

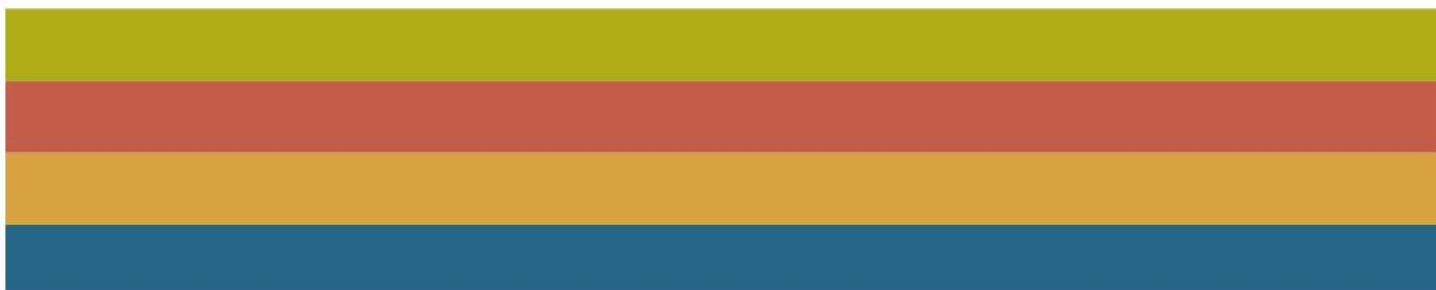


Commissie voor de  
**milieueffectrapportage**

## Oostverbinding gemeente Venray

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

15 juli 2021 / projectnummer: 3489



# 1 Advies over het MER in het kort

De gemeente Venray wil de leefbaarheid, de verkeersveiligheid en de verkeersdoorstroming rondom de N270 en aansluitende wegen vergroten.<sup>1</sup> Dit draagt bij aan de vijf doelen van de regionale mobiliteitsvisie Trendsportal<sup>2</sup> waar de gemeente zich bij heeft aangesloten. Voor het plan is dit vertaald naar twee afgeleide doelstellingen:

1. Versterking Oostelijke Ontsluiting en
2. Ontlasten Stationsweg Oost, Mgr. Hanssenstraat en Sint Antoniusveld.

In dit kader wil de gemeente de bestaande Stationsweg opwaarderen en een nieuwe verbindingsweg langs de A73 aanleggen (zie afbeelding 1), dit vraagt wijziging van het bestemmingsplan. Voor het besluit hierover is een milieueffectrapport (MER)<sup>3</sup> opgesteld. De gemeente Venray heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: de Commissie) gevraagd te adviseren over het MER. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid ervan.

## Wat blijkt uit het MER?

De aanleg van een nieuwe verbindingsweg en het opwaarderen van de Stationsweg is de meest kansrijke variant om de verkeerskundige doelstellingen te behalen. Op de verkeersveiligheid heeft het plan een zeer positief effect. De vrijliggende fietspaden, ventwegen en rotondes zorgen daarvoor. Die nemen wel meer ruimte in, wat een negatieve invloed heeft op het landschap en de cultuurhistorische waarden. Een voorbeeld hiervan is de aanleg van een rotonde bij de entree van het historisch waardevolle Sint Servatiussterrein.

## Wat is het advies van de Commissie?

Het MER legt goed uit welke andere varianten in een eerdere fase zijn onderzocht en waarom alleen de voorgestelde oplossing verder is onderzocht. De keuze om veel informatie in achtergrondrapporten op te nemen en deze in het MER samen te vatten zorgt voor een bondig rapport dat goed leesbaar is, ook voor een minder ingevoerde lezer. Tegelijkertijd is het hierdoor soms zoeken naar onderliggende (kwantitatieve) informatie die verspreid staat in verschillende bijlagen. Een duidelijk beeld van de omvang van de huidige knelpunten en wat het plan bijdraagt aan het oplossen daarvan is hierdoor moeilijk vindbaar. Een kaartbeeld in combinatie met een overzichtelijke kwantitatieve analyse kan dit totaalplaatje alsnog bieden.

