

BESTEMMINGSPLAN

“Oostverbinding Venray”

NL.IMRO.0984.BPI9023-on01

Ontwerp

Document: Bestemmingsplan "Oostverbinding Venray"

IDN: NL.IMRO.0984.BPI9023-on01

Status: Ontwerp

Datum: 4 mei 2021

Aanvrager: Gemeente Venray

Auteur: ing. P.W.M. van de Ligt



Bureau Leefomgeving
Schoolstraat 7
5961 EE HORST
077 – 208 60 99
contact@bureauleefomgeving.nl
www.bureauleefomgeving.nl

INHOUDSOPGAVE

I INLEIDING	3
1.1 Aanleiding en doel van het bestemmingsplan	3
1.2 Ligging van het plangebied.....	4
1.3 Vigerend bestemmingsplan	5
2 HUIDIGE SITUATIE	9
3 BEOOGDE SITUATIE	11
3.1 Uitgangspunten en doelstellingen van het plan	11
3.2 Motivatie initiatief	11
3.3 Duurzaamheid.....	14
4 BELEID	16
4.1 Algemeen	16
4.2 Rijksbeleid	16
4.3 Provinciaal beleid	17
4.4 Gemeentelijk beleid.....	20
5 SECTORALE ASPECTEN	22
5.1 Milieuaspecten.....	22
5.1.1 Mer-beoordeling	22
5.1.2 Bodem- en grondwaterkwaliteit	26
5.1.3 Wegverkeerslawaaï.....	27
5.1.4 Luchtkwaliteit	29
5.1.5 Geur	30
5.2 Water	30
5.3.1 Waterbeleid	30
5.3.2 Waterhuishoudkundige situatie plangebied	31
5.3.3 Water in relatie tot ontwikkeling.....	31
5.3 Kabels, leidingen en straalpaden	32
5.4 Externe veiligheid.....	32
5.5 Natuur	34
5.6 Archeologie en cultuurhistorie	36
5.7 Verkeer en parkeren	38
5.8 Niet-gesprongen explosieven	39
6 JURIDISCHE ASPECTEN	41
6.1 Toelichting op de verbeelding.....	41
6.2 Toelichting op de planregels.....	41

7 UITVOERBAARHEID.....	43
7.1 Economische uitvoerbaarheid	43
7.2 Handhaving.....	43
7.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	44
7.3.1 Omgevingsdialoog.....	45
7.3.2 Vooroverleg	45
7.3.3 Zienswijzen	45
8 PROCEDURE.....	46

BIJLAGEN

Separate bijlagen:

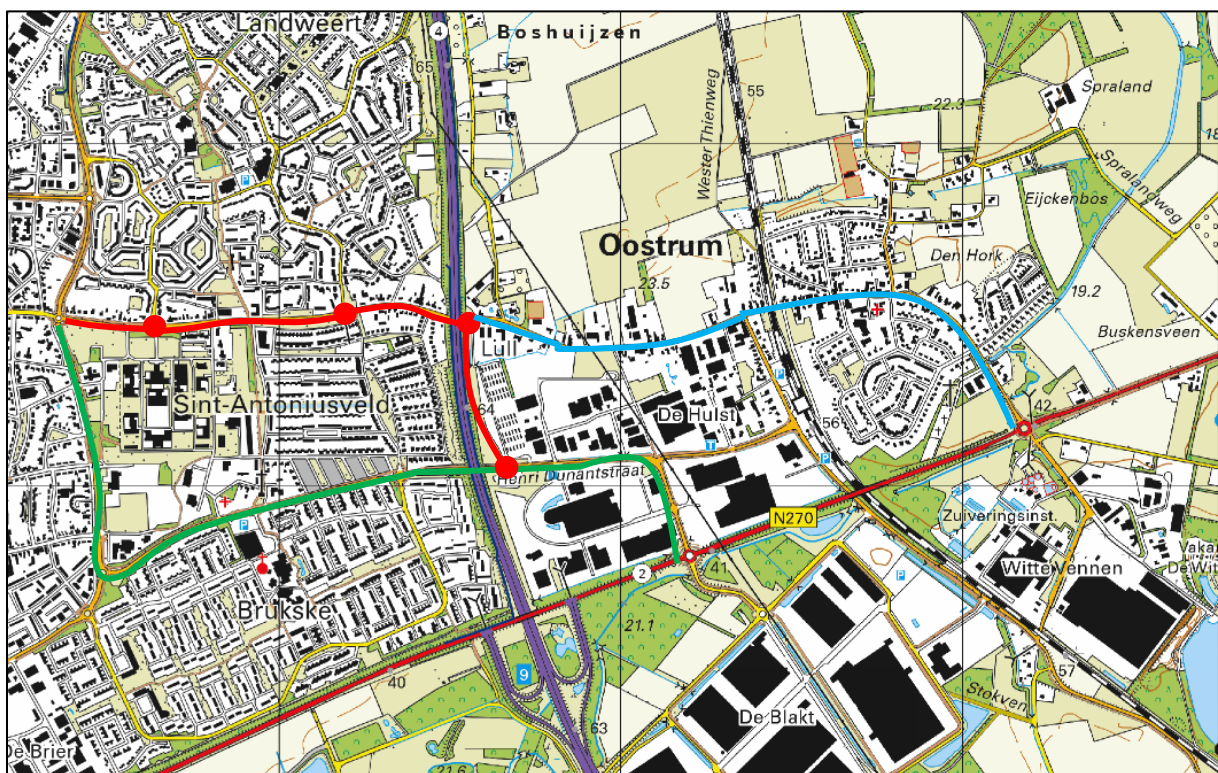
- Milieueffectrapportage (RoyalHaskoningDHV)
- Historisch bodemonderzoek (Econsultancy)
- Verkennend waterbodemonderzoek (Econsultancy)
- Akoestisch onderzoek (Peutz)
- Luchtkwaliteitsonderzoek (Peutz)
- Quickscan flora en fauna (Econsultancy)
- Aanvullend onderzoek iepenpage (Econsultancy)
- Onderzoek stikstofdepositie (Peutz)
- Archeologisch onderzoek (Econsultancy)
- Verkeersonderzoek (RoyalHaskoningDHV)
- Aanvullende memo verkeersonderzoek (RoyalHaskoningDHV)
- Onderzoek niet-gesprongen explosieven (ECG)

I INLEIDING

I.1 Aanleiding en doel van het bestemmingsplan

Als onderdeel van het programma Via Venray heeft de gemeente Venray de ambitie om de gemeentelijke wegenstructuur aan de oostzijde van Venray te versterken om de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van Venray te verbeteren.

Verkeer wat nu over de N270 rijdt, komende vanuit het oosten, heeft vóór de drukke kruising met de snelweg A73, twee mogelijkheden de N270 al te verlaten en het centrum van Venray te bereiken; via de kern van Oostrum over de Mgr. Hanssenstraat en Stationsweg of via het bedrijventerrein De Hulst over de Germaan en Henri Dunantstraat. Het blijkt in de praktijk dat het meeste verkeer door de kern van Oostrum over de Mgr. Hanssenstraat en de Stationsweg rijdt aangezien de Stationsweg via de Mgr. Hanssenstraat de meest directe verbinding naar het centrum van Venray verzorgt.



Abbeelding I. Situering verbindingsweg en gedeelte Stationsweg op te waarden tot gebiedsontsluitingsweg in rood (tevens plangebied). In blauw huidige routing door de kern van Oostrum, in groen de tweede routing via bedrijventerrein De Hulst

Vanuit het oogpunt van leefbaarheid is het niet wenselijk dat doorgaand verkeer door de kern van Oostrum rijdt en daarom heeft de gemeente het streven om de intensiteiten van de Mgr. Hanssenstraat en Stationsweg te verlagen. Hiervoor dient de gemeente het verkeer een beter alternatief te geven. Derhalve heeft de gemeente Venray gekozen voor het realiseren van een nieuwe verbindingsweg tussen de Henri Dunantstraat en de Stationsweg over bedrijventerrein De Hulst. Daarnaast is het doel van de nieuwe verbindingsweg een verlaging van de verkeersintensiteit in Sint Antoniusveld en de stationsomgeving. In het kader van het project Opwaardering Stationsomgeving wordt ook langzaam verkeer op de voorgrond geplaatst, waardoor afname van (doorgaand) gemotoriseerd verkeer zeer wenselijk is.

