het plangebied, welke in beheer is bij het waterschap Peel en Maasvallei. De bermsloot langs de Henri Dunantstraat dient ter opvang van en buffering van regenwater en heeft verder geen belangrijke waterstaatkundige functie. De Zompgraaf in het noordelijk deel van het plangebied is een primair water in de zin van de keur van het waterschap. Op de primaire wateren zijn de gebods- en verbodsbepalingen uit de keur van toepassing. Aan weerszijden van een primaire watergang (zoals vastgelegd in de legger van het waterschap Peel en Maasvallei) ligt een beschermingszone voor de bescherming en het beheer en onderhoud van het water. Gelet op de specifieke waterstaatkundige functie van het primaire water is aan deze watergang de bestemming 'Water' toegekend. De aangrenzende beschermingszone kent in onderhavig bestemmingsplan de dubbelbestemming 'Waterstaat - Beschermingszone watergang'.

BESCHRIJVING HUIDIG EN TOEKOMSTIG SYSTEEM

Het in het plangebied gelegen rioleringsstelsel is niet onder één noemer te vangen. Op het deel van het bedrijventerrein de Hulst I dat vanaf de Henri Dunantstraat wordt ontsloten, is een gescheiden rioolstelsel aanwezig. Het vuilwater van de bedrijfspanden wordt afgevoerd middels een vuilwaterriolering naar het bemalingsgebied Oostrum. Hemelwater wordt in dit deel opgevangen in een combinatie van buizen en regenwatersloten. Het voormalige BAM terrein is op een vergelijkbare manier voorzien van een gescheiden rioolstelsel, echter hier wordt zo veel mogelijk regenwater in het plangebied zelf geïnfiltreerd middels een stelsel van infiltratiebuizen en een wadi. De overige bebouwing die ontsloten wordt via de Stationsweg is aangesloten op een traditioneel gemengd stelsel. Het gemengd stelsel Oostrum voert via het gemaal van het Waterbedrijf Limburg aan de Mgr. Hanssenstraat af naar de rioolwaterzuivering Venray aan de Metaalweg.

Mogelijk zullen in de toekomst bij eventuele reconstructies van de wegen in het plangebied verbeteringen aan het huidige systeem worden aangebracht. Daarbij kan gedacht worden aan systemen met waterdoorlatende verhardingen en zuiverende kwaliteiten, zoals bijvoorbeeld een aquaflowsysteem (merknaam). Daarnaast kunnen bij het verlenen van individuele

omgevingsvergunningen op grond van het Bouwbesluit (art. 3.41 e.v.) en de Gemeentelijke Bouwverordening 2007 (artikel 2.7.5) eisen worden gesteld aan de wijze waarop bij nieuwe bouwplannen wordt omgegaan met de opvang en infiltratie van hemelwater. Hierbij zal worden aangehaakt op de door het Waterschap gehanteerde eisen voor een duurzaam waterbeheer. Middels deze eisen kan concreet invulling worden gegeven aan de trits 'vasthouden–bergen–afvoeren'.

Tenslotte wordt opgemerkt dat indien bij toekomstige bouwactiviteiten een grondwateronttrekking gewenst is, het Waterschap Peel en Maasvallei bij het verlenen van de omgevingsvergunning dient te worden betrokken.

4.4 Externe Veiligheid

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is verschillende wet- en regelgeving van toepassing. Het huidige beleid voor inrichtingen (bedrijven) is afkomstig uit het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen' (Bevi), het beleid voor transportmodaliteiten staat beschreven in de circulaire 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' (cRnvgs). Deze circulaire zal worden vervangen door het (inhoudelijk grotendeels vergelijkbare) 'Besluit transport externe veiligheid' (Btev), dat naar verwachting in de loop van 2012 in werking zal treden. Voor transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen geldt het 'Besluit externe veiligheid buisleidingen' (Bevb).

Binnen het beleidskader voor externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Hoewel beide begrippen onderlinge samenhang vertonen zijn er belangrijke verschillen. Hieronder worden beide begrippen verder uitgewerkt.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Het PR kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de 10^{-6} /jaar plaatsgebonden risicocontour (welke als wettelijk harde norm fungeert) mogen geen kwetsbare objecten geprojecteerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10^{-6} / jaar plaatsgebonden risicocontour niet als grenswaarde, maar als een richtwaarde.

Groepsrisico

Het groepsrisico is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting. Het GR kan niet 'op de kaart' worden weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) afgezet wordt tegen het aantal slachtoffers (N), de fN-curve. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt doorgaans begrensd door de 1% letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald), ofwel door de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen, ook wel de maximale effectafstand genoemd.

Verantwoording van het groepsrisico

In het externe veiligheidsbeleid is voor bepaalde situaties een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. Deze verantwoordingsplicht houdt in dat bepaalde wijzigingen met betrekking tot planologische keuzes moet worden onderbouwd én verantwoord door het bevoegd gezag. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan of het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht. In het Bevi, de cRnvgs en het Bevb zijn bepalingen opgenomen waaraan deze verantwoording dient te voldoen.

In het kader van de vaststelling van onderhavig bestemmingsplan zijn de diverse relevante risicobronnen in kaart gebracht. Daarbij is, gelet op de aard van het planvoornemen, gekeken naar de aanwezigheid van de volgende risicovolle activiteiten:

1. Inrichtingen, welke onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen vallen.
2. Transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het water.
3. Hogedruk aardgasleidingen en K1,K2,K3-vloeistofleidingen.

Plangebied

Er is sprake van een zogenaamd conserverend plan. Hierdoor zijn uitbreidingen en wijzigingen niet rechtstreeks toegestaan. Wel is voor een deel van het terrein op termijn uitbreiding en ontwikkeling voorzien. Expliciet wordt in dit kader vermeld dat dergelijke uitbreidingen alleen zijn toegestaan indien uit specifiek milieukundig onderzoek (waaronder ook onderzoek naar externe veiligheid wordt verstaan), is gebleken dat sprake is van een aanvaardbare situatie.

Risico-inventarisatie en afweging Plaatsgebonden risico, Groepsrisico en Verantwoording Groepsrisico

RISICOVOLLE INRICHTINGEN

Uit bestudering van de Professionele Risicokaart Nederland, alsmede op basis van dossieronderzoek is geconcludeerd dat noch in het plangebied, noch in de nabijheid hiervan risicovolle inrichtingen zijn gelegen. Wel ligt in het plangebied een propaantank met een inhoud van 8 m³. Omdat de inhoud van deze tank onder de grenswaarden zoals genoemd in het Bevi blijft, is er geen sprake van een risicovolle inrichting waaraan in het kader van de externe veiligheid nadere aandacht behoeft te worden besteed.

TRANSPORT GEVAARLIJKE STOFFEN

A73

Het plangebied ligt op een afstand van ongeveer 50 meter van de A73, gemeten vanuit het hart van de snelweg tot de grens van het plangebied. Over de A73 vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. Daarmee valt het plangebied binnen het invloedsgebied van brandbare gassen, toxische vloeistoffen en toxische gassen.

Ten behoeve van eerder doorlopen ruimtelijke procedures (zoals het recentelijk vastgestelde bestemmingsplan Keizersveld) zijn externe veiligheidsonderzoeken verricht. In dat kader is aansluiting gezocht bij het in 2008 door Oranjewoud uitgevoerde onderzoek naar externe veiligheid ten behoeve van het bestemmingsplan De Hulst II. Omdat zowel de afstanden, als omgevingskenmerken grote overeenkomsten hebben, én omdat in tegenstelling tot De Hulst II, op De Hulst I geen kwetsbare objecten met grootschalige bezoekersaantallen (zoals een school of een evenementenhal) worden opgericht, zijn er voldoende argumenten om de resultaten van dat specifieke onderzoek ook van toepassing te verklaren op De Hulst I. Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat voor de A73 geen 10-6/jaar plaatsgebonden risicocontour aanwezig is. Daarmee legt het plaatsgebonden risico geen beperkingen op aan eventuele ontwikkelingen op bedrijventerrein de Hulst I.

Uit onderzoek naar De Hulst II blijkt dat het groepsrisico voor de A73 als gevolg van de voorgenomen bestemmingsplanwijziging toeneemt. In de scenario's voor de A73 vindt echter geen overschrijding van de oriëntatiewaarde plaats. Conform de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRvgs) dient het bevoegd gezag verantwoording af te leggen bij elke overschrijding van de oriëntatiewaarde of toename van het groepsrisico ten gevolge van de ruimtelijke ontwikkeling. Omdat onderhavige bestemmingsplanprocedure (De Hulst I) echter een conserverend plan betreft, en omdat deze procedure niet toeziet op een rechtstreekse uitbreiding van het aantal aanwezigen, is er geen aanleiding gebleken om een groepsrisicoverantwoording uit te werken.

N270

Het plangebied ligt voor het overgrote deel op een afstand van minimaal 270 meter van de N270 en daarmee buiten het invloedsgebied van brandbare gassen. Slechts ter plaatse van zuidoostelijke hoek van het plangebied (spoorlijn Roermond - Nijmegen) is deze afstand kleiner. Hier bevinden zich echter geen (beperkt) kwetsbare objecten. Conform de regels van dit bestemmingsplan mogen hier ook geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten worden

opgericht. Gezien het bovenstaande is er geen aanleiding om aan de N270 nadere aandacht te besteden. Transport van gevaarlijke stoffen over deze weg vormt geen belemmering voor het plangebied.

Spoorlijn Nijmegen – Roermond

In de nabijheid van het plangebied ligt de spoorlijn Nijmegen – Roermond. Omdat over dit spoor geen transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, is er geen aanleiding om aan dit spoortraject nadere aandacht te besteden.

BUISLEIDINGEN

Uit informatie van de gemeente Venray is gebleken dat ten zuiden van het plangebied een hogedruk aardgasleiding van de Nederlandse Gasunie gelegen is. Het gaat om een leiding met de in onderstaande tabel aangegeven eigenschappen.

Parameter	Z-541-06-KR-003 t/m KR-005	Z-541-07-KR-003 t/m KR-004
Diameter (Inch)	6	8
Wanddikte (mm)	4.8	6.3
druk (bar)	40	40

Tabel 4.1: Leidingeigenschappen hogedruk aardgasleiding (Bron: Nederlandse Gasunie, 2008)

Voor deze leiding geldt een inventarisatieafstand van 95 meter uitgaande van een diameter van 8 inch. Het invloedsgebied reikt daarmee niet over het plangebied waardoor deze leiding niet relevant is voor de vaststelling van onderhavig bestemmingsplan.

VERANTWOORDING VAN HET GROEPSRISICO

Gelet op het feit dat het groepsrisico van de A73 onder de oriëntatiewaarde ligt en als gevolg van de voorgenomen planvaststelling niet zal wijzigen is door de gemeente Venray geen nadere groepsrisicoverantwoording nodig geacht. Gelet op de ligging van het plangebied nabij de A73 is voorliggend bestemmingsplan wel ter advies aangeboden bij de Veiligheidsregio Limburg-Noord.

Bij de beoordeling van het plan heeft de Veiligheidsregio in haar brief d.d. 7 september 2012 met kenmerk RBBUIT - 122508 geconstateerd dat het om een conserverend bestemmingsplan gaat. Dit wil zeggen dat het plan in de eerste plaats gericht is op het behouden en beheren van de bestaande ruimtelijke situatie. Het vastleggen van de bestaande situatie heeft geen invloed op de voorbereiding op de rampenbestrijding. Er bestaat daarom volgens de Veiligheidsregio geen noodzaak tot het uitbrengen van advies zoals bedoeld in de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen

CONCLUDEREND

Het milieuaspect externe veiligheid vormt geen randvoorwaarde bij de vaststelling van voorliggend plan.