Uit een toelichtend gesprek blijkt dat de gemeente bij de inrichting van de Stationsweg veel aandacht heeft besteed aan wensen en ideeën van omwonenden. Daarbij is goed gebruik gemaakt van visualisaties en simulaties.

**De Commissie signaleert bij de toetsing dat het MER onvoldoende informatie bevat over de effecten van extra stikstofdepositie. Deze informatie is essentieel voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming over de Oostverbinding Venray. De Passende beoordeling gaat onvoldoende in op de specifieke kenmerken en knelpunten van Natura 2000-gebied Boschhuizerbergen om te kunnen concluderen dat extra**

---

<sup>1</sup> Zo staat op bladzijde v van de Samenvatting.

<sup>2</sup> De regio Noord-Limburg heeft met 8 gemeenten deze regionale mobiliteitsvisie opgesteld.




<sup>3</sup> *Oostverbinding Venray Milieueffectrapportage – Concept*. Royal Haskoning DHV, 4 mei 2021.

stikstofdepositie niet leidt tot ongewenste effecten. Ook is niet duidelijk in hoeverre rekening is gehouden met wegen waar het verkeer juist afneemt en of daardoor de extra stikstofdepositie wellicht lager is dan nu berekend.

De Commissie adviseert deze informatie in een aanvulling op het MER op te nemen en dan pas een besluit te nemen over het plan.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe en geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject.



 Herstructurering Stationsweg     Nieuwe verbindingsweg     Omliggende dorpen

Afbeelding 1 Overzichtskartaal plangebied (bron: MER)

### **Achtergrond**

In de huidige situatie zijn er op enkele kruisingen in Venray knelpunten in de doorstroming en verkeersveiligheid. Ook is op een aantal wegen ongewenst sluipverkeer aanwezig. De gemeente verwacht een toename van het autoverkeer door de havenontwikkeling in Wanssum en diverse ontwikkelingen in Venray zelf. Zij wil daarom de wegenstructuur aan de oostzijde van Venray en de bereikbaarheid en verkeersveiligheid verbeteren.

### **Waarom een MER?**

Om de beoogde maatregelen mogelijk te maken heeft de gemeente een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Omdat niet op voorhand uitgesloten is dat de voorgenomen maatregelen leiden tot negatieve effecten op Natura 2000-gebied, is een Passende beoordeling met een plan-MER uitgevoerd.

### **Rol van de Commissie**

De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval het college van burgemeester en wethouders van Venray – besluit over de Oostverbinding Venray.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt door nummer [3489](#) op [www.commissiener.nl](http://www.commissiener.nl) in te vullen in het zoekvak.

## 2 Toelichting op het advies

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel toe en geeft zij adviezen voor de op te stellen aanvulling. Deze adviezen zijn opgenomen in een tekstkader. Naar het oordeel van de Commissie is het uitvoeren ervan essentieel om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming door de gemeente Venray.

In de tekst wordt ook een aantal aanbevelingen gedaan. Deze zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming, nu en in de toekomst, te verbeteren.

### 2.1 Natuur

#### 2.1.1 Natura 2000 en stikstof

Ten noordoosten van Venray ligt het Natura 2000-gebied Boschhuizerbergen. Op grotere afstand liggen de Natura 2000-gebieden Maasduinen en Deurnsche Peel & Mariapeel. Omdat de aanleg en het gebruik van de nieuwe en aangepaste wegen kan leiden tot extra stikstofneerslag in dit gebied, is een Passende beoordeling uitgevoerd met stikstofberekeningen. Op een aantal punten ontbreekt nog informatie om (mogelijke) effecten goed te kunnen beoordelen. Dit is relevant omdat uit de wetgeving volgt dat een project of plan alleen doorgang kan vinden als de zekerheid wordt verkregen dat de natuurlijke kenmerken niet worden aangetast.