Afname van verkeer door Oostrum zorgt voor een betere leefbaarheid op de Mgr. Hanssenstraat, maar zal daarentegen tevens leiden tot een toename aan verkeersintensiteit op het wegvak Stationsweg-West en in de wijk Sint Antoniusveld. Een opwaardering van de Stationsweg tussen A73 en Oostsingel, welke met de huidige intensiteit al te verdedigingen zou

zijn, wordt met de komst van de verbindingsweg noodzakelijk. In de nota “Uitgangspunten netwerken infrastructuur en verkeer” van de gemeente Venray is dit gedeelte reeds aangewezen als gebiedsontsluitingsweg. De huidige inrichting als wijkontsluitingsweg zal dan ook worden opgewaardeerd middels een volledige reconstructie naar gebiedsontsluitingsweg. Daarmee wordt nadrukkelijk aandacht geschonken aan doorstroming en verkeersveiligheid, door inpassing van parallelwegen, rotondes en oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer.

Op 19 februari 2019 heeft de gemeenteraad van Venray ingestemd met de realisatie van dit project.

De aanleg van de verbindingsweg en het opwaarderen van het wegvak Stationsweg-West (in het vervolg te noemen Stationsweg) vindt plaats in het planologisch-juridisch regime van twee bestemmingsplannen. De te realiseren verbindingsweg tussen de Stationsweg en de Henri Dunantstraat valt onder het planologisch regime van het bestemmingsplan “De Hulst I”. Het wegvak Stationsweg valt onder het planologisch regime van bestemmingsplan “Venray”. De aanleg van de verbindingsweg en het opwaarderen van het wegvak Stationsweg-West voldoen niet aan het gestelde in de van toepassing zijnde vigerende bestemmingsplannen.

Conform bestemmingsplan “De Hulst I” zijn de gronden waar de nieuwe verbindingsweg is beoogd bestemd als ‘Agrarisch’. De aanleg van een weg binnen deze bestemming is niet toegestaan. Aan een deel van de betreffende gronden is wel een wijzigingsbevoegdheid opgenomen waarmee een weg zou kunnen worden gerealiseerd. Om de aanleg van de verbindingsweg mogelijk te maken dienen deze gronden bestemd te zijn als ‘Verkeer’.

Conform bestemmingsplan “Venray” is het huidige tracé van de Stationsweg weliswaar bestemd als ‘Verkeer’, de te realiseren parallelweg en rotondes zijn echter deels voorzien op gronden die zijn bestemd als ‘Groen’ of ‘Wonen’. Om de opwaardering van de Stationsweg mogelijk te maken dienen ook deze gronden bestemd te zijn als ‘Verkeer’.

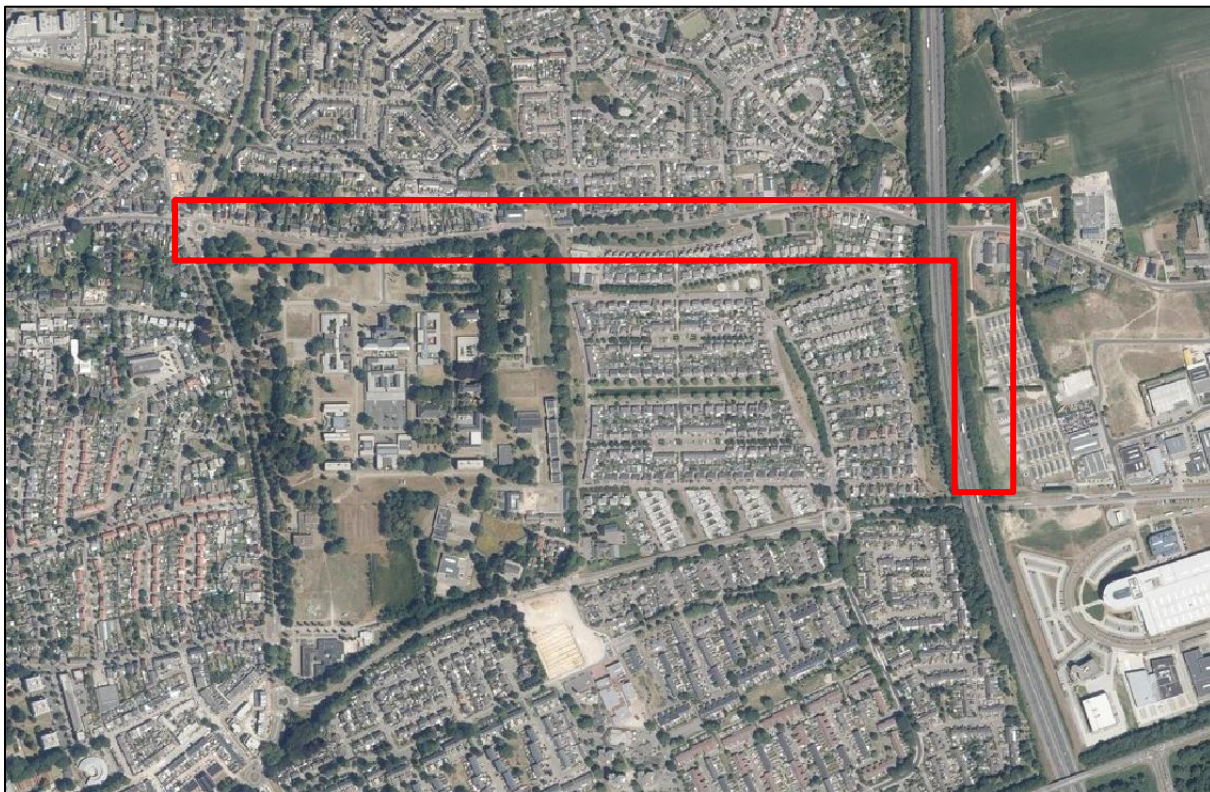
Om de aanleg van de verbindingsweg en het opwaarderen van de Stationsweg tussen Oostsingel en A73 in een passend planologisch kader vast te leggen is voorliggend nieuw bestemmingsplan, in het kader van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), opgesteld. In dit overkoepelende bestemmingsplan wordt aan betreffende gronden (het plangebied) een verkeersbestemming toegekend waardoor de voorziene ontwikkeling mogelijk zal worden.

1.2 Ligging van het plangebied

Het plangebied heeft enerzijds betrekking op de nieuwe verbindingsweg en anderzijds op het bestaande tracé van de Stationsweg en direct aanpalende gronden.

De nieuwe verbindingsweg is beoogd tussen de Stationsweg en de Henri Dunantstraat, op het bedrijventerrein De Hulst en zal parallel komen te liggen aan de A73 en de begeleidende houtwal. Op dit moment zijn betreffende gronden onbebouwd en braakliggend c.q. in gebruik als grasveld.

De Stationsweg-West betreft het deel van de Stationsweg vanaf het viaduct van de A73 tot aan de kruising met de Oostsingel (welke wordt gevormd door een rotonde). Het betreft een bestaande weg met een maximum snelheid van 50 km/u, bestaande uit twee rijbanen en vrij- en aanliggende fietspaden. Ten noorden van de Stationsweg ligt de woonwijk Landweert en ten zuiden de woonwijk Sint Antoniusveld en het terrein Sint Servaas (voormalig psychiatrisch ziekenhuis). De woonwijk Landweert (via de wijkontsluitingswegen Kruidenlaan en Klaproos) en het terrein Sint Servaas ontsluiten via de Stationsweg. De woonwijk Sint Antoniusveld heeft een noordelijke ontsluiting via de Sint Servatiusweg en een zuidelijke ontsluiting via de Sint Antoniusveldweg.



Afbeelding 2. Schematische weergave plangebied met luchtfoto huidige situatie

I.3 Vigerend bestemmingsplan

Het plangebied valt deels onder het planologisch regime van het bestemmingsplan “De Hulst I” (vastgesteld d.d. 18 juni 2013) en deels onder het bestemmingsplan “Venray” (vastgesteld d.d. 19 september 2017). Omdat het plangebied zich over meerdere bestemmingsplannen uitstrekt worden beide bestemmingsplannen in de navolgende paragrafen nader uitgewerkt.