4.5 Onderzoek Niet Gesprongen Explosieven

Aangezien er in en in de directe omgeving van Venray in de periode 1944-1945 vele oorlogshandelingen hebben plaatsgevonden dient, uit het oogpunt van veiligheid en zorgvuldigheid, voordat met (bouw)werkzaamheden in nog niet geroerde grond kan worden gestart onderzocht te worden of er mogelijk onontpofte explosieven uit die periode in het gebied aanwezig zijn en welke risico's aan deze mogelijke aanwezigheid zijn verbonden.

4.6 Ecologie

SOORTENBESCHERMING

In april 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden. Krachtens de Flora- en faunawet mogen er geen ingrepen plaatsvinden die een negatief effect op het leefgebied van beschermde soorten met zich meebrengen.

Het plangebied betreft een voor een groot deel ontwikkeld bedrijventerrein, een woonstraat en een openbaar vervoerknooppunt in een stedelijk gebied waar veel mensen wonen en verblijven. Enkele percelen op het bedrijventerrein De Hulst I zijn onbebouwd en braakliggend. Deze percelen worden met enige regelmaat onderhouden en hebben een zeer geringe ecologische en landschappelijke betekenis. Gelet op het huidige gebruik van het plangebied kan redelijkerwijs gesteld worden dat waarschijnlijk geen bijzondere ecologische waarden zich in het plangebied duurzaam kunnen ontwikkelen.

Door de jaren heen zijn enkele vogelsoorten in en rondom het plangebied waargenomen. Alle vogels zijn wettelijk beschermd via de Flora- en faunawet. In het plangebied zijn geschikte verblijfplaatsen voor deze vogels aanwezig; het gaat dan met name om de diverse bomen in het plangebied en de braakliggende bedrijfspercelen. Met de vaststelling van voorliggend plan worden thans geen ingrepen voorzien welke van invloed kunnen zijn op deze potentiële verblijfplaatsen. Indien er in de toekomst werkzaamheden in het plangebied worden uitgevoerd welke een versturende invloed op deze verblijfsplaatsen kunnen hebben dienen deze bij voorkeur buiten het broedseizoen (15 maart - 15 juli) te worden uitgevoerd. Om zeker te kunnen zijn dat deze werkzaamheden zonder problemen kunnen worden uitgevoerd, dienen de potentiële verblijfplaatsen bij voorkeur één week voor aanvang van de bedreigende werkzaamheden te worden gecontroleerd op de aanwezigheid van broedplaatsen door een ecooloog/bioloog. Indien nesten worden aangetroffen dienen in een specifieke zone rond het nest geen werkzaamheden te worden uitgevoerd, totdat de jongen het nest hebben verlaten. De gunstige staat van instandhouding van de lokale populaties van de in en om het plangebied broedende vogelsoorten komt zodoende niet in gevaar.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen nabij waardevolle groene elementen dient wellicht nader onderzoek naar mogelijk beschermde planten- en diersoorten te worden uitgevoerd. Dit zal per geval bepaald moeten worden. Vooralsnog is hiervan geen sprake. Wel geldt in ieder geval dat te allen tijde de algemene zorgplicht ex artikel 2 van de Flora- en faunawet van toepassing is. Dit houdt in dat alle handelingen, die nadelig zijn voor de flora en fauna en die niet nodig zijn om het beoogde doel te verwezenlijken, achterwege gelaten moeten worden.

GEBIEDSBESCHERMING

Ten noordoosten van het plangebied, op een afstand van ca. 1,5 km, ligt het Natura 2000-gebied Boschhuizerbergen. Dit bos- en natuurgebied behoort tot de Ecologische Hoofdstructuur en valt tevens onder de werking van de habitatrictlijn. Het meest nabijgelegen Beschermd Natuurmonument is de Rouwkuilen, dat op ca. 7 km ten westen van het plangebied ligt. Gezien de afstand tot bovengenoemd gebieden zal de in het plangebied voorgenomen ontwikkeling geen invloed hebben op de ecologische waarden in deze gebieden. In de directe omgeving van het plangebied zijn geen onderdelen van de POG of EHS gelegen.

In het plangebied zijn geen bomen aanwezig welke vallen onder de werkingssfeer van de Boswet. De Boswet vormt derhalve geen verdere randvoorwaarde. Het plangebied is in het kader van de Algemene Plaatselijke Verordening niet aangewezen als aandachtsgebied ter bescherming van waardevolle of monumentale bomen of houtopstanden. Er zijn binnen het plangebied ook geen individuele bomen als waardevol of monumentaal aangewezen.

Mochten er in de toekomst bomen gekapt dienen te worden dan is wel de gemeentelijke kapverordening van toepassing. Voor het kappen van de bomen is een omgevingsvergunning vereist. In overleg met de gemeente Venray zal de aanvrager van een dergelijke vergunning

invulling moeten geven aan de uit de kapverordening voortvloeiende compensatie / herplantingsverplichting.

Geconcludeerd kan worden dat gezien het beheersmatig karakter van voorliggend plan en de afstand tot de beschermde natuurgebieden de vaststelling van voorliggend plan geen invloed zal hebben op de ecologische waarden in deze gebieden. Vanuit het aspect gebiedsbescherming volgen geen randvoorwaarden ten aanzien van voorliggend plan. Op basis van de aard van het planvoornemen en de afstand tot beschermde gebieden worden geen effecten verwacht op beschermde gebieden (Ecologische Hoofdstructuur, Natura 2000 gebieden, Beschermde Natuurmonumenten).

4.7 Duurzaam bouwen

Het doel van duurzaam bouwen kan worden omschreven als het beperken van de belasting van bouwactiviteiten op mens en milieu. Daarbij kan natuurlijk gedacht worden aan het gebruik van duurzame bouwmaterialen, maar ook aan de situering van nieuwe bedrijfsfuncties (beperking van de automobilititeit) en het in stand houden van waardevolle landschappen.

De gemeente Venray heeft duurzaam bouwen tot een van de speerpunten in haar gemeentelijk milieubeleid gemaakt. Het beleid ten aanzien van duurzaam bouwen in de stedelijke gebieden richt zich met name op duurzame bedrijventerreinen en het stimuleren van duurzame bedrijfsvoeringen. Aandachtspunten bij de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen en het beheer van bestaande bedrijventerreinen ten aanzien van de duurzame inrichting van deze terreinen kunnen stedenbouwkundig van aard zijn (bereikbaarheid, gebruik bestaande elementen en structuren, grondgebruik), maar kunnen zich ook richten op materiaalgebruik en gebruiks- en beheersaspecten zoals energie, water, afval en groen. Gebouwen zijn bij voorkeur flexibel in te delen en aanpasbaar. Op deze manier bieden gebouwen wanneer een bedrijf hieruit zou vertrekken, ook plaats aan nieuwe bedrijven zonder al te ingrijpende verbouwing.

De gemeente Venray hanteert het wettelijke kader duurzaam bouwen als minimaal ambitieniveau. Dit betekent dat naast de watertoets en de overige relevante wet- en regelgeving die betrekking hebben op milieuaspecten, voldaan dient te worden aan het bouwbesluit. Daarnaast heeft de gemeente specifiek beleid opgesteld om duurzame bedrijfsvoering/bedrijventerreinen te ondersteunen (o.a. het Beleidskader Energie en Klimaat, zie ook hoofdstuk 2).

Bij de uitvoering van de herstructurering van De Hulst I wordt een duurzame inrichting van het terrein (en van de bedrijven zelf) als uitgangspunt gehanteerd. Hierbij kan bijvoorbeeld gebruik worden gemaakt van de provinciale duurzaamheidsscan voor bedrijventerreinen. Deze gaat o.a. in op aspecten als zorgvuldig ruimtegebruik/duurzaam bouwen, duurzame netwerken/energiebronnen, en toegesneden logistieke concepten. Ook kan worden aangehaakt bij lopende duurzaamheidsstudies op andere bedrijventerreinen in Venray (o.a. op de Blakt/Witte Vennen). Initiatieven van ondernemers zullen door de gemeente indien mogelijk worden gefaciliteerd. Aspecten die in elk geval van belang zijn voor het slagen van duurzame investeringen, zijn relevantie (passend bij de op De Hulst I aanwezige bedrijfstypen), economisch voordeel, milieuwinst, technische en juridische haalbaarheid en bereidheid tot samenwerking.

5 PLANBESCHRIJVING

5.1 Uitgangspunten en randvoorwaarden

In het plangebied is momenteel een tweetal bestemmingsplannen van toepassing. Een van deze bestemmingsplannen is ernstig verouderd. Dit betreft het bestemmingplan 'De Hulst', dat is vastgesteld in 1979. Het zuidelijk deel van dit bestemmingsplan (het gebied ten zuiden van de Henri Dunantstraat, het huidige bedrijventerrein 'De Hulst II') is in verband met diverse marktontwikkelingen recentelijk geactualiseerd. Thans is de actualisatie van het bestemmingsplan van het noordelijk deel van het bedrijventerrein aan de orde. Zoals aangegeven in de voorgaande hoofdstukken voldoet de basiskwaliteit van het bedrijventerrein niet zoals de provincie Limburg en de gemeente Venray deze hanteren ten aanzien van moderne bedrijventerreinen. Voor het bedrijventerrein De Hulst I geldt derhalve een herstructureringsopgave. Op het terrein komt incidenteel leegstand voor. Alertheid is geboden om verdere leegstand (en de hiermee gepaard gaande vermindering in kwaliteit) in de toekomst te voorkomen. Doel van de herstructurering is derhalve een verbeterd vestigingsmilieu te creëren, waarmee een voldoende ruimtelijke en functionele kwaliteit ook voor de toekomst gewaarborgd wordt. Het aan het bedrijventerrein grenzende stationsgebied is gelegen in het bestemmingsplan 'Kerkdorp Oostrum'. Vanwege de ligging nabij het bedrijventerrein en de visie welke ten aanzien van dit gebied in de structuurvisie 'De Hulst I' is verwoord wordt de stationsomgeving van Oostrum eveneens meegenomen in de actualisatie van het bestemmingsplan 'De Hulst I'.

De in het verleden ontstane situatie wordt middels dit bestemmingsplan vastgelegd. Het plan heeft derhalve in de eerste plaats als doel de bestaande ruimtelijke situatie te beheren. Daarbij is het niet de bedoeling dat deze ruimtelijke situatie in zijn geheel wordt bevroren. Voor het bebouwd gebied beoogt dit plan de bestaande ruimtelijke structuur zoals die wordt gevormd door de verkaveling en bebouwingsintensiteiten te behouden. Ontwikkelingen en veranderingen binnen de bestaande functies blijven natuurlijk mogelijk voor zover deze ontwikkelingen passend zijn binnen deze structuur.

Voorliggend plan behelst ook de volgende stap in de herstructurering van het bedrijventerrein. In de doelstellingen van de structuurvisie is aangegeven dat deze beoogt te dienen als input voor het te actualiseren bestemmingsplan. De gemeente Venray heeft in de structuurvisie de randvoorwaarden geformuleerd om toekomstige ontwikkelingen richting te kunnen geven. Onderdeel hiervan is de aanwijzing van een tweetal potentiële ontwikkelingslocaties in het plangebied. Deze gronden hebben nu nog een agrarische bestemming, maar zouden in de toekomst kunnen worden herontwikkeld ten behoeve van bedrijvigheid. Daarnaast is in de structuurvisie de gewenste milieuzonering van het bedrijventerrein beschreven. De Hulst I is een typisch voorbeeld van een bedrijventerrein waar inwaartse zonering in het verleden niet, of niet optimaal, is toegepast. Dit heeft geleid tot overlast en (gegronde) klachten op het vlak van ondermeer geur- en milieuhinder. De in de structuurvisie beschreven milieuzonering wordt middels onderhavig bestemmingsplan vastgelegd. Hiermee wordt aansluiting gezocht met de uitgangspunten zoals verwoord in de VNG uitgave Bedrijven en milieuzonering van 2009. De aanpassing heeft geen gevolgen voor de thans op het terrein gevestigde bedrijven.