#### **Meewegen veranderingen van verkeer op alle relevante wegvakken**

Dat het plan leidt tot extra stikstofdepositie op Natura 2000-gebied Boschhuizerbergen is vooral een gevolg van het feit dat er meer verkeer op kortere afstand van het beschermde gebied gaat rijden dan nu, aldus de gemeente<sup>4</sup>. Immers, het plan is niet bedoeld om extra wegverkeer te genereren, maar om het bestaande wegverkeer via andere routes te laten rijden. Het valt de Commissie op dat de invoergegevens voor AERIUS vooral wegen bevatten waar het verkeer toe gaat nemen. Het is niet duidelijk hoe rekening is gehouden met wegen waar het verkeer afneemt, en wat dit betekent voor de stikstofberekeningen. Zo laat het memo waarin de verkeerskundige effecten zijn beschreven<sup>5</sup> zien dat op de Maasheseweg, vlakbij het beschermde en stikstofgevoelige Boschhuizerbergen, het verkeer afneemt. Deze gegevens zijn niet meegenomen in de AERIUS-berekening. De Commissie beveelt daarom aan om nieuwe berekeningen uit te voeren waarbij ook de wegvakken worden meegenomen waar een afname van het verkeer wordt verwacht. Dit geeft een completer beeld van de toekomstige situatie met mogelijk minder extra stikstofdepositie dan nu berekend.

#### **Effecten op Natura 2000-gebieden die verder wegliggen**

Een aandachtspunt is dat ook verder dan vijf kilometer van de bron stikstof kan neerkomen op Natura 2000-gebieden.<sup>6</sup> Uit het MER en de bijlagen blijkt niet of rekening is gehouden

<sup>4</sup> Dit heeft de gemeente toegelicht in een digitaal overleg op 10 juni 2021.

<sup>5</sup> *Memo Verbindingsweg Venray. Verkeerskundig effect Verbindingsweg Venray.* RH-DHV, 10 januari 2020.

<sup>6</sup> Het rapport van de Commissie Hordijk beveelt aan om de afkapgrens voor het berekenen van stikstofeffecten van 5 km voor wegen te laten vervallen, omdat niet verdedigbaar is waarom voor stallen geen afstandscriterium geldt en voor wegen wel. Op 9 juli 2021 heeft de minister van LNV de Tweede Kamer geïnformeerd dat voor alle emissiebronnen een afstandsgrens van 25 km gaat gelden. AERIUS Calculator wordt hier op aangepast.

met de afkap van vijf kilometer. Wanneer deze afkap wordt losgelaten kan dit betekenen dat het project ook leidt tot extra stikstofdepositie op andere Natura 2000-gebieden dan het nu beoordeelde Natura-2000 gebied Boschhuizerbergen.

### **Een goede ecologische onderbouwing**

Bij een toename van stikstofdepositie moeten de effecten in een Passende beoordeling onderbouwd worden. Conform de huidige AERIUS-berekeningen gaat het om een toename van 0,07 mol/ha/jaar. Mochten eventuele nieuwe berekeningen een andere (lagere) waarde opleveren, dan kan de ecologische onderbouwing zich daarop richten. Wanneer een nieuwe berekening laat zien dat het plan niet tot extra stikstof leidt, dan is een verdere beoordeling ook niet nodig. De huidige ecologische onderbouwing voldoet echter niet om aan te tonen dat het plan, met 0,07 mol/ha/jaar extra stikstofdepositie, uitvoerbaar is binnen wet- en regelgeving.