I.3.1 Bestemmingsplan “De Hulst I”

De gronden waar de nieuwe verbindingsweg is voorzien maken onderdeel uit van het planologisch regime van het bestemmingsplan “De Hulst I”. Volgens dit bestemmingsplan zijn betreffende gronden bestemd als ‘Agrarisch’, ‘Groen’, ‘Verkeer’ of ‘Water’. Daarnaast is het plangebied voorzien van de dubbelbestemmingen ‘Waarde – Archeologie – 3’, ‘Waarde – Archeologie – 4’ en / of ‘Waterstaat – beschermingszone watergang’. Het plangebied is daarnaast deels voorzien van de gebiedsaanduidingen ‘vrijwaringzone – weg 1’, ‘vrijwaringszone – weg 2’ en ‘wro-zone – wijzigingsgebied 1’.

De voor ‘Agrarisch’ aangewezen gronden zijn bestemd voor een agrarisch grondgebruik. Het aanleggen van een verbindingsweg is binnen deze bestemming niet toegestaan.

De voor ‘Groen’ aangewezen gronden zijn bestemd voor groenvoorzieningen. Conform deze bestemming is derhalve uitsluitend een (groen)voorziening van openbaar nut toegestaan. Het aanleggen van een verbindingsweg is binnen deze bestemming niet toegestaan.

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor waterhuishoudkundig grondgebruik. Conform deze bestemming is derhalve uitsluitend een voorziening op het gebied van de waterhuishouding toegestaan. Het aanleggen van een verbindingsweg is binnen deze bestemming niet toegestaan.



Afbeelding 3. Uitsnede verbeelding bestemmingsplan "De Hulst 1"

Naast de genoemde (enkel)bestemmingen zijn binnen het plangebied ook een of meerdere dubbelbestemmingen van toepassing: 'Waarde – Archeologie 3' of 'Waarde – Archeologie 4' en direct grenzend aan de bestemming 'Water' is ter bescherming van de aanwezige watergang de dubbelbestemming 'Waterstaat – Beschermingszone watergang' toegekend.

De archeologische dubbelbestemmingen zijn behalve voor de daar voorkomende bestemming mede bestemd voor de bescherming van archeologische waarden. Op de als 'Waarde – Archeologie – 3' aangewezen gronden mag op basis van de onderliggende bestemming gebouwd worden mits de verstoring minder bedraagt dan 100 m² en niet dieper gaat dan 50 cm. Op als 'Waarde – Archeologie – 4' aangewezen gronden mag op basis van de onderliggende bestemming gebouwd worden mits de verstoring minder dan 500 m² bedraagt en niet dieper gaat dan 50 cm.

Vanwege de ligging direct naast de A73 is het plangebied voorzien van een gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone – weg 1' of 'vrijwaringszone – weg 2'. Gronden met deze gebiedsaanduiding zijn in principe bestemd voor het gebruik van bescherming en onderhoud van de A73. Ter plaatse van deze aanduidingen mogen alleen voorzieningen ten behoeve van het wegverkeer en ecologische voorzieningen worden gerealiseerd.

In het zuidelijke deel van het plangebied is tevens de gebiedsaanduiding 'wro-zone – wijzigingsgebied 1' opgenomen. Deze wijzigingsbevoegdheid biedt de mogelijkheid de vigerende bestemming te wijzigen in de bestemming 'Verkeer' of 'Bedrijf'.

1.3.2 Bestemmingsplan “Venray”

Het deel van het plangebied wat betrekking heeft op de Stationsweg maakt onderdeel uit van het planologisch regime van het bestemmingsplan “Venray”. Volgens dit bestemmingsplan zijn betreffende gronden bestemd als ‘Verkeer’, ‘Groen’ of ‘Wonen’. Daarnaast is het plangebied voorzien van de dubbelbestemmingen ‘Waarde – Archeologie – 2’, ‘Waarde – Archeologie – 4’, ‘Waarde – Archeologie – 5’ en / of ‘Leiding - Water’. Het plangebied is daarnaast deels voorzien van de gebiedsaanduidingen ‘vrijwaringszone – weg 0-50 m’, ‘vrijwaringszone – weg 50-100 m’ en ‘overige zone - radarverstoringgebied’.

De voor ‘Verkeer’ aangewezen gronden zijn bestemd voor verkeer- en verblijfsdoeleinden. Conform deze bestemming is derhalve uitsluitend een verkeers- of verblijfsgebruik toegestaan. De opwaardering van de Stationsweg is binnen deze bestemming toegestaan.

De voor ‘Groen’ aangewezen gronden zijn bestemd voor groenvoorzieningen. Conform deze bestemming is derhalve uitsluitend een (groen)voorziening van openbaar nut toegestaan. De opwaardering van de Stationsweg is binnen deze bestemming niet toegestaan.

De voor ‘Wonen’ aangewezen gronden zijn bestemd voor wonen. Conform deze bestemming is derhalve uitsluitend een gebruik ten behoeve van wonen toegestaan. De opwaardering van de Stationsweg is binnen deze bestemming niet toegestaan.



Afbeelding 4. Uitsnede verbeelding bestemmingsplan “Venray”

Naast de genoemde (enkel)bestemmingen zijn binnen het plangebied ook een of meerdere dubbelbestemmingen van toepassing: ‘Waarde – Archeologie 2’, ‘Waarde – Archeologie 4’ of ‘Waarde – Archeologie 5’ en is ter bescherming van aanwezige ondergrondse waterleidingen de dubbelbestemming ‘Leiding – Water’ toegekend.

De archeologische dubbelbestemmingen zijn behalve voor de daar voorkomende bestemming mede bestemd voor de bescherming van archeologische waarden. Op de als ‘Waarde – Archeologie – 2’ aangewezen gronden mag op basis van de onderliggende bestemming gebouwd worden mits de verstoring minder bedraagt dan 250 m² en niet dieper gaat dan 50 cm. Op als ‘Waarde – Archeologie – 4’ aangewezen gronden mag op basis van de onderliggende bestemming gebouwd worden mits de verstoring minder dan 500 m² bedraagt en niet dieper gaat dan 50 cm. Op als ‘Waarde – Archeologie – 5’ aangewezen gronden mag op basis van de onderliggende bestemming gebouwd worden mits de verstoring minder dan 2.500 m² bedraagt en niet dieper gaat dan 50 cm.

Vanwege de ligging direct naast de A73 is het plangebied voorzien van een gebiedsaanduidingen ‘vrijwaringszone – weg 0-50 m’ of ‘vrijwaringszone – weg 50-100 m’. Gronden met deze gebiedsaanduiding zijn mede bestemd voor de bevordering van de verkeersveiligheid en een goede afwikkeling van het verkeer. Ter plaatse van deze aanduidingen mag niet worden gebouwd, behoudens bouwwerken, geen gebouw zijnde ten behoeve van verkeersdoeleinden.

Ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'overige zone – radarverstoringsgebied' zijn de gronden mede bestemd voor de beveiliging van het nationale luchtruim en voor de veilige afhandeling van het militaire en het civiele luchtverkeer.

2 HUIDIGE SITUATIE

Het plangebied, zijnde het nieuwe tracé van de verbindingsweg en het bestaande tracé van de Stationsweg-West, is gelegen in de bebouwde kom van Venray. De zuidelijke grens van de bebouwde kom van Venray wordt gevormd door de provinciale weg N270 die Eindhoven, via Helmond, Deurne en Venray, met Well en de N271 met elkaar verbindt. De oostelijke grens van de bebouwde kom van Venray wordt gevormd door de snelweg A73 die Nijmegen met Venlo verbindt. De A73 vormt tevens de scheiding tussen de woonwijken van Venray (welke ten westen van de snelweg zijn gelegen) en het bedrijventerrein De Hulst (wat ten oosten van de snelweg is gelegen). Direct ten zuidoosten van Venray kruist de N270 de A73. Deze kruising, met op- en afritten naar de snelweg, is een druk verkeersknooppunt.