5.2 Bedrijvigheid

MILIEUZONERING

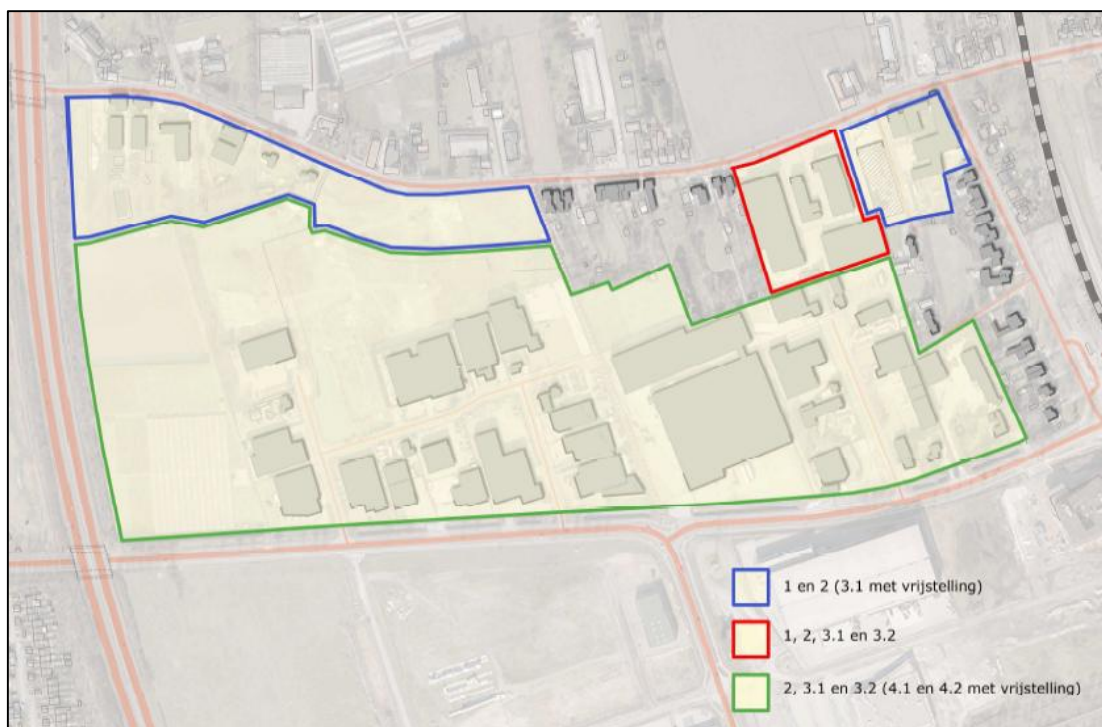
Op het overgrote deel van het plangebied rust een bedrijfsbestemming. Bij het beheer van het bedrijventerrein dient, mede met het oog op mogelijke toekomstige ontwikkelingen, te worden voorkomen dat nabijgelegen gevoelige bestemmingen overlast zullen ondervinden van de op het terrein aanwezige bedrijvigheid. Daarnaast moeten de aanwezige bedrijven over voldoende milieuruimte beschikken om hun activiteiten ongehinderd uit te kunnen oefenen. Er moet derhalve voldoende afstand bestaan tussen bedrijven en de in de omgeving van het plangebied aanwezige woningen. Middels een zonering van het bedrijventerrein kan worden bepaald welke bedrijvigheid waar op het terrein is toegestaan.

De hiervoor reeds genoemde publicatie Bedrijven en milieuzonering heeft gediend als uitgangspunt bij de vaststelling van de toelaatbaarheid van verschillende soorten bedrijfsactiviteiten. In deze uitgave zijn bedrijfsactiviteiten onderverdeeld in een tiental milieucategorieën. Per milieucategorie is een richtafstand opgenomen, welke ten opzicht van in de omgeving aanwezige gevoelige bestemmingen dient te worden aangehouden. Deze richtafstand is gebaseerd op de als gevolg van de bedrijfsactiviteiten te verwachten milieuhinder (vanwege geur, geluid, stof of gevaar). Ten aanzien van het omgevingstype 'gemengd gebied' is in de uitgave de volgende richtafstandenlijst opgenomen:

Milieucategorie	Richtafstand tot gemengd gebied
1	0 meter
2	10 meter
3.1	30 meter
3.2	50 meter
4.1	100 meter
4.2	200 meter

Tabel 5.1: Richtafstandenlijst Bedrijven en milieuzonering

Zoals aangegeven is er in de huidige planologische situatie geen sprake van een inwaartse zonering van het bedrijventerrein. In het verleden heeft dit geleid tot overlast voor omwonenden. Momenteel is er van overlast als gevolg van het bedrijventerrein geen sprake: de overlastveroorzakende bedrijven zijn niet meer op het terrein gevestigd. Ten einde overlast ook in de toekomst te voorkomen is in de structuurvisie De Hulst I een milieuzonering van het bedrijventerrein voorgesteld. In onderstaande afbeelding is de toekomstige milieuzonering van het terrein weergegeven.



Figuur 5.1: toekomstige milieuzonering van het bedrijventerrein.

De voorgestelde milieuzonering kan als volgt worden omschreven: in het gemengde woonwerkgebied langs de Stationsweg zijn slechts lichte bedrijfsactiviteiten (milieucategorie 1 en 2) wenselijk. Gelet op het karakter van de omgeving geldt ten aanzien van de noordoostelijke hoek van het plangebied, ter plaatse van de oude veevoederfabriek, dat specifiek kleine kantoren (adviesbureaus), consumentverzorgende dienstverlening en detailhandel wordt toegestaan. In het midden van het 'eigenlijke' bedrijventerrein wordt milieucategorie 1 uitgesloten. Hier zijn milieucategorie 2 en 3 toegestaan. Op het voormalig Muveroterrein is milieucategorie 1, 2 en 3 toegestaan. Aan de zonering is een toegesneden staat van bedrijfsactiviteiten gekoppeld (afgeleid van de lijst van bedrijfstypen uit de uitgave 'Bedrijven en milieuzonering'), die een overzicht geeft van de op diverse afstanden toelaatbare bedrijfsactiviteiten. Daarnaast bestaat de mogelijkheid voor Burgemeester en Wethouders om af te wijken van de planregels voor bedrijfsactiviteiten in een hogere categorie dan de bestemming toelaat of voor activiteiten die niet in de staat van bedrijfsactiviteiten voorkomen, mits deze activiteiten naar aard en intensiteit vergelijkbaar zijn met de ter plaatse reeds toegestane bedrijvigheid.

Ook op grond van de Wet geluidhinder en het Bevi kunnen situeringseisen voor inrichtingen van toepassing zijn. In hoofdstuk 4 is reeds aangegeven dat dergelijke inrichtingen niet op het bedrijventerrein aanwezig zijn. De vestiging van nieuwe risicovolle of geluidszoneringsplichtige inrichtingen wordt middels onderhavig bestemmingsplan ook niet toegestaan.

DETAILHANDEL

Uitgezonderd de noordoostelijke hoek van het bedrijventerrein (Muveroterrein en de voormalige veevoederfabriek) is de nieuwe vestiging van reguliere, grootschalige en volumineuze detailhandelvevestigingen op het bedrijventerrein niet toegestaan. Het uitsluiten van detailhandelvevestigingen is overeenkomstig de doelstellingen en uitgangspunten van het gemeentelijke detailhandelbeleid, zoals beschreven in hoofdstuk 3.

Ter plaatse van het oude Muveroterrein worden kleine detailhandelvevestigingen met een maximum brutovloeroppervlak van 50 m² toegestaan. Gezien de al aanwezige kleinschalige detailhandelfuncties op het Muveroterrein en aangrenzend bij de voormalige veevoederfabriek, en het ontbreken van alternatieve, betaalbare winkelruimte voor starters in Venray, verwacht de gemeente dat hiermee aan een vraag wordt voldaan. Door beperkingen op te leggen aan de maximale omvang wordt nagestreefd dat alleen startende en/of kleine bedrijven hier een plek kunnen krijgen en er geen oneigenlijke concurrentie ontstaat met het kernwinkelgebied en de overige winkelcentra van Venray. Zodra een detailhandelsbedrijf uit zijn jasje groeit, zal het in principe moeten verplaatsen naar de winkelconcentratiegebieden van de gemeente.

BEBOUWING

In de bouwregels is bepaald dat de bestaande bebouwing op het bedrijventerrein, mits legaal tot stand gekomen, in zijn huidige vorm wordt toegestaan. Voor wat betreft nieuwe bebouwing wordt aangesloten bij de voorschriften van het vigerende bestemmingsplan De Hulst I. De hoogte van nieuwe bebouwing zal hiermee moeten corresponderen. Dit betekent dat op het terrein voor nieuwe gebouwen een maximale bouwhoogte van 8 meter zal gelden. Middels een omgevingsvergunning kan hiervan worden afgeweken tot een maximale bouwhoogte van 10 meter.

Het bebouwingspercentage bedraagt per bouwperceel maximaal 60%. Middels een afwijkingsbevoegdheid kan dit percentage worden verhoogd tot 70%. Voorwaarde daarbij is (onder andere) dat ook na verlening van de omgevingsvergunning op eigen terrein in de parkeervraag kan worden voldaan (zie verder paragraaf 5.5).

De gewenste ruimtelijke kwaliteit wordt naast de bepalingen van stedenbouwkundige aard welke zijn opgenomen in voorliggend plan ook gewaarborgd door het welstandsbeleid van de gemeente Venray. Dit beleid is reeds toegelicht in paragraaf 3.3.7.

5.3 Agrarisch gebied

In het plangebied is een aantal agrarische (bedrijfs)percelen aanwezig. Dit betreft het agrarisch bedrijf aan de Stationsweg 82 (met de ten zuiden van dit bedrijf gelegen bijbehorende gronden) en het paardenweitje aan de Oostrumseveld. Voor wat betreft deze percelen geldt dat er een grote kans bestaat dat de betreffende functies gedurende de planperiode niet zullen wijzigen. Het huidige agrarisch gebruik is dan ook positief bestemd. Wel is conform de Structuurvisie De Hulst I in voorliggend bestemmingsplan de mogelijkheid opgenomen de bestemming van de betreffende percelen te wijzigen in een bedrijfsbestemming. De verschillende randvoorwaarden zijn grotendeels reeds toegelicht in paragraaf 3.3.9.

Initiatiefnemers dienen bij de aanvraag tot wijziging van de bestemming in ieder geval aan te tonen dat er voldoende marktruimte voor de beoogde ontwikkeling bestaat. Daarnaast geldt dat er vanuit milieukundig oogpunt geen belemmering ten aanzien van het initiatief mogen bestaan. Voorafgaand aan de wijzigingsprocedure zal een stedenbouwkundig en/of beeldkwaliteitplan moeten worden opgesteld, waarin wordt zorg gedragen voor een goede stedenbouwkundige inpassing van het initiatief.

5.4 Wonen

In het plangebied zijn enkele woningen aanwezig welke geen functionele relatie hebben met de in het plangebied gevestigde bedrijvigheid. Dit betreft met name de woningen aan de Stationsweg, zowel aan het oude lint als in de stationsomgeving. In voorliggend bestemmingsplan zijn deze woningen positief bestemd en opgenomen in de woonbestemming. De bouwregels opgenomen in de woonbestemming zijn gebaseerd op de bouwvoorschriften uit het bestemmingsplan 'Oostrum', dat grenst aan onderhavig plan. In het plan zijn geen nieuwe woningbouwtitels opgenomen.

Op de percelen De Hulst 2, 3a, 5, 12, 14, 15, 17a, 22, Henri Dunantstraat 35 en 37 en Stationsweg 106 zijn bedrijfswoningen aanwezig. Daarnaast mogen op het voormalig BAM terrein in totaal 6 nieuwe bedrijfswoningen worden opgericht. De bouwregels met betrekking tot deze bedrijfswoningen zijn opgenomen in de regels van de bestemming 'Bedrijf'.