De Passende beoordeling noemt drie redenen waarom de extra stikstof in het gebied Boschhuizerbergen niet leidt tot negatieve effecten:

1. De toename van de stikstofdepositie is beperkt tot 0,07 mol/ha/jaar.
2. De doelstellingen voor relevante habitattypen worden gehaald ondanks een overbelaste situatie.
3. Stikstofdepositie is niet de bepalende factor bij het behalen van de instandhoudingsdoelen.

De Commissie stelt dat bij deze conclusie onvoldoende rekening is gehouden met gebiedsspecifieke kenmerken, de huidige kwaliteit en eigenschappen van het gebied en de habitattypen waarvoor een instandhoudingsdoelstelling geldt. Relevant in dit kader is dat:

- Het Natura 2000-beheerplan en de bijbehorende gebiedsanalyse<sup>7</sup> laten zien dat de huidige overbelasting met stikstof een belangrijke rol speelt bij de matige kwaliteit van de habitattypen waarvoor in het gebied een instandhoudingsdoelstelling geldt.
- De achtergronddepositie in een groot deel van het gebied meer dan tweemaal zo hoog is dan de kritische depositiewaarde, oftewel er is sprake van een zware overbelasting met stikstof.
- De Wet natuurbescherming vereist dat de beoordeling ook moet kijken naar de effecten van het plan in cumulatie met andere plannen of projecten.

De Commissie adviseert om, voorafgaand aan besluitvorming, in een aanvulling op het MER te laten zien dat er geen negatieve effecten optreden op Natura 2000-gebieden als gevolg van extra stikstofdepositie.

De ecologische onderbouwing in de Passende beoordeling moet in ieder geval rekening houden met gebiedsspecifieke kenmerken, de huidige kwaliteit en eigenschappen van het gebied en de habitattypen waarvoor een instandhoudingsdoelstelling geldt. Ook de betekenis van eventuele stikstofdepositie op een afstand verder dan vijf kilometer van het plan moet aan bod komen.

Omdat het plan bedoeld is om het verkeer via andere routes te laten rijden, beveelt de Commissie aan om, voorafgaand aan een nadere onderbouwing, stikstofberekeningen uit te voeren die rekening houden met toe- en afnames op alle relevante wegen.

<sup>7</sup> Hoofdrapport Natura2000-plan 2020-2026 Boschhuizerbergen (144). Provincie Limburg, maart 2020.

Tot slot: de tekst in het achtergrondrapport stikstofdepositie<sup>8</sup> stelt dat de rekenpunten aan de rand van Natura 2000-gebieden zijn gesitueerd en daarmee representatief zijn voor stikstofgevoelige habitats.<sup>9</sup> Deze stelling is niet juist; hiermee zou de AERIUS-calculator onjuist gebruikt worden. De bijgevoegde AERIUS-rapporten laten zien dat wel op de juiste, vlakdekkende, wijze is gerekend. De aanbeveling is om de tekst op dit punt te corrigeren.

### 2.1.2 Externe werking op Natuurnetwerk Nederland

Er vinden geen werkzaamheden plaats binnen de grenzen van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het MER concludeert daarom dat er geen effecten op het NNN optreden. De Commissie wijst erop dat een MER alle milieugevolgen in beeld moet brengen inclusief gevolgen door externe werking<sup>10</sup>. Dit geldt ook wanneer provinciaal beleid of regelgeving een dergelijke toetsing niet vereist. De quick scan flora en fauna<sup>11</sup> geeft aan dat de afstand van het plan tot het NNN minimaal 600 meter bedraagt en dat gezien de kenmerken van dit deel van de 'goudgroene natuur' er geen effecten te verwachten zijn.

De Commissie beveelt aan om, voorafgaand aan vervolgbesluiten, de conclusie uit het MER in lijn te brengen met die van de quick scan. Verduidelijk hiermee dat het plan geen nadelige gevolgen heeft voor de wezenlijke waarden en kenmerken van de verschillende gebieden van het NNN, ook niet door externe werking.