Om het verkeer afkomstig van de A73 en N270 beter te spreiden, de kern van Oostrum te ontzien van verkeer en om de verkeersveiligheid te bevorderen is de gemeente Venray voornemens tussen de Stationsweg en de Henri Dunantstraat een nieuwe verbindingsweg aan te leggen en daarmee samenhangend het deel ten van de Stationsweg ten westen van de A73 op te waarden.



Afbeelding 5. Huidige situatie beoogde verbindingsweg, zuidelijke zijde



Afbeelding 6. Huidige situatie beoogde verbindingsweg, noordelijke zijde



Afbeelding 7. Huidige situatie locatie beoogde verbindingsweg, noordelijke zijde c.q. aansluiting Stationsweg

Deze verbindingsweg is beoogd parallel aan de snelweg en de begeleidende houtwal. Op dit moment zijn betreffende gronden onbebouwd en braakliggend. Op het noordelijk deel van betreffende gronden is sprake van de aanwezigheid van een halfverhard pad en een greppel. De gronden grenzen hier aan een (grondgebonden) agrarisch bedrijf, welke onderdeel

uitmaakt van het bebouwingslint van de Stationsweg. Het zuidelijk deel van betreffende gronden grenst aan het bedrijventerrein de Hulst. Op direct aangrenzende gronden vindt tijdelijk huisvesting van arbeidsmigranten plaats.

De huidige inrichting van de Stationsweg tussen A73 en Oostsingel is te typeren als een wijkontsluitingsweg. De noordelijk gelegen woonwijk Landweert en de zuidelijk gelegen woonwijk Sint Antoniusveld en het Sint Servaasterrein ontsluiten via de Stationsweg. Tevens vormt de Stationsweg een belangrijke ontsluitingsweg van het centrum van Venray richting het oosten (de kern Oostrum, maar ook de N270). Aan weerszijden van de Stationsweg is sprake van een historisch bebouwingslint (Stationsweg betreft de oorspronkelijk verbinding tussen Venray en Oostrum), behalve ter plaatse van het Sint Servaasterrein. Diverse woningen, maar ook enkele bedrijven, ontsluiten dan ook direct op de Stationsweg. Verder wordt de Stationsweg begeleidt door diverse groenstructuren, al is geen sprake van een laanbeplanting.



Afbeelding 8. Impressie Stationsweg ter hoogte van Sint Servaasterrein



Afbeelding 9. Impressie Stationsweg richting snelweg

Tussen de rotonde met de Oostsingel en het viaduct met de snelweg sluiten diverse wegen, vanuit de aangrenzende woonwijken, aan op de Stationsweg. Wegverkeer op deze aansluitende wegen moet voorrang verlenen aan het verkeer op de Stationsweg. De Stationsweg is uitgevoerd als een weg met twee rijbanen, deels met vrijliggende fietspaden (ter hoogte van het Sint Servaasterrein) en voor het overige deel met aanliggende fietspaden.



Afbeelding 10. Huidige situatie Stationsweg, westelijke zijde c.q. aansluiting Oostsingel

3 BEOOGDE SITUATIE

3.1 Uitgangspunten en doelstellingen van het plan

De doelstelling van dit bestemmingsplan is gericht op het planologisch mogelijk maken een verbindingsweg tussen de Henri Dunantstraat en de Stationsweg te verwezenlijken en gelijktijdig de Stationsweg op te waarderen. Met beide ontwikkelingen zal de oostelijke ontsluiting van Venray sterk verbeteren.

Bij de opstelling van dit bestemmingsplan zijn de volgende uitgangspunten leidend geweest:

- Het bestemmingsplan dient de realisatie van een verbindingsweg mogelijk te maken tussen de Stationsweg en Henri Dunantstraat, evenwijdig aan en ten oosten van de snelweg A73. Door middel van te realiseren rotondes worden de aansluitingen op de Stationsweg en Henri Dunantstraat verwezenlijkt.
- Het bestemmingsplan dient de opwaardering van de Stationsweg mogelijk te maken, voor zover dat op basis van het vigerende bestemmingsplan niet is toegestaan.
- Ter plaatse van de aansluitingen van de Stationsweg met de Kruidenlaan en Klaproos dient het bestemmingsplan de realisatie van een rotonde mogelijk te maken.
- De geldende dubbelbestemmingen en gebiedsaanduidingen uit de vigerende bestemmingsplannen dienen, waar nodig, opnieuw te gelden.
- Ten behoeve van de uniformiteit van bestemmingsplannen binnen de gemeente Venray dient het onderhavige bestemmingsplan qua systematiek aan te sluiten bij het meest recente bestemmingsplan wat geldt voor het plangebied, te weten bestemmingsplan “Venray”.

Deze uitgangspunten hebben geleid tot een bestemmingsplan waarin het gehele plangebied is bestemd als ‘Verkeer’. Een groot deel van het huidige tracé van de Stationsweg is op basis van het vigerende bestemmingsplan reeds als zodanig bestemd. De nieuw aan te leggen verbindingsweg en de specifieke gronden direct aan de Stationsweg die niet bestemd zijn als ‘Verkeer’ worden door middel van dit bestemmingsplan dus ook als ‘Verkeer’ bestemd.

De dubbelbestemmingen ter plaatse van de Stationsweg zijn, zoals in het vigerende bestemmingsplan reeds van toepassing, als zodanig opnieuw van toepassing. De dubbelbestemmingen ter plaatse van de verbindingsweg zijn niet meer van toepassing daar deze op basis van archeologisch onderzoek of dempen greppel niet langer aan de orde zijn. De van toepassing zijnde gebiedsaanduidingen zijn overeenkomstig de vigerende bestemmingsplannen wederom van toepassing.

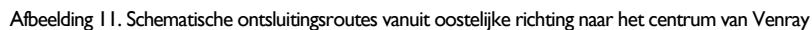
3.2 Motivatie initiatief

De gemeente Venray wil de leefbaarheid, verkeersveiligheid en de verkeersdoorstroming rondom de N270 en de aansluitende wegen vergroten. Op dit moment kennen enkele kruisingen in de kern van Venray doorstromingsknelpunten die nog moeten worden opgelost. Ook kent de gemeente op een aantal wegen sluipverkeer door woongebieden omdat er geen afdoende alternatief is geboden voor de oude, inmiddels ongewenste, structuren. De verbinding door de kern van Oostrum is daar een sprekend voorbeeld van.

Door de verwachte havenontwikkeling in Wanssum en diverse ontwikkelingen in Venray zelf verwacht men dat deze wegen door meer verkeer gebruikt zullen worden. Dit alles leidt ertoe dat een verbetering van de kwaliteit van het wegennet op dit traject noodzakelijk is.

Gemeente Venray wordt ontsloten door de A73 die de gemeente in noord-zuidrichting doorsnijdt. Aan de westzijde van de A73 ligt de kern Venray met aan de oostzijde het bedrijventerrein de Hulst en de kern Oostrum. Aan de zuidzijde ligt

1. Via de N270 en de Leunseweg (paarse pijl)
2. Via de N270, de Germaan en de Henri Dunantstraat (groene pijl)
3. Via de M270, de Mgr. Hanssenstraat en de Stationsweg (blauwe pijl)



De route over de Germaan en de Henri Dunantstraat wordt door het verkeer richting het centrum nauwelijks gebruikt. De route is vooral interessant voor verkeer vanuit de Blakt. Uit tellingen blijkt dat verkeer dat via de Germaan naar het oostelijk deel van het centrum rijdt ook gebruik maakt van de route door Sint Anthoniusveld. Deze route voert over erftoegangswegen in een woonwijk en is ongewenst.

Momenteel rijdt er ook doorgaand verkeer langs het station. Met het project Opwaardering Stationsomgeving wordt beoogd een omgeving te creëren waarin de fietser en voetgangers op de voorgrond staan. Afname van (doorgaand) autoverkeer is daarom zeer gewenst.

De regio Noord-Limburg heeft met acht verschillende gemeentes de mobiliteitsvisie “Trendsporal” opgesteld. Het is een regio waar mobiliteit van levensbelang is en het gebied speelt, met hun innovatieve fietspaden, goede snelwegen en logistieke netwerken, een belangrijke rol voor eigen land en voor Europa. Trendsporal is opgericht om tijdig in te spelen

op de toekomstige ontwikkelingen in de regio en probeert te doorgronden waar de regio over pakweg 20 jaar staat. De gemeente Venray is aangesloten als één van de acht gemeentes. Er wordt aan vijf hoofddoelen gewerkt, te weten:

- Verbeteren van de kwaliteit van leven.
- Verbeteren van de verkeersveiligheid.
- Aantrekkelijk mobiliteitssysteem ontwikkelen.
- Ondersteunen van de milieu- en energietransitie.
- Verbeteren van de ruimtelijk economische bereikbaarheid.