5.5 Verkeer

De in het plangebied gelegen openbare wegen, inclusief de begeleidende bermen, zijn in een verkeersbestemming vastgelegd. Daarbij is geen onderscheid gemaakt tussen de bedrijvenontsluitingsweg de Hulst en de gebiedsontsluitingswegen Henri Dunantstraat en de Stationsweg.

Ter plaatse van het voormalige BAM terrein bestaat het voornemen om een nieuwe erftoegangsweg aan te leggen. De plannen voor de nieuwe ontsluitingsweg zijn nog niet voldoende uitgewerkt om in onderhavig bestemmingsplan te worden vastgelegd. Mede om deze reden kan de bestemming 'Bedrijf' deels worden gewijzigd in de bestemming 'Verkeer', zodat op termijn de noodzakelijke ontsluitingsweg aangelegd kan worden.

De spoorlijn Roermond - Nijmegen is in een aparte verkeersbestemming opgenomen. Ten behoeve van een veilige afwikkeling van de railverkeerstroom op de spoorlijn, moet conform de Spoorwegenwet (artikelen 19 t/m 21) langs spoorwegen een bebouwingsvrije afstand worden aangehouden van 8 meter. Waar de spoorlijn een bocht maakt moet aan de binnenzijde van de bocht een bebouwingsvrije afstand van 20 meter worden aangehouden. De bebouwingsvrije zone langs het spoor (zijnde 3 + 8 meter uit de as van de buitenste spoorlijn) is in de verbeelding ingetekend als 'vrijwaringszone - spoor'.

PARKEREN EN LADEN EN LOSSEN

In principe dient de parkeerbehoefte van de verschillende op het bedrijventerrein gevestigde bedrijven en detailhandelsondernemingen volledig te worden opgevangen op de percelen van de op het terrein aanwezige functies. Ook het laden en lossen van goederen dient op de percelen zelf plaats te vinden. In de regels van dit plan is in de verschillende bestemmingsregels opgenomen dat met inachtneming van de vigerende bestemming en gelet op de geplande of reeds aanwezige functie(s) te allen tijde dient te worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. Ten aanzien van het aantal te hanteren parkeerplaatsen kunnen de parkeercijfers uit de CROW publicatie 182 'Parkeercijfers - Basis voor parkeernormering'²⁰ als leidraad worden genomen. In de regels van dit plan wordt verwezen naar de bepalingen van deze publicatie, of een hiervoor in de plaats tredend document.

Naast voorliggend bestemmingsplan schrijft zoals aangegeven in hoofdstuk 3 ook de gemeentelijke bouwverordening voor dat indien de omvang of bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte moet zijn aangebracht in, op of onder het gebouw of op het onbebouwde terrein dat bij het gebouw behoort. Een soortgelijke bepaling is tevens ten aanzien van laden lossen opgenomen. Bij het verlenen van omgevingsvergunningen dient derhalve tevens op grond van de bouwverordening nadrukkelijk met dit aspect rekening gehouden te worden. Gezamenlijk vormen het voorliggend bestemmingsplan en de gemeentelijke bouwverordening een afdoende instrumentarium om een zorgvuldig en effectief parkeerbeleid te kunnen voeren.

Indien op de bedrijfskavel niet voldoende ruimte is om de benodigde parkeerplaatsen aan te leggen kunnen Burgemeester en Wethouders middels een omgevingsvergunning afwijken van deze bepaling, mits de parkeervraag elders in de omgeving wel kan worden opgevangen.

²⁰ CROW (september 2008), *Parkeercijfers – Basis voor parkeernormering*. Enschede.

6 JURIDISCHE OPZET

6.1 Planvorm en plansystematiek

In de voorgaande hoofdstukken van deze toelichting zijn de aan het bestemmingsplan ten grondslag liggende uitgangspunten en randvoorwaarden geschetst. Onderhavig hoofdstuk bevat een nadere toelichting op de planvorm en planregels.

Het bestemmingsplan 'De Hulst I' bevat het planologisch-juridisch instrumentarium voor het beheer, onderhoud en de doorontwikkeling van het bedrijventerrein De Hulst I en de stationsomgeving van Oostrum / Venray. Het onderhavige plan heeft in de eerste plaats een beheersgericht karakter. Dit komt tot uitdrukking in de regels van dit plan, waarin de huidige ruimtelijke situatie is vastgelegd. Daarnaast zijn, met in acht name van de uitgangspunten zoals vastgesteld in de structuurvisie 'De Hulst I', een aantal wijzigings- en afwijkingsbevoegdheden in het plan opgenomen, die een sturend en ontwikkelingsgericht karakter hebben.

In de regels van dit plan zijn bestemmingen, dubbelbestemmingen en aanduidingen opgenomen, welke het toegestane gebruik van de in het plangebied gelegen gronden regelen: middels een bestemmingsvlak wordt op de planverbeelding aangegeven welke hoofdbestemming op de betreffende gronden rust. Voor deze bestemming gelden de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden zoals deze zijn opgenomen in de bestemmingsregels van de betreffende bestemming in de regels van dit plan. Middels een op de planverbeelding aangegeven dubbelbestemming en / of aanduiding kunnen nadere eisen worden gesteld aan de ter plekke geldende gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden. Aan dubbelbestemmingen kan behoefte bestaan wanneer een bestemming onvoldoende recht doet aan de functies/gebruiksdoeleinden die op de betrokken gronden toelaatbaar (moeten) zijn of wanneer ruimtelijke relevante belangen veilig moeten worden gesteld die niet voldoende in de hoofdbestemmingen kunnen worden gewaarborgd. Aanduidingen bevatten specificaties van bestemmingen en dubbelbestemmingen met betrekking tot het gebruik of de bouwregels. Verschillende type aanduidingen kunnen worden onderscheiden, zoals bijvoorbeeld gebiedsaanduidingen, functieaanduidingen en bouwaanduidingen.

De planregels en planverbeelding zijn, met het oog op de digitale uitwisselbaarheid van bestemmingsplannen die vanaf 1 januari 2010 verplicht is, opgesteld conform de bepalingen van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 (SVB2008). Uitgangspunt hierbij is, doormiddel van het hanteren van heldere planregels en een duidelijke planverbeelding, te komen tot een zo goed als mogelijk werkbaar en handhaafbaar plan te realiseren.

6.2 Planstukken

Het bestemmingsplan 'De Hulst I' van de gemeente Venray is naast deze plantoelichting vervaardigd in de volgende planstukken:

- § de dataset met kenmerk NL.IMRO.0984.BP11017 zoals deze is opgebouwd conform de RO standaarden 2008;
- § de analoge planverbeelding (schaal 1:1.000);
- § de planregels.

6.3 Toelichting op de planverbeelding

De planverbeelding is getekend op een bijgewerkte en digitale kadastrale ondergrond. De analoge planverbeelding is afgedrukt op een schaal van 1:1.000. Voor de benaming van de verschillende bestemmingen en de kleuren van de bestemmingen zijn de huidige richtlijnen voor digitalisering en standaardisering van bestemmingsplannen overgenomen (Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen SVBP2008).

6.4 Toelichting op de planregels

Het belangrijkste doel van de planregels is om de bouw- en gebruiksregels van de verschillende bestemmingen aan te geven. De regels behorende bij het bestemmingsplan 'De Hulst I' zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken, te weten:

- § Hoofdstuk 1: 'Inleidende regels';
- § Hoofdstuk 2: 'Bestemmingsregels';
- § Hoofdstuk 3: 'Algemene regels';
- § Hoofdstuk 4: 'Overgangs- en slotregels'.

Conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 (SVBP2008) worden de volgende bestemmingen gehanteerd:

- § Agrarisch;
- § Bedrijf;
- § Bedrijf - Nutsvoorziening;
- § Gemengd;
- § Groen;
- § Kantoor;
- § Verkeer;
- § Verkeer - Railverkeer;
- § Water;
- § Wonen.

Daarnaast komen de volgende dubbelbestemmingen voor:

- § Leiding - Hoogspanningsverbinding;
- § Leiding - Riool;
- § Waarde - Archeologie 2;
- § Waarde - Archeologie 3;
- § Waarde - Archeologie 4
- § Waarde - Archeologie 5;
- § Waterstaat - Beschermingszone primair water.

De algemene en bestemmingsregels worden in het hierna volgende deel van deze paragraaf toelichting nader toegelicht.

Inleidende regels

In hoofdstuk 1 'Inleidende regels' zijn twee artikelen te onderscheiden:

Begrippen (artikel 1):

Artikel 1 van de planregels bevat beschrijvingen van begrippen welke in het algemeen spraakgebruik onvoldoende vastliggen en waarbij verschil in interpretatie mogelijk is.

Wijze van meten (artikel 2):

In artikel 2 wordt aangegeven op welke manier hoogte, lengte, inhoud en oppervlakte van bouwwerken/percelen gemeten moet worden.

Bestemmingsregels

Hoofdstuk 2: 'Bestemmingsregels' omvat regels die betrekking hebben op het gebruiksdoel van de gronden. Ten behoeve van een logische en eenduidige opbouw wordt telkens het navolgende stramien voor de diverse bestemmingsregelingen aangehouden:

- § *Bestemmingsomschrijving:*
Hierin wordt een omschrijving van de bestemming gegeven, alsmede welk gebruik binnen deze bestemming is toegestaan.
- § *Bouwregels:*
Hierin wordt bepaald aan welke voorwaarden de gebouwen en bouwwerken moeten voldoen.
- § *Nadere eisen (niet bij alle bestemmingen opgenomen):*
Geeft aan dat het college van Burgemeester en Wethouders nadere eisen kunnen stellen ten aanzien van de situering en afmetingen van gebouwen en andere bouwwerken, indien dit noodzakelijk is. Het afwijkingpercentage bedraagt daarbij maximaal 10%, waarbij wordt opgemerkt dat deze bevoegdheid slechts gebruikt kan worden indien het achterwege laten van de bevoegdheid leidt tot onevenredig nadelige gevolgen voor:
- § het straat en bebouwingsbeeld;
 - § de verkeersveiligheid;
 - § de sociale veiligheid;
 - § de externe veiligheid als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen.
- § *Afwijken van de bouwregels (niet bij alle bestemmingen opgenomen):*
Geeft aan van welke bouwregels, en binnen welke grenzen, door het college van Burgemeester en Wethouders middels een omgevingsvergunning kan worden afgeweken.
- § *Specifieke gebruiksregels (niet bij alle bestemmingen opgenomen):*
Geeft aan welk gebruik van de gronden of de daarop aanwezige gebouwen of bouwwerken in ieder geval als strijdig gebruik moet worden aangemerkt.
- § *Afwijken van de gebruiksregels (niet bij alle bestemmingen opgenomen):*
Geeft aan van welke gebruiksregels, ten behoeve van welk gebruik en binnen welke grenzen, door het college van Burgemeester en Wethouders middels een omgevingsvergunning kan worden afgeweken.
- § *Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden*
Ten einde specifieke belangen te beschermen kan in de bestemmingsregels worden bepaald dat voor de uitvoering van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden een omgevingsvergunning benodigd is. Een omgevingsvergunning kan verplicht gesteld worden om te voorkomen dat een terrein minder geschikt wordt voor de realisering van de desbetreffende bestemming of ter handhaving en bescherming van bepaalde belangen. De bestemmingsregels geven aan onder welke voorwaarden de omgevingsvergunning kan worden verleend.
- § *Omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk*
Op grond van artikel 2.1 van de Wabo kunnen sloopwerkzaamheden in bestemmingsplannen aan een vergunning worden verbonden. Dit betreft het sloopvergunningvereiste dat eerder op basis van de Wet op de stads en dorpsvernieuwing kon worden opgenomen in leefmilieuverordeningen en stadsvernieuwingplannen. Voor het slopen van monumentale en karakteristieke panden is een dergelijke omgevingsvergunning vereist.
- § *Wijzigingsbevoegdheid (niet bij alle bestemmingen opgenomen):*
Geeft aan wanneer en op welke wijze Burgermeester en Wethouders een bepaalde bestemming kunnen wijzigen ten behoeve van een ander gebruik van deze gronden, na het doorlopen van de aangewezen procedure.