### 2.1.3 Aanwezigheid van beschermde soorten

Het MER constateert op grond van de quick scan flora en fauna dat het kappen van bomen mogelijk leidt tot overtreding van de Wet natuurbescherming voor vleermuizen, iepenpage en vogels met een jaarrond beschermd nest. De quick scan geeft aan dat voor deze soorten, en voor de eekhoorn, aanvullend onderzoek nodig is om te bepalen of ze daadwerkelijk voorkomen in de betreffende bomen.

Voor de iepenpage heeft een uitgebreide aanvullende inventarisatie plaatsgevonden; deze is als bijlage bij het MER opgenomen.<sup>12</sup> Hieruit volgt dat van de te kappen bomen twee iepen door de iepenpage gebruikt worden als rust- en voortplantingsplaats. Voor het kappen van deze bomen is daarom een ontheffing op de Wet natuurbescherming nodig. Het onderzoek laat ook zien dat in de directe omgeving meer iepen aanwezig zijn waar de iepenpage mogelijk voorkomt. De Commissie beveelt aan om, voor vervolgbesluiten, te laten zien of verplaatsing naar deze bomen een geschikte maatregel is voor deze soort.

Uit de toelichting bij het bestemmingsplan blijkt dat de gemeentelijk ecooloog ook aanvullend onderzoek naar verblijfplaatsen van vleermuizen, vogels en eekhoorn heeft uitgevoerd.<sup>13</sup> Daarbij zijn in de winterperiode de te kappen bomen geïnspecteerd op holtes waar vleermuizen kunnen verblijven en op jaarrond beschermde nesten en eekhoornnesten.

---

<sup>8</sup> *Onderzoek stikstofdepositie*. Peutz, 9 december 2020.

<sup>9</sup> Zie bladzijde 12 van het *Onderzoek stikstofdepositie*.

<sup>10</sup> Met dit begrip worden negatieve effecten op een gebied bedoeld die worden veroorzaakt door projecten die buiten de grenzen van het betreffende gebied worden uitgevoerd.

<sup>11</sup> *Quick scan Flora en fauna Stationsweg te Venray*. Econsultancy, 10 september 2019.

<sup>12</sup> *Aanvullend onderzoek iepenpage Stationsstraat te Venray*. Econsultancy, 11 december 2020.

<sup>13</sup> *Toelichting Bestemmingsplan "Oostverbinding Venray" Ontwerp*. Bureau Leefomgeving, 4 mei 2021.

Geconcludeerd is dat deze niet aanwezig zijn.<sup>14</sup> De Commissie beveelt aan om ook deze onderzoeksresultaten beschikbaar te stellen bij besluitvorming zodat duidelijk is welke bomen onderzocht zijn.

## 2.2 Inzicht in de huidige en toekomstige verkeerssituatie

In voorbereiding op het bestemmingsplan heeft de gemeente een aantal andere oplossingen (in het MER: varianten) onderzocht. Er is onder andere gekeken naar de aanleg van een verbindingsweg aan de westzijde van de A73, het verbeteren van (delen van) de Henri Dunantstraat, het herstellen van de verbinding via de Oude Oostrumseweg en het verbeteren van de doorstroming op de N270. Deze oplossingen zijn afgefallen omdat ze onvoldoende verkeerskundig effect hebben en/of omdat de maatregelen niet inpasbaar zijn, zo staat in het MER. De beoordeling richt zich daarom op de variant waarbij het westelijk deel van de Stationsweg wordt opgewaardeerd en een nieuwe verbindingsweg aan de oostzijde van de A73 wordt aangelegd.

De Commissie constateert dat het hoofddocument van het MER weinig kwantitatieve informatie over de huidige en toekomstige verkeerssituatie bevat. De omvang van de knelpunten is vooral uitgedrukt in termen als 'teveel' of 'zwaar belast'. Gegevens over bijvoorbeeld verkeersintensiteit zijn nu verspreid over verschillende achtergronddocumenten. Kwantitatieve informatie over bijvoorbeeld verzadigingsgraden van kruispunten ontbreekt.