Verschillende projecten moeten gaan bijdragen aan het realiseren van bovenstaande doelen. De aanleg van een nieuwe verbindingsweg en het opwaarderen van de bestaande Stationsweg is daar onderdeel van.

Als onderdeel van het programma Via Venray heeft de gemeente Venray de ambitie om de gemeentelijke wegenstructuur aan de oostzijde van Venray te versterken om de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van Venray te verbeteren.

Vanuit het oogpunt van verkeersleefbaarheid is het niet wenselijk dat doorgaand verkeer door de kern van Oostrum rijdt en daarom heeft de gemeente het streven om deze intensiteiten te verlagen. Dit is ook zo opgenomen in de nota “Uitgangspunten netwerken infrastructuur en verkeer”, waarbij de Mgr. Hanssenstraat als erftoegangsweg is aangemerkt en de Stationsweg tussen kruising met de Mgr. Hanssenstraat en het viaduct van de A73 is aangemerkt als wijkontsluitingsweg.

Om het verkeer aan de oostzijde van Venray beter te geleiden en de kern Oostrum te ontzien, wordt er een verbindingsweg tussen de Henri Dunantstraat en de Stationsweg door de gemeente Venray gerealiseerd. Daarnaast is het doel van de verbindingsweg een verlaging van de verkeersintensiteit in de woonwijk Antoniusveld en in de stationsomgeving.

Doelstelling 1: Versterking Oostelijke ontsluiting

De eerste doelstelling is het versterken van de oostelijke structuur van Venray. Momenteel functioneert de oostelijke ontsluiting niet optimaal doordat met name de parkeervoorzieningen aan de oostzijde van het centrum geen logische ontsluiting kennen. Door deze te optimaliseren, kan het centrum van Venray aantrekkelijker gemaakt worden voor bezoekers. Het versterken van de oostelijke structuur heeft tevens als doel het verkeer richting het centrum van Venray beter te spreiden. Momenteel is de Stationsweg de belangrijkste invalsweg vanuit het oosten. Door deze te verbinden met de Henri Dunantstraat kunnen beide wegen beter benut worden.

Doelstelling 2: Ontlasten Stationsweg-Oost en Mgr. Hanssenstraat en Sint Antoniusveld

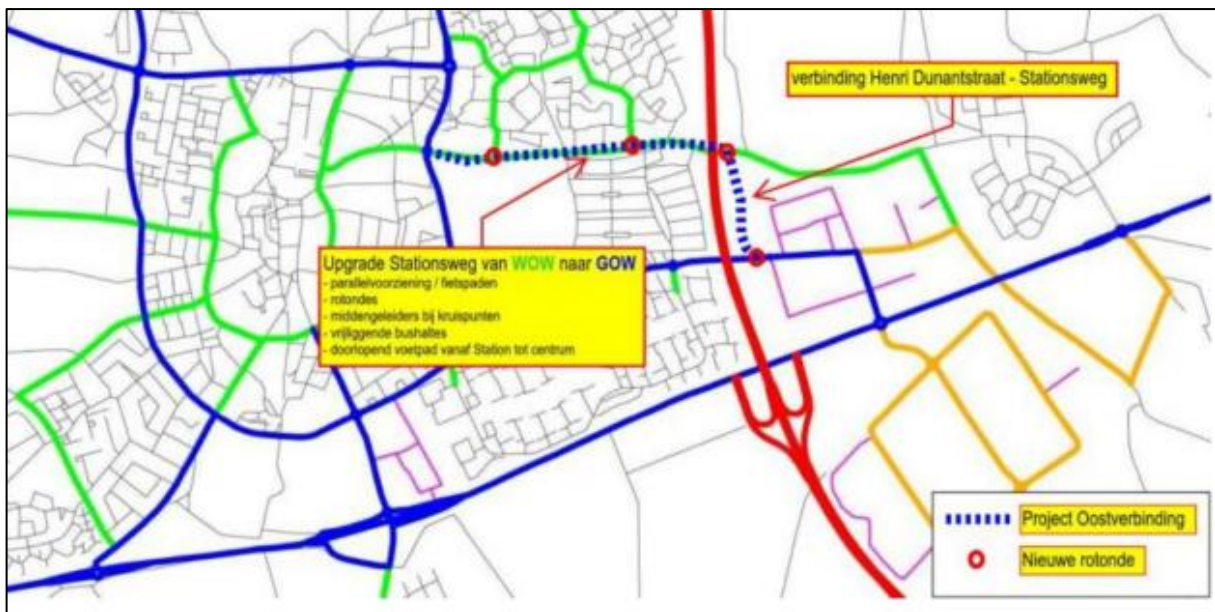
Het project heeft eveneens als doel de huidige route over de Stationsweg-Oost te ontlasten. Door een verbinding tussen de Stationsweg en de Henri Dunantstraat aan te leggen, kan het verkeer zich beter spreiden. Ook biedt dit een kans om de bereikbaarheid van het stationsgebied te vergroten, wat ook voor het openbaar vervoer voordelig is.

Daarnaast zou een verbeterde oostelijke structuur een positief effect hebben op het verminderen van sluipverkeer door woongebieden welke niet voorzien in een doorgaande functie. Momenteel is er voornamelijk sluipverkeer aanwezig door Sint Antoniusveld en door Oostrum. Het verbeteren van de oostelijke structuur zal dit sluipverkeer dan mogelijk ook verminderen, wat verkeersoverlast voor bewoners van deze wijken wegneemt.

In de planvorming worden tevens verkeersveiligheidskwesties opgelost door te beperken van de risico's in het huidige verkeerssysteem. Dit in lijn met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid dat uitgaat van een risico gestuurde aanpak. Door de situatie van het fietsverkeer te verbeteren en te werken aan de verbetering van de ontsluiting van het treinstation passen de plannen in de ambities van duurzame mobiliteit.

Er gaat een nieuwe verbindingsweg worden aangelegd tussen de Henri Dunantstraat en de Stationsweg, parallel aan de oostkant van de A73. Bij dit plan hoort ook een opwaardering van de Stationsweg, dit vindt plaats tussen de rotonde bij

de Oostsingel en de nieuwe verbindingsweg bij de A73. Het bedraagt een tracé van circa 1,6 kilometer, waarvan circa 400 meter nieuwe verbindingsweg. In afbeelding 12 wordt dit schematisch weergegeven.



Afbeelding 12. Aanduiding nieuwe verbindingsweg en Stationsweg

De opwaardering van de Stationsweg tussen de Oostsingel en de A73 is noodzakelijk omdat na de aanleg van de verbindingsweg meer verkeer over dit deel van de Stationsweg zal rijden. De plannen omvatten onder andere reconstructie van vier kruispunten: bij de Kruidenlaan, bij de Klaproos en bij de aansluitingen van de nieuwe verbindingsweg (1x op de Stationsweg en 1x op de Henri Dunantstraat).

Uitgangspunt voor deze kruispunten is om deze vorm te geven als rotonde. Daarnaast zit het creëren van veilige oversteken in de plannen. Over de gehele lengte worden zoveel mogelijk vrijliggende fietspaden aangelegd. Fietsers kunnen door deze maatregelen veiliger over de Stationsweg fietsen. Ook worden zoveel mogelijk parallelwegen aangelegd. Daarmee wordt het in- en uitrijden vanaf de eigen oprit veiliger voor de bewoners van de Stationsweg.