De in het plan opgenomen bestemmingen en dubbelbestemmingen worden hierna nader toegelicht:

Bestemming Agrarisch (artikel 3):

Deze bestemming is toegekend aan de percelen welke een agrarische functie kennen. Dit betreft het agrarisch bedrijf aan de Stationsweg 80/82 en het paardenweitje aan de Oostrumseveld. Binnen de bestemming is geen intensieve veehouderij of glastuinbouw toegestaan. Het bestaande gebruik, waaronder begrepen de bedrijfsgebonden detailhandel in groenten en fruit, mag worden gecontinueerd.

Binnen de bestemming Agrarisch is een tweetal wijzigingsgebieden opgenomen, waarbinnen de bestemming Agrarisch kan worden gewijzigd in de bestemming Bedrijf. Voorwaarde hiervoor is dat de markttechnische haalbaarheid van deze initiatieven in voldoende mate moet zijn aangetoond, en dat er vanuit milieukundig perspectief geen belemmeringen ten aanzien van de bestemmingswijziging bestaan. Daarnaast moet natuurlijk aan de voorwaarden zoals deze uit de verschillende dubbelbestemmingen en gebiedsaanduidingen volgen worden voldaan. Dit betekent bijvoorbeeld dat langs de A73 archeologisch onderzoek moet worden uitgevoerd, en dat het invloedsgebied (bebouwingsvrije zone en overlegzone) van de A73 moet worden gerespecteerd.

Bestemming Bedrijf (artikel 4):

Op de gronden gelegen binnen de bestemming 'Bedrijf' mogen zich diverse soorten bedrijven vestigen. Afhankelijk van de aanduiding op de planverbeelding zijn bedrijven toegestaan in de milieucategorieën 1 tot en met 3.2, zoals deze zijn opgenomen in de bij dit plan behorende staat van bedrijfsactiviteiten. Geluidszoneringsplichtige of risicovolle inrichtingen zijn niet toegestaan. Burgemeester en Wethouders kunnen middels een omgevingsvergunning afwijken van de planregels voor bedrijven die niet zijn opgenomen in de staat van bedrijfsactiviteiten, en voor bedrijven die vallen onder een zwaardere milieucategorie dan ter plaatse toegestaan, mits de activiteiten van deze bedrijven qua aard en milieubelasting vergelijkbaar zijn met de ter plaatse reeds toegestane bedrijvigheid.

Ter plaatse van het voormalige BAM terrein mogen 6 nieuwe bedrijfswoningen worden opgericht. Elders binnen de bestemming bedrijf mogen geen nieuwe bedrijfswoningen meer worden gerealiseerd.

De vestiging van nieuwe zelfstandige reguliere, volumineuze en grootschalige detailhandel is uitgesloten. Slechts ter plaatse van het voormalige Muveroterrein is de vestiging van nieuwe, kleinschalige detailhandel mogelijk. Binnen de bestemming Bedrijf zijn een aantal bestaande ondernemingen aanwezig van waaruit verkoop aan particulieren plaatsvindt: dit betreft een aantal bedrijven die auto's en of automaterialen verkopen en diverse zaken gericht op woninginrichting (keukens, sanitair, vloeren). In principe wil de gemeente Venray de verschillende autobedrijven binnen de gemeentegrenzen concentreren op het bedrijventerrein Keizersveld. Daarnaast is het detailhandelbeleid er op gericht het bedrijventerrein De Brier te ontwikkelen tot dé PDV locatie van Venray. Aangezien verplaatsing niet kan worden afgedwongen zijn bovengenoemde bestaande bedrijven in onderhavig plan positief bestemd.

Bestemming Bedrijf - Nutsvoorziening (artikel 5):

Gelet op het specifieke karakter is aan de twee openbare nutsvoorzieningen in het stationsgebied in Oostrum een aparte bestemming toegekend. Het beleid ten aanzien van deze voorzieningen is gericht op het faciliteren van het beheer en onderhoud van de bovengrondse nutsvoorzieningen in de bebouwde kom.

Bestemming Gemengd (artikel 6):

De noordoostelijke zone van het plangebied kent een gemengde bestemming. Hier zijn woningen, en op de begane grond, detailhandel, consumentverzorgende dienstverlening en kantoren toegestaan. Met kantoren wordt in het kader van dit plan bedoeld op dienstverlenende bedrijven en / of instellingen, gericht op het ter plaatse bedrijfsmatig verlenen van diensten aan of ten behoeve van bedrijven/personen, zoals een voorlichtings- of adviesbureau, een makelaars- en/of verzekeringskantoor of een bank. De bouwregels zijn gericht op het in stand houden van de bestaande stedenbouwkundige structuur.

Bestemming Groen (artikel 7):

De bestemming Groen rust op de bermstrook welke de woningen aan de Stationsweg scheidt van het Stationsgebied.

Bestemming Kantoor (artikel 8):

De bestemming 'kantoor' is toegekend aan de kantoorvilla aan de Stationsweg 142. Hier zijn dezelfde kantoorfuncties toegestaan als binnen de bestemming Gemengd.

Bestemming Verkeer (artikel 9):

De bestemming Verkeer rust op de wegen en bermen in het plangebied. De wegen binnen deze bestemming dienen voor de ontsluiting van de aangrenzende of nabijgelegen bedrijfspercelen. Het profiel van deze wegen is niet in de planregels vastgelegd. Mogelijk worden de wegen in de toekomst ingericht conform de eisen van 'Duurzaam veilig'.

Bestemming Verkeer - Railverkeer (artikel 10):

Aan het NS station en de spoorlijn Roermond - Nijmegen is de bestemming 'Verkeer - Railverkeer' toegekend. De binnen deze bestemming gelegen gronden zijn bestemd voor railverkeersdoeleinden en de daarbij behorende gebouwen en voorzieningen. Naast het stationsgebouw kan daarbij gedacht worden aan spoorwegovergangen en bouwwerken met het oog op de stroomvoorziening en de regeling van de veiligheid van het spoor. Rondom het spoor ligt een bebouwingsvrije vrijwaringszone.

Bestemming Wonen (artikel 11):

Langs de Stationsweg zijn diverse woningen aanwezig welke in onderhavig plan positief zijn bestemd. Voor wat betreft de bouwregels ten aanzien zoals deze gaan gelden voor deze woningen is aangesloten bij de voorschriften van de bestemmingsplannen 'Venray' en 'Kerkdorp Oostrum'. Binnen de bestemming Wonen mogen geen nieuwe woningen worden opgericht.

De uitoefening van een aan huis gebonden beroep of kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten is mogelijk, mits de primaire woonfunctie in ruimtelijke en visuele zin in overwegende mate wordt gehandhaafd en er geen onevenredige gevolgen ontstaan voor het woon- en leefklimaat in de omgeving. Daarnaast kan ten behoeve van het verzorgen van mantelzorg afgeweken worden van het bepaalde dat (vrijstaande) bijgebouwen niet mogen worden gebruikt ten behoeve van zelfstandige bewoning.

Bestemming Water (artikel 12):

Vanwege zijn waterstaatkundige functie en status als primair water in de zin het de keur van het waterschap Roer en Overmaas is aan de (deels overkluisde) watergang de Zompgraaf de bestemming 'Water' toegekend. Rondom deze watergang is een beschermingszone gelegen, welke in onderhavig bestemmingsplan is opgenomen in de bestemming 'Waterstaat - beschermingszone primair water'.

Dubbelbestemming Leiding - Hoogspanningsverbinding (artikel 13):

Deze dubbelbestemming rust op de zakelijk recht zone rondom de bovengrondse hoogspanningsverbinding welke in noord-zuidrichting door het plangebied loopt. Deze zone strekt zich uit tot 20 meter aan weerszijden van het hart van de leiding. Binnen de dubbelbestemming zijn slechts bouwwerken ten dienste van hier aanwezige hoogspanningsverbinding toegestaan. Ter bescherming van de hoogspanningsverbinding is in de belemmeringszones een omgevingsvergunningstelsel van toepassing.

Dubbelbestemming Leiding - Riool (artikel 14):

Ter plaatse van het directe ruimtebeslag van de ondergrondse rioolwatertransportleiding zijn activiteiten, die het bedrijfszeker en veilig functioneren van deze leiding kunnen schaden, niet toegestaan. Derhalve worden beperkingen opgelegd aan de mogelijkheden tot bebouwing en gebruik van de grond, die tot beschadigingen van de leidingen kunnen leiden. Binnen de dubbelbestemming mogen, in afwijking van het bepaalde in de afzonderlijke artikelen, uitsluitend bouwwerken van geringe omvang ten dienste van of ter instandhouding van de betreffende leiding worden gebouwd. In de belemmeringszone rondom de ondergrondse leiding is een omgevingsvergunningstelsel voor het uitvoeren van werken van toepassing.

Dubbelbestemming Waarde - Archeologie 2 t/m 5 (art. 15 t/m 18):

Ter verwezenlijking van de instandhouding en bescherming van oudheidkundig waardevolle elementen (archeologische (waardevolle) terreinen) wordt gestreefd naar het voor de toekomst behouden van de archeologische waarden in de grond (in situ). Daar waar dit niet mogelijk is tengevolge van noodzakelijke bouwactiviteiten binnen het kader van de onderliggende bestemming, zullen binnen archeologisch potentieel waardevolle terreinen, zoals weergegeven op de archeologische beleidsadvieskaart van de gemeente Venray voorafgaand aan bouwactiviteiten of grondverzet de archeologische waarden door middel van onderzoek veilig gesteld moeten worden.

Dubbelbestemming Waterstaat - Beschermingszone watergang (artikel 19)

Deze dubbelbestemming ligt op de beschermingszone van de Zompgraaf. Binnen deze beschermingszone geldt in principe een bouwverbod. Op grond van de keur van het waterschap Peel en Maasvallei is de beschermingszone 5 meter breed, gemeten vanaf de grens van het betreffende primaire water. De beschermingszone dient ter voorkoming van ongewenste ontwikkelingen die de bereikbaarheid verminderen van het primaire water, bijvoorbeeld voor groot onderhoud. Tevens dient de beschermingszone om eventuele toekomstige herinrichtingen of verbeteringen mogelijk te houden.

Algemene regels

Hoofdstuk 4: 'Algemene regels' omvat regels en bepalingen die betrekking hebben op het gehele plangebied.

Anti-dubbeltelbepaling (artikel 20):

Dit artikel geeft aan dat grond die al eerder moest worden meegeteld bij de beoordeling van een bouwplan niet nog eens mag worden meegeteld bij een nieuwe bouwaanvraag.

Algemene bouwregels (artikel 21):

In deze bepaling zijn algemene regels opgenomen met betrekking tot bestaande afstanden en andere maten. Bestaande afwijkende maatvoeringen mogen, mits legaal (dus krachtens een omgevingsvergunning of met gebruikmaking van een wijzigings- of afwijkingsbevoegdheid) tot stand gekomen ter plaatse van die afwijking als maatgevend worden beschouwd.

Algemene gebruiksregels (artikel 22):

In deze bepaling is aan gegeven welk gebruik in ieder geval als met de regels van voorliggend plan strijdig gebruik dient te worden aangemerkt.

Algemene aanduidingsregels (artikel 23):

In het plangebied zijn enkele vrijwaringszones gelegen. Dit zijn de vrijwaringszone 50 m¹ rooilijn Rijksweg A73, de vrijwaringszone 100 m¹ rooilijn Rijksweg A73 en de vrijwaringszone langs het spoor. In de algemene aanduidingsregels zijn regels met betrekking tot deze gebiedsaanduidingen opgenomen, waarin wordt aangegeven onder welke voorwaarden ontwikkelingen binnen deze zones mogelijk zijn.