Inzicht in aantallen voertuigen is van belang om als lezer van het MER, zonder de achtergronddocumenten door te moeten nemen, te kunnen begrijpen:

- wat de gekozen maatregelen bijdragen aan het oplossen van de huidige problemen en de toekomstige verkeersbelasting;
- in hoeverre de voorgestelde maatregelen passen binnen de verkeersstructuur als geheel, of dat dit in de directe omgeving mogelijk leidt tot nieuwe knelpunten.

### **Analyse van de huidige en toekomstige verkeerssituatie**

De Commissie adviseert om de informatie over de verkeersintensiteit in één overzichtelijke kwantitatieve probleemanalyse samen te vatten. Door deze aan vullen met een beeld van de toekomstige situatie zoals opgenomen in de ontwerptekeningen op de website van de gemeente<sup>15</sup>, biedt dit een totaalplaatje van de huidige en toekomstige verkeerssituatie. Denk daarbij aan vragen die de lezer kan hebben zoals:

- Wat is de omvang van het oost-west verkeer in de huidige situatie en in de toekomst (autonome ontwikkeling)?
- Wat is de herkomst en bestemming van het oost-west verkeer?
- Hoe verdeelt dit verkeer zich in de huidige situatie en in de toekomst over het wegennet?<sup>16</sup>
- Wat betekenen de toekomstige haven in Wanssum en nieuwe ontwikkelingen in Venray voor de huidige knelpunten?
- In hoeverre leidt de nieuwe situatie tot extra drukte op de Stationsweg en daardoor tot knelpunten bij kruispunten?

---

<sup>14</sup> Zie bladzijde 35 van de Toelichting.

<sup>15</sup> <https://www.venray.nl/project-oostverbinding>.

<sup>16</sup> Zie de verschilplot in het *Memo Verbindingsweg Venray. Verkeerskundig effect Verbindingsweg Venray*. RH-DHV, 10 januari 2020.

- Hoe ziet de huidige fietsstructuur eruit en het openbaar vervoer netwerk? Wat betekent de toekomstige situatie voor fietsers en voetgangers?

### **Samenhang met andere maatregelen of plannen**

Uit het toelichtend gesprek blijkt dat de gemeente ook op andere locaties in Venray aanpassingen doorvoert aan bestaande wegen en kruisingen. Dit is gebaseerd op een overkoepelend beeld van de huidige en toekomstige verkeerssituatie. Doordat het MER nu niet ingaat op het totaalbeeld en andere aanpassingen in Venray, ontbreekt zicht op de samenhang tussen alle verschillende maatregelen en daarmee op de betekenis van de voorkeursvariant op het verkeer in Venray.

De Commissie beveelt daarom aan om ook een beeld te schetsen van andere verkeerskundige maatregelen, specifiek waar dit van betekenis is voor de verkeersafwikkeling binnen de kernen van Venray en Oostrum en de bedrijventerreinen De Blakt en De Hulst. Laat vervolgens zien wat de toekomstige inrichting van de Stationsweg en de nieuwe verbindingsweg betekenen voor de verkeersafwikkeling op andere wegen en kruisingen in de omgeving.

### **Wat draagt het plan bij aan de doelstellingen?**

Bovenstaande analyse helpt bij bepalen van de milieueffecten (zie ook de volgende paragrafen in dit advies), maar is ook van belang om de bijdrage van het plan aan de doelstellingen concreet te maken. De aanbeveling is om de kwantitatieve analyse te gebruiken om te laten zien wat de voorgestelde maatregelen in het plan bijdragen aan de doelstellingen. Licht zo toe in hoeverre de gesignaleerde knelpunten worden opgelost en of aanvullende maatregelen nodig zijn. Dit heeft deels al een plek gekregen in paragraaf 5.2 Verkeer en vervoer van het MER, maar nog zonder kwantitatieve toelichting.