De aanleg van de verbindingsweg heeft gevolgen voor het westelijk deel van de Stationsweg tussen de Oostsingel en de A73. Deze weg is in de nota “Uitgangspunten netwerken infrastructuur en verkeer” aangewezen als gebiedsontsluitingsweg, alleen voldoet de inrichting niet aan de eisen die aan dit ontsluitingsweg worden gesteld. Het nieuwe bestemmingsplan voorziet in een juridisch-planologisch kader waar deze nieuwe inrichting binnen past. De Stationsweg tussen A73 en Oostsingel krijgt door de aanleg van de verbindingsweg hogere intensiteiten te verwerken. Na het raadsbesluit van februari 2019 is gestart met het ontwerpproces, waarbij alle stakeholders zoals aanwonenden, wijkraden en bedrijven zijn betrokken om te komen tot een gedragen ontwerp. In dit ontwerp staan de verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en leefbaarheid van omwonenden centraal.

3.3 Duurzaamheid

Voor het opnemen van duurzaamheidsambities in bestemmingsplannen geldt dat er sprake moet zijn van ruimtelijke relevantie. Dat wil zeggen dat de regels die gesteld worden, direct verband moeten houden met de bestemming die aan de gronden wordt toegekend en betrekking moeten hebben op het ruimtebeslag op de gronden. Dat betekent dat niet

alle duurzaamheidsambities via het bestemmingsplan zijn vast te leggen. Bij de aanleg van de verbindingsweg en het opwaarderen van de Stationsweg wordt rekening gehouden met de ambities uit het gemeentelijke duurzaamheidsbeleid.

Vanuit de circulaire economie vindt de gemeente het belangrijk dat ze precies weten wat er uiteindelijk ligt aan wegverharding, dus hoe veel (afmetingen) van welk materiaal en waar. Dit wordt geverifieerd met ILS (informatieleveringsspecificatie) waar dat soort dingen in opgenomen zijn. Daarnaast kan de weg functioneel uitgevraagd worden, dus waar het voor moet dienen en aan welke functionele voorwaarden het moet voldoen in plaats van dat de gemeente voorschrijft welk asfalt / beton en exact welke ingrediënten het moet hebben.

4 BELEID

4.1 Algemeen

In dit hoofdstuk worden de op het plangebied van toepassing zijnde beleidskaders behandeld. Gemeenten zijn immers niet geheel vrij in het voeren van hun eigen beleid. Rijk en provincie geven met het door hen gevoerde beleid de kaders aan waarbinnen gemeenten kunnen opereren. In de volgende paragraaf wordt ingegaan op het van toepassing zijnde Rijksbeleid. In de daarop volgende paragraaf komt het provinciaal beleid aan bod. In paragraaf 4.4 volgt ten slotte het van toepassing zijnde beleid van de gemeente Venray.

4.2 Rijksbeleid

4.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) door de Rijksoverheid vastgesteld ter vervanging van de Nota Ruimte (2004). In de SVIR staan de nationale plannen voor ruimte en mobiliteit.

In de SVIR schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid.

Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR drie Rijksdoelen geformuleerd:

- de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat;
- de bereikbaarheid verbeteren;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

De provincies en gemeenten krijgen in het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid meer bevoegdheden. Bijvoorbeeld op het gebied van landschappen, verstedelijking en het behoud van groene ruimte. Provincies en gemeenten zijn volgens het Rijk beter op de hoogte van de situatie in de regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties. Daardoor kunnen zij beter afwegen wat er in een gebied moet gebeuren.

Het Rijk is verantwoordelijk voor een goed systeem van ruimtelijke ordening inclusief zorgvuldige, transparante ruimtelijke en infrastructurele besluiten. Dat betekent dat het systeem zo ingericht moet zijn dat integrale planvorming en besluitvorming op elk schaalniveau mogelijk is en dat bestaande en toekomstige belangen goed kunnen worden afgewogen. Gebruikswaarde, toekomstwaarde en belevingswaarde zijn hier onderdeel van. Het gaat dan zowel om belangen die conflicteren als belangen die elkaar versterken.

Het Rijk benoemt 13 nationale belangen; hiervoor is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Deze belangen zijn gelijkwaardig aan elkaar en beïnvloeden elkaar onderling. In de SVIR is een eerste integrale afweging gemaakt van deze belangen. Dit heeft als gevolg dat het Rijk in gebieden of projecten een gebieds- of projectspecifieke afweging zal maken. Indien nodig maakt het Rijk duidelijk welke nationale belangen voorgaan.

Het initiatief betreft het realiseren van een verbindingsweg tussen de Stationsweg en de Henri Dunantstraat en het opwaarderen van de Stationsweg. Gezien de aard en omvang van het initiatief en het regionale c.q. gemeentelijke karakter heeft het initiatief geen invloed op de gestelde doelen van het Rijk en bovendien voorziet de SVIR niet in onderwerpen die op het plangebied van toepassing zijn. Dit houdt in dat voor het initiatief geen beperkingen vanuit de SVIR gelden.

4.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De SVIR (zie hiervoor) bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Met het Barro geeft het Rijk algemene regels voor bestemmingsplannen. Doel van dit besluit is bepaalde onderwerpen uit de SVIR te verwezenlijken.

Door middel van het Barro worden voor een aantal specifieke onderwerpen algemene regels gesteld ten behoeve van de verwerking in bestemmingsplannen. In het SVIR is aangegeven wat het nationale belang is van het stellen van regels voor deze onderwerpen. Het Barro stelt in eerste instantie regels voor het project Mainportontwikkeling Rotterdam, het kustfundament, de grote rivieren, de Waddenzee en het Waddengebied, defensie en erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde. Op een later moment zal het besluit worden aangevuld met andere onderwerpen uit de SVIR.

De algemene regels in het Barro hebben vooral een conserverend / beschermend karakter waardoor geformuleerde nationale belangen niet belemmerd worden door ontwikkelingen die middels bestemmingsplannen mogelijk worden gemaakt. Voor een aantal onderwerpen geeft het Barro de opdracht dan wel de mogelijkheid aan provincies om bij provinciale verordening regels te stellen.

Met het realiseren van een verbindingsweg tussen de Stationsweg en de Henri Dunantstraat en het opwaarderen van de Stationsweg worden geen van de genoemde belangen geschaad. In het plangebied is verder geen sprake van een gebiedsreservering voor de lange termijn. Kortom, het initiatief is niet in strijd met de beleidsregels zoals deze zijn opgenomen in het Barro.

4.2.3 Ladder duurzame verstedelijking

In de SVIR is de “Ladder voor duurzame verstedelijking” geïntroduceerd. De ladder ondersteunt gemeenten en provincies in vraaggerichte programmering van hun grondgebied, het voorkomen van overprogrammering en de keuzes die daaruit volgen. De ladder is juridisch vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ontwikkeling (Bro).

Sinds invoering van de ladder is er veel jurisprudentie ontstaan en is er veel over geschreven. De ladder werd als te ingewikkeld ervaren en zorgde voor veel onderzoekskosten. Per 1 juli 2017 is de regeling daarom gewijzigd. De drie treden uit de oorspronkelijke tekst worden losgelaten en vervangen door de volgende tekst:

“De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien”.

De ladder is uitsluitend van toepassing als een ‘stedelijke ontwikkeling’ wordt gerealiseerd. Zoals de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State eerder heeft overwogen (uitspraak van 18 februari 2015, zaak nr. 201400570/1/R6), is de aanleg van een weg geen stedelijke ontwikkeling. Er wordt derhalve tevens geconcludeerd worden dat de opwaardering van een bestaande weg eveneens niet valt onder een stedelijke ontwikkeling. Er hoeft in het kader van dit initiatief dan ook niet aan de Ladder voor duurzame verstedelijking getoetst te worden.