Algemene afwijkingsregels (artikel 24):

De afwijkingsmogelijkheid welke is opgenomen in het eerste lid van dit artikel betreft een afwijkingsmogelijkheid van de in de planregels gegeven maten en normen met betrekking tot het bouwen. Deze bepaling wordt nodig geacht om de bruikbaarheid van het plan te bevorderen. Het gaat hierbij om kleine afwijkingen van de situering of afmeting van gebouwen, die geen afbreuk doen aan de bestemmingsdoeleinden. In het tweede lid van dit artikel wordt bepaald dat bij het verlenen van een omgevingsvergunning te allen tijden dient te worden verzekerd dat na realisatie van de functie of bebouwing welke middels de omgevingsvergunning wordt gemaakt, nog steeds kan worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein.

Algemene wijzigingsregels (artikel 25)

In deze bepaling wordt aan burgemeester en wethouders een algemene bevoegdheid gegeven om kleinschalige wijzigingen aan te brengen in de bestemmingen van onderhavig plan. De voorwaarden, die bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid in acht moeten worden genomen, zijn daarbij aangegeven.

Algemene procedureregels (artikel 26):

Dit artikel geeft de te volgen procedures aan bij de toepassing van binnenplanse flexibiliteitsmogelijkheden.

Overige regels (artikel 27)

In dit artikel is een verwijzing naar artikel 1a van de Wet op de economische delicten opgenomen. Tevens zijn in dit artikel voorrangregels voor de verschillende in het plan opgenomen dubbelbestemmingen opgenomen.

Overgangs- en slotregels

Hoofdstuk 4 'Overgangs- en slotregels' bevat onder andere de bepalingen die betrekking hebben op:

Overgangsrecht (artikel 28):

Bouwwerken welke op het moment van tervisielegging van het plan bestaan (of waarvoor een omgevingsvergunning is aangevraagd), mogen blijven bestaan, ook al is er strijd met de bebouwingsregels. Het gebruik van de grond en opstallen, dat afwijkt van de planregels op het moment waarop het plan rechtskracht verkrijgt, mag gehandhaafd blijven.

Slotregel (artikel 29):

Dit artikel geeft de titel van de planregels aan.

7 HANDHAVING

ALGEMEEN

Sinds 2005 is de handhavingscapaciteit van de gemeenten Horst aan de Maas en Venray gebundeld. De bundeling betreft zowel de uitvoering (toezicht en handhaving) als juridische, administratieve en beleidsmatige ondersteuning. In het verleden is gezamenlijk beleid geformuleerd op het gebied van milieu. Middels de vaststelling van het 'Integrale handhavingsbeleid 2012-2015' is een samenhangend handhavingsbeleid geformuleerd voor alle beleidsvelden.

De integrale benadering van het nieuwe beleidsplan houdt in dat handhaving op de diverse beleidsvelden als het ware wordt gebundeld. Naast de interne samenvoeging en samenwerking zal ook (meer) met externe partners op het gebied van handhaving worden samengewerkt.

In het document is de volgende visie op handhaving vastgesteld:

De gemeenten Horst aan de Maas en Venray stellen een gezonde, veilige, leefbare en groene leefomgeving centraal. Handhaving is één van de middelen om de kwaliteit van wonen, leven en werken te behouden en te versterken. Het bestuur streeft naar een gestructureerd en integraal handhavingsbeleid waarbij preventie voorop staat. De betrokkenheid en het eigen verantwoordelijkheidsbesef van de burgers, bedrijven en instellingen moeten daarbij worden vergroot. Als de preventieve inzet (informatievoorziening) niet werkt en het geschonken vertrouwen wordt beschaamd, volgt daadwerkelijke handhavend optreden. Zo krijgt iedereen de aanpak die hij/zij verdient.

In de Integrale Handhavingsvisie worden de volgende doelstellingen en beleidsuitgangspunten geformuleerd:

1. Appelleren aan de eigen verantwoordelijkheid
2. Preventie gaat boven repressie
3. Draagvlak creëren
4. Klantgericht handelen
5. Alleen noodzakelijke en handhaafbare kaders stellen

Ad 1. Bedrijven, burgers en instellingen zijn primair zelf verantwoordelijk voor de naleving van regels. Niet de overheid maar de bedrijven, burgers en instellingen zijn verantwoordelijk. Deze aanpak heeft gevolgen: de verantwoordelijkheid ligt op de plek waar dat hij thuishoort. Het bestuur is niet de primair verantwoordelijke voor burgers en ondernemers die willens en wetens de regels overtreden. Wanneer het vertrouwen, dat de overheid aan bedrijven, burgers en instellingen geeft, wordt geschaad dan treedt de overheid consequent en hard op. De handelwijze leidt tot controles met name die gericht zijn op zwakke schakels in de keten. Dit betekent dat beschikbare capaciteit slimmer en efficiënter wordt ingezet.

Ad 2. In plaats van langdurige, tijdrovende en geldverslindende bestuursrechtelijke procedures wordt primair ingezet op preventie. Doelgroepen van handhaving moeten weten wat zij moeten doen om normconform te handelen. Voorlichting en communicatie zijn daarbij belangrijke instrumenten. Alleen wanneer iemand weet wat er verwacht wordt kan hij of zij de eigen verantwoordelijkheid nemen.

Ad 3. Draagvlak voor het toepassen van handhavingsbeleid wordt bereikt door duidelijk te zijn en te doen wat wordt gezegd. De vraag om vast te stellen wat moet worden gedaan maar ook waar de prioriteiten liggen is mede afhankelijk van wat er speelt bij burgers, ondernemers, instellingen, scholen en verenigingen.

Ad 4. Een dienstbare opstelling van de overheid is van wezenlijk belang. Deze opstelling kan worden bereikt door mee te denken en in te spelen op de situatie en door snel en consequent te handelen. Denken van buiten naar binnen. De overheid fungeert als

aanspreekpunt voor de burger en dient 24 uur per dag bereikbaar te zijn. Op deze manier voelt de burger zich veilig en ontstaat vertrouwen in en begrip voor handhaving.

Ad 5. Uitgangspunt is dat er enkel besluiten worden genomen en regels gelden die handhaafbaar zijn. Voor de situaties dat er daadwerkelijk ook gehandhaafd moet worden wordt zorg gedragen voor voldoende en deskundige capaciteit. Burgers kunnen indien nodig een beroep op handhaving doen, 24 uur per dag en 7 dagen per week. Overbodige regels worden geschrapt. Gedogen wordt tot een minimum beperkt.

PRIORITERING

Handhaven betekent keuzes maken en prioriteiten stellen. Hiertoe is onder andere een risicoanalyse opgesteld, aan de hand waarvan de Handhavings Uitvoeringsprogramma's (HUP) zullen worden vastgesteld. In onderstaande tabel zijn de resultaten van de prioritering weergegeven:

ACTIVITEIT	SCORE
Slopen - Risicovol (asbest c.a.)	1
Intensieve veehouderij	1
Controle op illegale bouw en sloop	1
Bodem, water	1
Externe veiligheid	1
Horeca	1
Kleine ergernissen	1
Bouwen - complex	1
Strijdig gebruik	1
Afval	2
Evenementen	2
Gebruik afvalterminals	2
Gebruik openbare gelegenheden	2
Industriële bedrijven	2
Gebruik gebouwen met kwetsbare bewoners/gebruikers	2
Vergunningsvrije bouwwerken	3
Foutief geplaatste fietsen	3
Aantasting uiterlijk aanzien	3
Overige bedrijven	3
Bouwen - niet complex	3
Uitvoeren van werk of werkzaamheden	3
Parkeren	4
Bedekte teelt	4
Akkerbouw	4
Monumenten	4
Uitstallingen, terrassen en reclame	4
Sloop - niet risicovol	4

In bovenstaande tabel staat '1' voor de hoogste prioriteit en '4' voor de laagste. Prioriteit 1 wordt bij voorrang uitgevoerd. Dit wil echter niet zeggen dat er in geheel geen werkzaamheden met prioriteit '4' worden uitgevoerd. Hiervoor wordt minder tijd gereserveerd, ze worden gewaardeerd op risico's en waar mogelijk wordt een combinatie gezocht met andere controleonderwerpen. Naast de resultaten uit de risicoanalyse vervolmaken de wensen van burgers en bedrijven en bestuurlijke aandachtspunten (lokale aandachtspunten) de probleemanalyse.

SANCTIES

Door de gemeenten Horst aan de Maas en Venray wordt primair ingezet op preventieve handhaving. Achterliggende gedachte daarbij is dat het vooral gaat om de eigen verantwoordelijkheid van burger en bedrijf. Naarmate die burger en dat bedrijf meer de eigen verantwoordelijkheid nemen worden de gemeentelijke handhavinginspanningen daarop aangepast.

Als met de (primaire) inzet van preventieve instrumenten niet het gewenste resultaat wordt bereikt (regels worden onvoldoende nageleefd) dan worden er repressieve instrumenten ingezet. Zodoende wordt bewerkstelligd dat ongewenst gedrag wordt aangepakt. Het doel van de repressieve bestuursrechtelijke instrumenten is dat de overtreding(en) wordt (worden) beëindigd. De gemeente beschikt over een aantal bestuursrechtelijke instrumenten (o.a. het opleggen van een dwangsom of het toepassen van bestuursdwang). Waar mogelijk wordt slecht naleefgedrag ook strafrechtelijk aangepakt. De bevoegdheid van de strafrechtelijke handhaving ligt niet bij de gemeente, maar bij de Officier van Justitie.

BEDRIJVENTERREIN DE HULST I

Met voorliggend plan is de bestaande ruimtelijke situatie van het bedrijventerrein De Huls I vastgelegd. Daarbij is niet relevant of deze ruimtelijke situatie rechtstreeks passend was onder de eerder vigerende bestemmingsplannen, of dat dit gebruik mogelijk is gemaakt middels een (binnenplanse) vrijstelling.

Ten tijde van de vaststelling van voorliggend plan vindt er op het terrein geen gebruik plaats waartegen conform de heersende inzichten direct handhavend dient te worden opgetreden.

8 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening rust op de gemeente de verplichting tot het verhaal van kosten die tot de grondexploitatie behoren op basis van een exploitatieplan. De gemeente kan hiervan afzien indien het kostenverhaal anderszins is verzekerd.

In het plangebied zijn enkele bedrijfskavels aanwezig welke nog niet tot ontwikkeling zijn gebracht. De regeling van afdeling 6.4 Wro heeft mede betrekking op de bouwmogelijkheden, die in vorige bestemmingsplannen nog niet benut waren. Wanneer voor bestaande, nog onbenutte bouwmogelijkheden nog sprake is van de noodzaak van locatie-eisen of kostenverhaal, kan dat in het nieuwe bestemmingsplan ook worden meegenomen. Ten behoeve van de terreinen waar nog nieuwbouwmogelijkheden zijn zullen zoals hiervoor aangegeven de kosten van deze ontwikkelingen voor rekening van de initiatiefnemer komen. Deze ontwikkelingen hebben derhalve geen financiële consequenties voor de gemeente. Voor zover in het bestemmingsplan sprake is van een wijzigingsbevoegdheid als bedoeld in artikel 3.9a van de Wro is de besluitvorming over het kostenverhaal op basis van een exploitatieplan wettelijk gekoppeld aan de vaststelling van het wijzigingsplan (art. 6.12 lid 3 van de Wro).

Concluderend kan worden gesteld dat, gelet op het beheersmatige/conserverende karakter van dit bestemmingsplan, de uitvoering van het plan geen substantiële consequenties voor de financiële middelen van de gemeente Venray. Het kostenverhaal is derhalve voldoende 'anderszins verzekerd'. Inhoudelijke eisen boven op de bestemmingsplanregeling worden niet nodig geacht. Een exploitatieplan volgens de Wet ruimtelijke ordening wordt dan ook niet vastgesteld.