## **2.3 Geluid**

### **Verandering geluidbelasting omliggende straten**

Het MER laat, op basis van het akoestisch onderzoek<sup>17</sup>, zien dat ter hoogte van de te wijzigen en nieuwe wegvakken sprake is van toe- en afnames van het geluid van het wegverkeer. De geluidbelasting is bepaald op basis van de verkeersintensiteiten op de Stationsweg, de Oostverbinding en de Henri Dunantstraat.<sup>18</sup> Het effect op woningen langs deze straten is als geheel negatief beoordeeld, ook na toepassing van maatregelen om het geluid te reduceren.

Deze informatie geeft echter geen inzicht in eventuele veranderingen in omliggende straten. Hierdoor zijn eventuele positieve effecten in de wijken Brukske en Antoniusveld en op de route in Oostrum (onder andere de hele Stationsweg ten oosten van de Spurkerdijk en ter hoogte van het stationsgebied en de Mgr. Hanssenstraat) niet in beeld. Immers, de beoogde afname van verkeer zal hier naar verwachting leiden tot minder geluidbelasting.<sup>19</sup> Of dit daadwerkelijk het geval is, is nu niet inzichtelijk gemaakt.

De Commissie beveelt aan om ook voor omliggende straten te laten zien of en op welke woningen sprake is van een toe- of afname van de geluidbelasting en wat dit betekent voor

<sup>17</sup> *Akoestisch onderzoek Wet geluidhinder*. Peutz, 11 februari 2021.

<sup>18</sup> Zie tabel 9 Verkeersgegevens in het MER.

<sup>19</sup> Ook de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (bijlage 1 bij het MER) vermeldt dit op bladzijde 17.



de beoordeling van het aspect geluid in Venray en Oostrum. Neem daarbij ook een kaart op waarop is aangegeven welke woningen meer of minder geluidbelasting gaan ondervinden, vergelijkbaar met figuur 1 uit het akoestisch onderzoek. Dit laat omwonenden zien waar veranderingen op gaan treden.

Let ook op de consistentie tussen MER en Toelichting. Waar geluid in het MER als negatief is beoordeeld, is in de overzichtstabel in de Toelichting<sup>20</sup> een neutrale score toegekend.

### **Gezondheidskundige waarden**

De veranderingen in de geluidbelasting zijn getoetst aan de Wet geluidhinder. Omdat geluidbelasting een negatief effect kan hebben op de gezondheid, beveelt de Commissie aan om ook te toetsen aan de gezondheidskundige advieswaarden van de WHO.<sup>21</sup> Dit geeft meer inzicht in de betekenis van de geluidbelasting voor omwonenden, en sluit aan bij de wens van de gemeente om de leefbaarheid rond de wegen te vergroten.

## **2.4 Luchtkwaliteit**

Om de effecten van het plan op luchtkwaliteit te bepalen zijn twee rekenmodellen gebruikt. De referentiesituatie is bepaald met de NSL-monitoringstool<sup>22</sup> waarmee de concentraties voor NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> voor de jaren 2018, 2020 en 2030 zijn bepaald. In alle drie de jaren wordt voldaan aan de normen uit de Wet milieubeheer en in 2030 wordt voldaan aan de WHO-advieswaarden. De effecten van het plan zijn vervolgens berekend met het GeoMilieu-model voor 2021 en 2032.

Twee zaken vallen de Commissie op bij de informatie over luchtkwaliteit:

- De informatie in het MER, de Toelichting en het Onderzoek luchtkwaliteit<sup>23</sup> verschilt van elkaar. De toelichting en het achtergrondrapport gaan alleen in op de normen uit de Wet milieubeheer en de berekeningen van GeoMilieu. Het MER gaat uit van de NSL-tool en toetst ook aan de WHO-waarden.
- Er zijn verschillende onderzoeksjaren gehanteerd.