4.3 Provinciaal beleid

4.3.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014

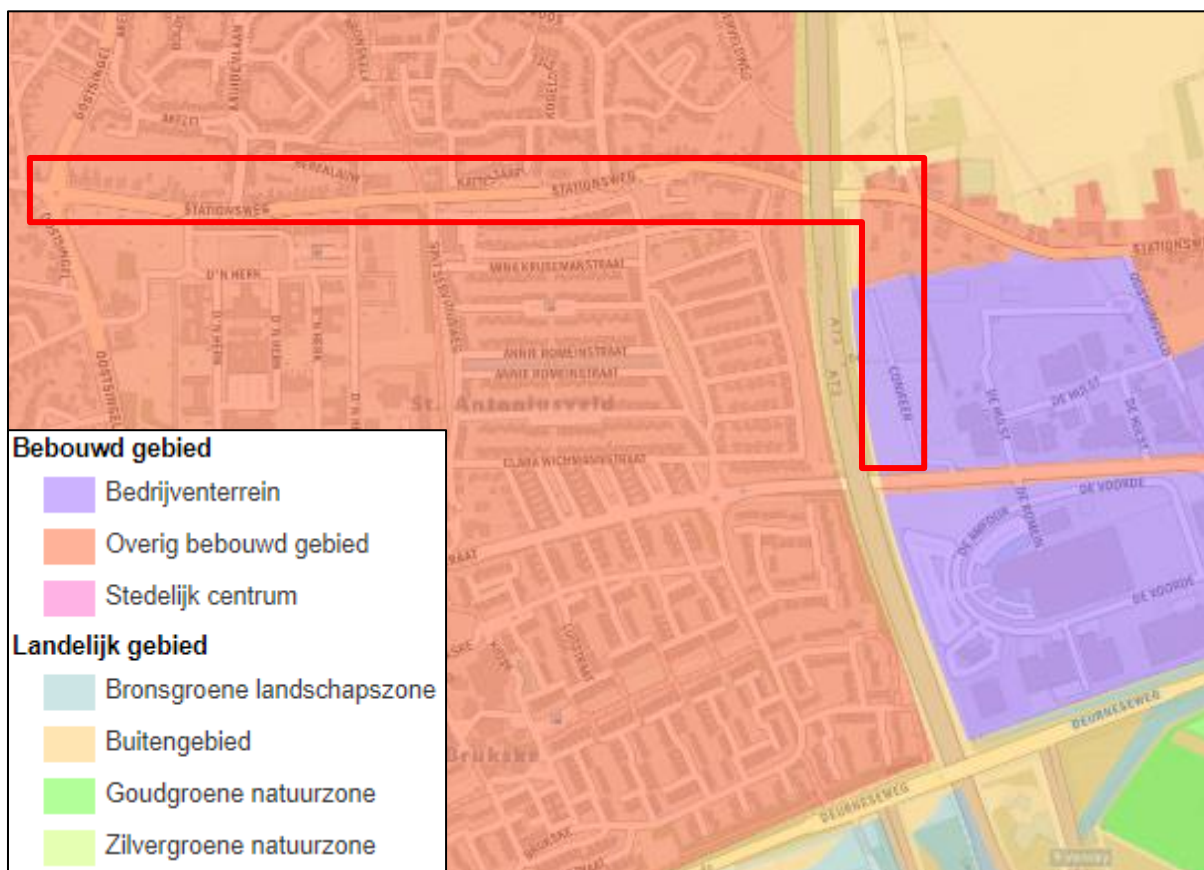
Op 12 december 2014 hebben Gedeputeerde Staten het POL2014, met bijbehorend MER, de omgevingsverordening Limburg 2014 en het Provinciaal verkeers- en vervoersprogramma vastgesteld. Allemaal als onderdeel van een integrale omgevingsvisie. Deze documenten zijn op 16 januari 2015 in werking getreden.

In het POL2014 komen alleen die zaken aan bod, die er op provinciaal niveau echt toe doen en die vragen om regionale oplossingen. Dat sluit aan bij de basisfilosofie en ook bij aanpak van de Rijksoverheid die zich beperkt tot een 13-tal nationale ruimtelijke belangen. Zo veel mogelijk ligt de verantwoordelijkheid bij gemeenten en andere partners die met hun lokale kennis prima maatwerk kunnen leveren.

In het POL2014 staan de fysieke kanten van het leef- en vestigingsklimaat centraal. Belangrijke uitdagingen zijn het faciliteren van innovatie, het aantrekkelijk houden van de regio voor jongeren en arbeidskrachten, het versnellen van de energietransitie, de fundamenteel veranderde opgaven op het gebied van wonen en voorzieningen, de leefbaarheid van kernen en buurten en het inspelen op de klimaatverandering.

De belangrijke principes in het Limburgs omgevingsbeleid zijn:

1. Kwaliteit staat centraal. Dat komt tot uiting in het koesteren van de gevarieerdheid van Limburg onder het motto 'meer stad, meer land', het bieden van ruimte voor verweving van functies, in kwaliteitsbewustzijn, en in dynamisch voorraadbeheer dat moet resulteren in een nieuwe vorm van groeien. Algemene principes voor duurzame verstedelijking sluiten hierop aan, zoals de ladder van duurzame verstedelijking en de prioriteit voor herbenutting van cultuurhistorische en beeldbepalende gebouwen.
2. Uitnodigen staat centraal. Dat gaat meer over de manier waarop we samen met onze partners dat voortreffelijke leef- en vestigingsklimaat willen realiseren. Met instrumenten op maat en ruimte om te experimenteren. De provincie wil hierbij selectief zijn: het POL richt zich alleen op die zaken die er op provinciaal niveau echt toe doen en vragen om regionale oplossingen.



Afbeelding 13. Zoning POL2014

De grote variatie in omgevingskwaliteiten is een kenmerk en sterk punt van Limburg. Om daaraan recht te doen, is in het POL2014 het provinciale grondgebied onderverdeeld in zeven soorten gebieden, elk met eigen herkenbare kernkwaliteiten. Voor elk gebied liggen er heel verschillende opgaven en ontwikkelingsmogelijkheden.

	Zone	Essentie
Bebouwd gebied	Stedelijk centrum	De grotere binnensteden, gekenmerkt door een mix aan functies die deze gebieden een vitaal, stedelijk karakter geeft. Deze gebieden zijn cruciaal voor de aantrekkingskracht en uitstraling van Limburg.
	Overig bebouwd gebied	Gemengde woon/werkgebieden met een duidelijke binding met het omliggende landelijk gebied, met lokale of regionale voorzieningen.
	Bedrijventerreinen	Specifiek ingerichte gebieden voor grotere bedrijvigheid.
Landelijk gebied	Goudgroene natuurzone	Gebieden waar natuur en natuurontwikkeling het primaat hebben vanwege de voorkomende waardevolle flora en fauna, vaak van (inter)nationale betekenis.
	Zilvergroene natuurzone	Landbouwgebieden waar grote kansen liggen voor ontwikkeling van natuurwaarden.
	Bronsgroene landschapszone	Beekdalen en gebieden met steilere hellingen met een grote variatie aan functies, in hoge mate bepalend voor het beeld van het Limburgs landschap. Omvat ook het winterbed van de Maas.
	Buitengebied	Alle andere gronden in het landelijk gebied, vaak met een agrarisch karakter. Met ruimte voor doorontwikkeling van agrarische bedrijven.

De verbindingsweg zal worden gerealiseerd in de zones 'bedrijventerreinen' en 'overig bebouwd gebied'. Eerstgenoemde betreffen specifiek ingerichte gebieden voor grotere bedrijvigheid. Beleidsmatig worden hier de volgende accenten gelegd:

- ruimte voor bedrijvigheid
- optimale bereikbaarheid
- duurzame inrichting en gebruik

Het realiseren van een verbindingsweg met als doel de ontsluitingsstructuur van Venray te versterken past in de doelstelling van het bieden van een optimale ontsluiting. Het realiseren van de verbindingsweg past derhalve binnen de beleidsregels zoals geschetst in het POL2014.

Daarnaast is de opwaardering van de Stationsweg gelegen in de zone 'overig bebouwd gebied'. Dit betreffen gemengde woon- en werkgebieden met voorzieningen, deels met stedelijk karakter, deels met landelijk karakter. Beleidsmatig worden hier de volgende accenten gelegd:

- transformatie regionale woningvoorraad
- bereikbaarheid
- balans voorzieningen en detailhandel
- stedelijk groen en water
- kwaliteit leefomgeving

Het opwaarderen van de Stationsweg past binnen de doelstelling van bereikbaarheid. Het initiatief past derhalve binnen de beleidsregels zoals geschetst in het POL2014.

Naast dat het plangebied is gelegen in de zones 'bedrijventerreinen' en 'overig bebouwd gebied' is het tevens voor een ondergeschikt deel gelegen in de zone 'buitengebied' (ter plaatse van de onderdoorgang met de A73 en een klein gedeelte van de nieuw beoogde rotonde aan de westzijde van de A73). Omdat er in dit deel van het plangebied geen formele wijzigingen plaats zullen vinden aan de huidige situatie is deze zone verder niet van toepassing voor onderhavig initiatief.