9 PROCEDURE, INSPRAAK EN OVERLEG

9.1 Procedure

Voordat de wettelijke procedure ten behoeve van de vaststelling van het bestemmingsplan, zoals omschreven in hoofdstuk 3 van de Wet ruimtelijke ordening kan worden opgestart, wordt eerst het voorontwerp bestemmingsplan aan diverse instanties toegezonden ten behoeve van overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Deze bepaling schrijft voor dat het bestuursorgaan (i.c. de gemeente Venray) dat belast is met de voorbereiding van een bestemmingsplan daarbij overleg pleegt met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. Tevens zal voorafgaand aan de publicatie van het ontwerpbestemmingsplan inspraak op het voorontwerp bestemmingsplan worden verleend.

Na de overlegronde wordt de vaststellingsprocedure zoals omschreven in art. 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening opgestart. Deze procedure kan als volgt worden samengevat: de procedure start met een openbare kennisgeving van het ontwerp-bestemmingsplan, waarna het ontwerp-bestemmingsplan wordt gepubliceerd en gedurende een termijn van 6 weken door één ieder schriftelijk of mondeling zienswijzen over het ontwerp-bestemmingsplan kunnen worden ingebracht. Na de termijn van de terinzagelegging dient de gemeenteraad binnen 12 weken te beslissen omtrent de vaststelling van het plan. Na de publicatie van het vastgestelde bestemmingsplan hebben belanghebbenden 6 weken de tijd om tegen het plan in beroep te gaan. Het bestemmingsplan treedt de dag na afloop van de beroepstermijn in werking.

9.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Ingevolge artikel 3.1.1. dient een bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een bestemmingsplan daarbij overleg te plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor ruimtelijke ordening.

Onderstaand verslag bevat een overzicht van de vooroverlegreacties, en de meningsvorming over de wijze van verwerken van deze reacties in het plan. De vooroverlegreacties zijn in hun geheel opgenomen in de ingebonden bijlage 2 van deze plantoelichting.

Reacties vooroverleg

In het kader van het vooroverleg zijn de volgende reacties ontvangen:

§ Provincie Limburg
De afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Reactie

De beoordeling van het plan geeft aanleiding tot het maken opmerkingen. Verzocht wordt in het kader van de externe veiligheid in te gaan op de ligging van een deel van het plangebied in de directe nabijheid van de N270.

Wijze van verwerken van de reactie

Naar aanleiding en met in acht name van de vooroverlegreactie is de plantoelichting aangepast.

§ Waterschap Peel en Maasvallei
Postbus 3390
5902 RJ VENLO

Reactie

De beoordeling van het plan geeft aanleiding tot het maken opmerkingen. De in het voorontwerp bestemmingsplan opgenomen waterleiding betreft een rioolwatertransportleiding. Verzocht wordt het bestemmingsplan op dit punt aan te passen.

Wijze van verwerken van de reactie

Naar aanleiding en met in acht name van de vooroverlegreactie zijn de plantoelichting, de planregels en verbeelding aangepast.

§ Rijkswaterstaat Dienst Limburg
Postbus 25
6200 MA MAASTRICHT

Reactie

De beoordeling van het plan heeft geen reden gegeven tot het maken van opmerkingen

Wijze van verwerken van de reactie

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

§ Veiligheidsregio Limburg-Noord Postbus 25
Postbus 11
5900 AA VENLO

Reactie

De veiligheidsregio heeft geconstateerd dat onderhavig bestemmingsplan een conserverend bestemmingsplan betreft. Hiermee wordt alleen de bestaande situatie opnieuw vastgelegd. Er worden geen nieuwe objecten mogelijk gemaakt. Dit heeft geen invloed op de voorbereiding op de rampenbestrijding. Er bestaat daarom geen noodzaak tot het uitbrengen van advies zoals bedoeld in de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen voor de genoemde ruimtelijke procedure.

Wijze van verwerken van de reactie

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

9.3 Tervisielegging en naar voren brengen zienswijzen ex art. 3.8 Wet ruimtelijke ordening j^o afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht

De resultaten van de tervisielegging ex artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening j^o afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht zijn opgenomen als losse bijlage bij deze toelichting.

Bijlage 1: overzicht bodemonderzoek uitgevoerd in het plangebied

De Hulst 1: Motor Venray Opslag van brandbare vloeistoffen (2 maal 3.000 liter, 2 maal 8.000 liter)

De Hulst 2: Volleberg Motorsport

MOS Grondmechanica, d.d. 20 juli 2011, kenmerk 5027811, verkennend bodemonderzoek, grond licht verontreinigd met cadmium en zink.

MOS Grondmechanica. d.d. 5 september 2011, kenmerk ??, aanvullend onderzoek, geen verontreinigingen

Potentieel urgent (geen vervolg), timmerwerkplaats, www.bodemloket.nl

De Hulst 3: Turning Technic bv: Econsultancy, d.d. 2 juni 2005, kenmerk 05041251, nul-situatieonderzoek, grond licht verontreinigd met minerale olie, grondwater licht verontreinigd met chroom. Opslag van brandbare vloeistoffen (2 maal 60 liter, 2 maal 200 liter)

Uitvoeren historisch onderzoek, autoreparatiebedrijf (1982) www.bodemloket.nl

De Hulst 5:

Voldoende onderzocht, timmerwerkplaats (1990), www.bodemloket.nl

De Hulst 6: Verhoeven Materiaal Service: 24 juli 1998, BSB-document, geen informatie

Potentieel urgent, opslag van alifatische koolwaterstoffen, bron: www.bodemloket.nl

De Hulst 8: Parker World VOF: Fugro, d.d. 16 juli 1999, verkennend bodemonderzoek, geen verontreinigingen

Uitvoeren historisch onderzoek, transportbedrijf (1980), laad-, los-, op- en overslagbedrijf, autoreparatiebedrijf, ondergrondse diesel- en afgewerkte olietank (1982) www.bodemloket.nl

De Hulst 9: Doppelbauer Montagetechniek/Bonnet Expo: Envicon, d.d. 29 mei 1995, verkennend bodemonderzoek, grond licht verontreinigd met EOX.

De Hulst 10: Autoschade Venray: Intron Bodemtech, d.d. 21 november 1995, kenmerk B95265, grond licht verontreinigd met minerale olie, grondwater sterk verontreinigd met zink en licht verontreinigd met cadmium, chroom, koper en xylenen.

Potentieel urgent, Autoplaatwerkerij annex spuitrij, www.bodemloket.nl

De Hulst 11: Renault Garage Venray

Opslag van brandbare vloeistoffen (1 maal 260 liter, 1 maal 1.500 liter)

De Hulst 14: Taxibedrijf Twan Peeters: Chemielinco, d.d. 16 mei 2001, kenmerk 20661, grond licht verontreinigd met zink en EOX. Opslag van brandbare vloeistoffen (1 maal 260 liter, 2 maal 400 liter)

Uitvoeren historisch onderzoek, transport- en taxibedrijf (1996) www.bodemloket.nl

De Hulst 15: Manders verhuur: het milieuburo, d.d. 1 februari 1994, kenmerk 94 048-06, geen verontreinigingen. Opslag van brandbare vloeistoffen (1 maal 1.000 liter)

De Hulst 18: Autoschade Hulsterdreef

Opslag brandbare vloeistoffen (300 liter)

De Hulst 20: Hermo Plastic bv.: Tauw, d.d. 12 november 1999, kenmerk 3786196, verkennend bodemonderzoek, geen verontreinigingen.

Status voldoende onderzocht, www.bodemloket.nl

Opslag brandbare vloeistoffen (1 maal 60 liter, 1 maal 250 liter).

De Hulst 22: VOF Sterrenberg-Geven:

Tauw, d.d. 10 oktober 1997, kenmerk R3615642.H01, verkennend bodemonderzoek, grond licht verontreinigd met zink, grondwater licht verontreinigd met chroom.

Econsultancy, d.d. 23 mei 2008, kenmerk 08043155, grondwater licht verontreinigd met chroom.

De Hulst 23: Vakgarage Brauckmann

OKO-care; d.d. 14 mei 2010, kenmerk RS9199A, verkennend bodemonderzoek, licht verontreinigd met kobalt, zink en olie, grondwater licht verontreinigd met varium, zink en xylenen.

OKO-care; d.d. 4 januari 2005, kenmerk rs4392A.doc, nul-situatie onderzoek, opslag olie, accu's en koelvloeistof, geen verontreinigingen

OKO-care; d.d. 13 april 1999, kenmerk 99/S1869A/1RS/Wa, verkennend bodemonderzoek, grondwater licht verontreinigd met chroom, minerale olie, xylenen.

De Hulst 24: Frijns Staalbouw Venray

Envicon, d.d. 1 juni 2008, kenmerk 98052501, verkennend bodemonderzoek, geen verontreinigingen.

Status voldoende onderzocht, www.bodemloket.nl

Henri Dunantstraat 29: Verstappen Verpakkingen: het milieuburo, d.d. 11 november 2000, kenmerk 00-0739-43, verkennend bodemonderzoek, grond licht verontreinigd met PAK.

Uitvoeren historisch onderzoek, groente- en fruitverwerkend bedrijf, dieselpompinstallatie en smeerolietank bovengronds (1977), goederenopslagplaats en kantoormachineriebedrijf (1988) www.bodemloket.nl

(opslag brandbare vloeistoffen, 1.000 liter)

Henri Dunantstraat 31:

Potentieel urgent, benzinetank, autoreparatiebedrijf, benzinepompinstallatie, afgewerkte olie, bron: www.bodemloket.nl

Henri Dunantstraat 35: P.I.M. Bom: het milieuburo, d.d. 21 januari 1999, kenmerk 99-0013-03, geen verontreinigingen

Henri Dunantstraat 37:

Niet aangeleverd, ondergrondse diesel- en afgewerkte olietank benzinepompinstallatie, machine- en apparatenreparatiebedrijf, bron: www.bodemloket.nl

Stationsweg 82: DvL Milieu & Techniek, d.d. 4 september 2007, kenmerk B-071134, verkennend bodemonderzoek, grond licht verontreinigd met EOX en PAK. grondwater licht verontreinigd met cadmium en zink.

G&O Consult, d.d. 5 mei 1997, verkennend bodemonderzoek. grond licht verontreinigd met cadmium, zink en olie, grondwater licht verontreinigd met chroom.

Stationsweg 84: Bodemstaete, d.d. 10 augustus 2001, kenmerk 01/476, verkennend bodemonderzoek, geen verontreinigingen.

Bodemstaete, d.d. 22 mei 2002, kenmerk 02/405, herplaatsing peilbuis, geen verontreinigingen.

Stationsweg 92: Inpijn Blokpoel d.d. 23 februari 1995, kenmerk MB-0929, verkennend bodemonderzoek, plaatselijke sintelverharding sterk verontreinigd met koper, lood en zink en matig verontreinigd met cadmium en nikkel en licht met chroom en kwik. Overige grondanalyses licht verontreinigd met zink, geen verontreiniging in het grondwater.

Stationsweg 94:

Uitvoeren historisch onderzoek, betonwarenfabriek (1948), benzine-service-station (1958), burgerlijk- en utiliteitsbouwbedrijf (1968-1974), HBO-tank, metaalconstructiebedrijf en timmerfabriek (1974), bron: www.bodemloket.nl

Stationsweg 120:

Potentieel urgent, benzine-service-station, machine- en apparatenindustrie, bron: www.bodemloket.nl

Het milieuburo, d.d. 27 maart 1997, kenmerk 97-014-05, indicatieonderzoek??

Stationsweg 124:

Tritium, d.d. 4 september 1996, kenmerk 9606.551, nulsituatieonderzoek, sterk verontreinigde grond, nabij vulpunt tank, in overleg met de gemeente afgegraven.

Stationsweg 209:

G&O Consult, d.d. 21 september 1995, verkennend bodemonderzoek, grond licht verontreinigd met PAK.