De aanbeveling is daarom om de informatie in de verschillende documenten beter op elkaar af te stemmen: gebruik één rekenmethode, vergelijk dezelfde onderzoeksjaren met elkaar en toets zowel aan de normen als aan de WHO-advieswaarden. Dit geeft meer duidelijkheid over de gevolgen voor de luchtkwaliteit.

## **2.5 Landschap en cultuurhistorie**

De herinrichting van de Stationsweg is van invloed op landschappelijke en cultuurhistorische waarden. De kwaliteit van de weg als historische lint bestaat onder andere uit de maat en schaal van het wegprofiel en de begeleidende beplanting. Door de ingreep worden deze aangetast. Zo leidt de verschuiving van een deel van de Stationsweg en het realiseren van een ventweg tot aantasting van de kenmerkende waarden en eigenheid van de historische route.

---

<sup>20</sup> Zie bladzijde 25 van de Toelichting.

<sup>21</sup> Ook de Notitie Reikwijdte en Detailniveau geeft op bladzijde 21 aan dat dit in het MER onderzocht gaat worden.

<sup>22</sup> Voor meer informatie zie <https://www.nsl-monitoring.nl/informatie/de-monitoring-nsl/>.

<sup>23</sup> *Onderzoek luchtkwaliteit*. Peutz, 11 november 2020.

Ook wordt de identiteit en landschappelijke context van de weg minder herkenbaar door de maat en de schaal van de toekomstige weg, zo staat in het MER.

De aanleg van een rotonde bij de kruising Stationsweg/Kruidentlaan en de huidige entree van het cultuurhistorisch waardevolle Sint Servatiussterrein leidt tot aantasting van die entree. De keuze voor een rotonde is in overeenstemming met gemeentelijk beleid gericht op verkeersveiligheid, zo heeft de gemeente in een toelichtend gesprek vermeld.

De negatieve beoordeling laat zien dat het plan strijdig is met relevante doelen uit het Ontwikkelingsperspectief Venray<sup>24</sup>. Het MER maakt niet inzichtelijk of gekeken is naar maatregelen om effecten op landschappelijke en cultuurhistorische waarden te beperken of te voorkomen. Duidelijk is dat bij het ontwerp de verkeersveiligheid een belangrijke rol heeft gespeeld, net als afstemming met de omwonenden. De Commissie beveelt aan om ook duidelijk te maken hoe de landschappelijke en cultuurhistorische waarden een rol hebben gespeeld bij het maken van keuzes en welke maatregelen zijn genomen (of overwogen) om aantasting te voorkomen of te beperken.

---

<sup>24</sup> Zie tabel 19 op bladzijde 40 van het MER.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing**

### **Toetsing door de Commissie**

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

### **Samenstelling van de werkgroep**

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

Eric van der Burg (voorzitter)

drs. Roeland van Kerkhoff

Beno Koolstra MSc.

drs. ing. Tjitte Prins

ing. Leon Theuws

drs. Aletta Lüchtenborg (secretaris)

### **Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld**

Bestemmingsplan.

### **Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?**

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke [activiteiten](#) het gaat. Voor dit project is een MER nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven. Daarom is een plan-MER opgesteld.

### **Bevoegd gezag besluit**

Gemeenteraad van Venray.

### **Initiatiefnemer besluit**

College van B&W van de gemeente Venray.

### **Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?**

Het bevoegd gezag heeft de Commissie gemeld geen zienswijzen of adviezen te hebben ontvangen.

### **Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?**

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op [www.commissierner.nl](http://www.commissierner.nl) projectnummer [3489](#) in te vullen in het zoekvak.

**Commissie voor de milieueffectrapportage**  
A. v. Schendelstraat 760  
3511 MK Utrecht

t 030-2347666  
e [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)  
w [commissiemer.nl](http://commissiemer.nl)