Bijlage 2: reacties vooroverleg

provincie limburg



College van Burgermeester en Wethouders
van de gemeente Venray
Postbus 500
5800 AM VENRAY

gemeente venray		afdeling
Casenr.:		
25 SEP 2012		
Poststuknr.:		
Kopie aan:	Medewerker	Afgehandeld Datum

VERZONDEN 24 SEP. 2012

Cluster/Bureau ROZ
Ons kenmerk 2012/45331
Vpl. Nummer
E-mail a.meijs@prvlimburg.nl
Bijlage(n)

Behandeld A. Meijs
Uw kenmerk
Telefoon 043 - 389 74 00
Faxnummer 043 - 389 79 77
Maastricht 24 september 2012

Onderwerp

Advies ex artikel 3.1.1 Bro
voortwerpbestemmingsplan "De Hulst I", hierna te noemen het plan

Geacht College,


Het plan is beoordeeld op de adequate doorwerking van de provinciale belangen.
Ik deel u mede, dat de beoordeling van het plan aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen. Indien u in het plan onderstaande opmerkingen adequaat verwerkt, zal er geen aanleiding zijn om in de verdere procedure van het plan een zienswijze in te dienen. De opmerkingen betreft het volgende aspect:

Externe veiligheid

In tegenstelling tot datgene wat in de toelichting beschreven staat moet er wel gekeken worden naar de aanwezigheid van kwetsbare objecten binnen het invloedsgebied van de provinciale weg (N270). Hier dient dus aanvullend onderzoek naar gedaan te worden.

Daarnaast zou ik u erop willen attenderen dat voor de verantwoording van het groepsrisico een advies van de brandweer nodig is en dat dit tijdig aangevraagd dient te worden.

Ik vertrouw er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.


Ing. J. Antonides,
afdelingshoofd
Ruimtelijke Ontwikkeling

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 (0)43 389 99 99
Fax + 31 (0)43 361 80 99
www.limburg.nl

Bankrekening
Rabobank
13.25.75.728

Bereikbaar via:
Lijn 1 (richting De Heeg)



College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Venray
Postbus 500
5800 AM VENRAY

gemeente venray	afdeling		
Casenr.:			
11 OKT 2012			
Poststuknr.:			
Kopie aan:	Medewerker	Afgehandeld	Datum

Cluster/Bureau ROZ
Ons kenmerk 2012/48168
Vpl. Nummer
E-mail a.meijs@prvlimburg.nl
Bijlage(n)

Behandeld A. Meijs
Uw kenmerk
Telefoon (043) -389 74 00
Faxnummer (043) -389 79 77
Maastricht 10 oktober 2012

~ VERZONDEN 10 OKT. 2012

Onderwerp

Advies ex artikel 3.1.1 Bro
voorstelbestemmingsplan "De Hulst I", hierna te noemen het plan

Geacht College,

Het plan is beoordeeld op de adequate doorwerking van de provinciale belangen.
Ik deel u mede, dat de beoordeling van het plan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.
Indien u dit plan op deze wijze voortzet, zal er geen aanleiding zijn om in de verdere procedure van het plan een zienswijze in te dienen.

P.S. In de adviesbrief van 21 september 2012 'Advies ex artikel 3.1.1 Bro voorontwerpbestemmingsplan De Hulst I', is een opmerking gemaakt over het onderwerp externe veiligheid. Uit aanvullende informatie blijkt dat er geen aanvullende acties met betrekking tot externe veiligheid nodig zijn.

Ik vertrouw er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

drs. M.G.P.I. Arts,
wnd afdelingshoofd
afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling

~~12-09-01 11:02~~
Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 (0)43 389 99 99
Fax + 31 (0)43 361 80 99
www.limburg.nl

Bankrekening
Rabobank
13.25.75.728

Bereikbaar via:
Lijn 1 (richting De Heeg)



uw kenmerk:
uw brief van: 5 september 2012

ons kenmerk: 2012.20420
datum: 12 november 2012
verzonden: 13 NOV 2012

Gemeente Venray
Mevrouw N. Pronk
Postbus 500
5800 AM VENRAY

gemeente venray	afdeling		
Casenr.:			
14 NOV 2012			
Poststuknr.:			
Kopie aan:	Meewerkend	Afgehandeld	Datum

onderwerp: wateradvies bedrijventerrein De Hulst I

Geachte mevrouw Pronk,

Op 25 september 2012 heeft het Watertoetsloket Peel en Maasvallei* uw verzoek om een wateradvies op het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein De Hulst I' ontvangen. Het plan voorziet in een actualisatie van het bedrijventerrein. Aan dit plan ligt een structuurvisie ten grondslag, waarover u met ons al een vooroverleg heeft gevoerd.

Het doet ons deugd te vernemen dat de aanwezige watergangen en rioolwatertransportleiding correct zijn verbeeld. Wel valt ons op dat u de genoemde leiding heeft bestemd als 'Leiding - Water'. Omdat het afvalwater betreft, adviseren wij u de naam van de bestemming te wijzigen in 'Leiding - Riool'. In de bijbehorende planregels verzoeken wij u aan artikel 14.4.1 (Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk) het volgende lid toe te voegen:

g) te heien of anderzijds voorwerpen in de grond te brengen.

Naar aanleiding van het bovengenoemde, verzoeken wij u de toelichting aan te passen zoals hieronder beschreven.

In de onderstaande paragrafen dient u de verwijzing naar een waterleiding aan te passen:

- *Hoofdstuk 2 paragraaf 5 (pagina 14); In de paragraaf is in de 3e en in de 7e volzin is het woord watertransportleiding vermeld. Wij verzoeken u het woord watertransportleiding te wijzigen in rioolwatertransportleiding.*
- *Tevens verzoeken wij u de volgende gegevens van de leiding te vermelden: "In het plangebied is de rioolwatertransportleiding Leunen - Oostrum (33.27) in beheer en onderhoud van het Waterschapsbedrijf Limburg gelegen. Het betreft een PVC persleiding met een inwendige diameter van Ø 500 mm."*
- *Hoofdstuk 6 paragraaf 4 (pagina 57); In de alinea dubbelbestemming wordt Leiding - Water vermeld. Wij verzoeken u Leiding - Water aan te passen in Leiding - Riool. Dubbelbestemming Leiding - Water (artikel 14), pagina 50. Wij verzoeken u de dubbelbestemming Leiding - Water te wijzigen in Leiding - Riool.*

Drie Decembersingel 45
5821 AC Venlo

Postbus 3380
5802 RJ Venlo

T 077 - 38 91 111
F 077 - 38 73 606

E info@wpm.nl
I www.wpm.nl
KvK Limburg nr. 14120820

02-09-16 2102-11-71

Mocht u nog vragen hebben over deze brief, dan kunt u contact opnemen met Menno Stevens via 06-31759730 of via menno.stevens@wpm.nl.

Namens het waterloetsloket,



J. L.C. (Leen) Oosterom,
coördinator Advies

* Het waterloetsloket Peel en Maasvallei is een gezamenlijk initiatief in het kader van de waterloets van het Waterschap Peel en Maasvallei, de provincie Limburg en Rijkswaterstaat Directie Limburg. Dit (pre-)wateradvies is opgesteld door het waterschap Peel en Maasvallei. Het eventueel noodzakelijke (pre-)wateradvies van de provincie Limburg is hierin verwerkt. Het eventueel noodzakelijke (pre-)wateradvies van Rijkswaterstaat zal separaat worden verstrekt. Zowel het waterschap als de provincie zijn binnen de kaders van hun eigen taak en bevoegdheid verantwoordelijk voor hun deel van het advies. De provincie Limburg heeft het afdelingshoofd van de afdeling Kennis en Advies en het Dagelijks Bestuur van het waterschap Peel en Maasvallei bij besluit van 12 augustus 2004, kenmerk 2004/46842, gemachtigd tot ondertekening van het wateradvies, voor wat betreft het provinciale wateradvies in het kader van de waterloets.

i.a.a. dhr. J.T.G. Bakker (Waterschapsbedrijf Limburg, Postbus 1315, 6040 KH Roermond)
dhr. E. Weijzen (Gemeente Venray, Postbus 500, 5800 MA Venray)

Drie DecemBERSingel 46
5921 AC Venlo

Postbus 3390
5902 RJ Venlo

T 077 - 38 61 111
F 077 - 38 73 606

E info@wpm.nl
I www.wpm.nl
KvK Limburg nr. 14129820

00:07:5 0180-11-01

Nancy Pronk

Van: Frans Geurts
Verzonden: maandag 1 oktober 2012 8:50
Aan: Nancy Pronk
Onderwerp: FW: voorontwerpbestemmingsplan De Hulst 1

Nancy,

Dit bericht kwam bij mij binnen!?

Met vriendelijke groet,

Frans Geurts | Projectleider Wonen en Werken | Gemeente Venray
Postbus 500, 5800 AM Venray
T +31 (0)478 52 3654/06-29007619 | [Iwww.venray.nl](http://www.venray.nl)

Van: Rutten, Charlotte (DLB) [<mailto:charlotte.rutten@rws.nl>]
Verzonden: vrijdag 28 september 2012 10:12
Aan: Frans Geurts
Onderwerp: voorontwerpbestemmingsplan De Hulst 1

Geachte heer Geurts,

Via de Provincie Limburg ben ik in kennis gesteld van het voorontwerpbestemmingsplan De Hult 1 van de gemeente Venray.

Ik deel u mede dat Rijkswaterstaat ten aanzien van dit plan geen opmerkingen heeft.

Met vriendelijke groet,

Charlotte Rutten
Adviseur Ruimtelijke Ordening

.....
Rijkswaterstaat dienst Limburg
Avenue Céramique 125 | 6221 KV Maastricht
Postbus 25 | 6200 MA Maastricht

.....
F 043-3294673
M 0630406654
charlotte.rutten@rws.nl
www.rijkswaterstaat.nl

.....
Water.Wegen.Werken. Rijkswaterstaat

BRANDWEER



College van Burgemeester en wethouders
Gemeente Venray
T.a.v. de heer J. Roerink
Postbus 500
5800 AM VENRAY

Nijmeegseweg 42
Postbus 11
5900 AA Venlo
Telefoon +31 (0)88 119 05 00
Fax (077) 354 24 54
info.brandweer@vrln.nl

datum	7 september 2012	behandeld door	B.J.J. Verbugt
uw kenmerk		telefoonnummer	088-1190570
ons kenmerk	RBBUIT - 122508	bijlage(n)	
onderwerp	Advies actualisatie bestemmingsplan bedrijventerrein 'De Hulst 1'		

Geacht College,

U heeft op 18 juni 2012 het bestuur van de Veiligheidsregio Limburg-Noord schriftelijk verzocht tot het uitbrengen van een advies voor de verantwoording groepsrisico. Het advies wordt gevraagd voor het bestemmingsplan "De Hulst I".

Bij de beoordeling van de door u verstrekte gegevens hebben wij geconstateerd dat het om een conserverend bestemmingsplan gaat. Het bestemmingsplan 'De Hulst I' is primair een zogenaamd beheersplan. Dit wil zeggen dat het plan in de eerste plaats gericht is op het behouden en beheren van de bestaande ruimtelijke situatie. Het vastleggen van de bestaande situatie heeft geen invloed op de voorbereiding op de rampenbestrijding. Er bestaat daarom geen noodzaak tot het uitbrengen van advies zoals bedoeld in de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen voor de genoemde ruimtelijke procedure. Dat geldt ook voor de bestemmingsplannen van de bedrijventerreinen Keizersveld, Ysselsteyn, de Witte Vennen, De Hulst II en de De Brier die nog dienen te worden geactualiseerd.

Bij de verantwoording groepsrisico voor de ruimtelijke procedures van bovengenoemde bestemmingsplannen kunt u verwijzen naar dit advies. Het aanvragen van een separaat advies is hiermee niet nodig.

Met vriendelijke groet,

Namens het bestuur van de Veiligheidsregio Limburg-Noord,


P.M.H. Lucassen
Regionaal Commandant Brandweer Limburg-Noord

gemeente venray		afdeling
Casenr.:		
- 12 SEP 2012		
Poststuknr.:		
Kopie aan:	Medewerker	Agahandeld Datum