4.3.2 Omgevingsverordening Limburg 2014

Bij het POL2014 hoort de Omgevingsverordening Limburg. De juridische doorwerking van het omgevingsbeleid wordt in deze verordening geregeld. Naast bepalingen die voor iedereen gelden (gedragsregels), bevat de Omgevingsverordening ook een hoofdstuk "Ruimte", waarin instructieregels naar gemeenten zijn opgenomen. De te maken regionale bestuursafspraken worden in de Omgevingsverordening Limburg geborgd. De Omgevingsverordening Limburg 2014 is, net als het POL2014, op 12 december 2014 vastgesteld door Provinciale Staten en is per 16 januari 2015 in werking getreden.

Sindsdien hebben allerlei wijzigingen van de Omgevingsverordening Limburg 2014 plaatsgevonden. In het kader van dit initiatief is de meest recente geconsolideerde versie geraadpleegd van december 2019.

De volgende regels uit de Omgevingsverordening zijn in dit geval van toepassing:

- regionale wateroverlast – normering 1:100

Regionale wateroverlast

In de Omgevingsverordening is voor verschillende te onderscheiden gebieden een norm opgenomen waarin is aangegeven waarop de bergings- en afvoercapaciteit van de regionale wateren moeten zijn ingericht.

In de Bronsgroene landschapszone waar geen natuurgebied is gelegen (dit zijn overwegend beekdalen) is de norm (1:10) afgestemd op het meest geëigende en meest toegepaste grondgebruik, namelijk grasland. Voor de overige landbouwpercelen in het buitengebied geldt de referentienorm voor akkerbouw (1:25). Voor belangrijke glastuinbouwgebieden is de referentienorm voor hoogwaardige land- en tuinbouw (1:50) toegepast. Voor bebouwde kernen is meestal de referentienorm voor bebouwd gebied (1:100) vastgesteld. De norm is uitgedrukt als de maximale kans per jaar dat wateroverlast mag optreden. In veel gebieden is de daadwerkelijke kans op wateroverlast kleiner dan de norm aangeeft.

Het plangebied ligt binnen de bebouwde kom van Venray. Hier is de referentienorm voor wateroverlast vastgesteld op 1:100. Binnen het plangebied is de maximale kans op wateroverlast 1% per jaar. Dit wil zeggen dat in totaal 3,65 – 3,66 dagen per jaar wateroverlast kan optreden binnen het plangebied.

4.4 Gemeentelijk beleid

4.4.1 Toekomstvisie Venray 2030

In 2009 heeft de gemeente Venray een strategische visie vastgesteld met als tijdzone 2020. In 2013 is de Strategische visie 'Venray, stad in de Peel (2025)' als een aanvulling op en herijking van de strategische visie 2020, 'Venray Dorp en Stad' opgesteld met een doorkijk naar 2025. De nieuwe toekomstvisie Venray 2030, 'Venray loopt voorop' is tot stand gekomen in 2019 en geeft een doorkijk naar 2030.

De toekomstvisie gaat in op:

- De grote ontwikkelingen die op Venray afkomen en aangeven wat dit betekent voor de opgaven op lokaal en regionaal niveau en voor de vraagstukken of agendapunten voor het lokaal bestuur (kompas);
- Verbinding en energie opleveren door samen met de Venrayse gemeenschap – inwoners, bedrijven en maatschappelijke partners – te komen tot een gezamenlijk toekomstbeeld van Venray;
- Slim verbinding leggen met andere participatietrajecten, zodat hier op voortgebouwd kan worden onder meer bij de totstandkoming van de omgevingsvisie.

De gemeente Venray heeft vijf concrete ambities geformuleerd:

1. Zijn inwoners, hun netwerken, culturen en voorzieningen met elkaar verbonden
2. Woon je groen en sociaal
3. Zorgt ondernemerschap met aandacht voor mens, dier en milieu, voor nieuwe economische kansen
4. Stroomt kennis, creativiteit en vernieuwing
5. Is iedereen mobiel

In 2030 is iedereen mobiel in Venray. Een verbeterde economische bereikbaarheid vergroot de energietransitie, vergroot de verkeersveiligheid en stimuleert tot meer fietsgebruik.

Het bevorderen van de bereikbaarheid staat hoog op de gemeentelijke en regionale agenda. Venray heeft in 2030 een veilig, toegankelijk en betrouwbaar mobiliteitssysteem met, waar mogelijk, schone en stille mobiliteit. Dat zorgt ervoor dat bedrijven en voorzieningen binnen Venray goed bereikbaar zijn, maar ook dat inwoners die buiten de gemeente werken of studeren snel op hun werk of onderwijsinstelling zijn. De bereikbaarheid binnen de gemeente en richting Nijmegen (noord), Venlo (zuid), Eindhoven (west) en Duitsland (oost) is verder verbeterd met het streven naar een robuust mobiliteitssysteem, nieuwe (organisatie)vormen van vervoer en door gebruik te maken van nieuwe en slimme technologieën.

Het verbeteren van de oostelijke ontsluiting van Venray draagt bij aan ambitie 5 van de gemeente Venray. Het zorgt niet alleen voor een betere ontsluiting voor wegverkeer, ook fietsen wordt aanzienlijk veiliger door de vrijliggende fietspaden. Ten slotte draagt het initiatief bij aan een rustigere en veiligere kern van Oostrum.

4.4.2 Uitvoeringsnota bomen 2020

De gemeente Venray mag zich met recht een groene gemeente noemen. Zowel gemeentelijke als particuliere bomen leveren daar een bijdrage aan. Naast de bijdrage aan een groene woon- en leefomgeving vervullen bomen ook een belangrijke rol in de problematiek rondom het veranderende klimaat. Bomen reduceren de temperatuur in stedelijke gebieden, vangen water van extreme regenbuien af en leveren een bijdrage aan de opname van fijnstof en CO₂.

De gemeente wil de kwaliteit van de leefomgeving waarborgen en inspelen op het veranderende klimaat. De omgang met gemeentelijke, maar ook particuliere bomen is daarbij van groot belang. De gemeente vervult hierin een sturende rol. Deze uitvoeringsnota geeft duidelijke richtlijnen met betrekking tot de bescherming van bomen, compensatieregeling bij het kappen van bomen en een bijdrageregeling voor monumentale en waardevolle bomen op particulier grondgebied.

Daarnaast wil de gemeente dereguleren en besluiten over bomen zo transparant en objectief mogelijk nemen. De gemeente is eigenaar van de bomen in het gemeentelijk groen en daarmee sowieso de partij die beslist over de omgang met dat groen. Wel moeten deze besluiten helder zijn en investeringen in bomen ook financieel verantwoord.

De gemeente heeft het recht om ook regels te stellen aan de bescherming van particulier groen. Dat geeft echter beperkingen aan de vrijheden van inwoners en daarom is de gemeente daar terughoudend in. I

De groenstructuur binnen het plangebied blijft deels intact, maar ter hoogte van de hoofdentree van het Sint Servatiussterrein en op het Sint Servatiussterrein zal het beeld wijzigen doordat meerdere volwassen bomen gekapt moeten worden. De compensatie van bomen vindt met name plaats langs de nieuwe verbindingsweg.

Voor het ontwerp van de weg zijn al behoorlijk gedetailleerde tekeningen beschikbaar. Daaruit is af te leiden dat zowel sprake is van kap van bestaande bomen als van aanplant van nieuwe bomen naast verplanten van bomen. Een optelsom laat zien dat sprake is van ten minste 98 te kappen bomen, 8 te verplanten bomen en 117 aan te planten bomen. Daarmee is sprake van een toename van 19 bomen in het plangebied. Daarbij moet ook opvallen dat de verbondenheid niet afneemt ten opzichte van de huidige situatie. De lijnelementen blijven behouden.

5 SECTORALE ASPECTEN

Met het realiseren van de nieuwe verbindingsweg en het opwaarderen van de Stationsweg tussen Oostsingel en A73 dient rekening gehouden te worden met (milieu-)aspecten vanuit de omgeving en op de omgeving. Het onderzoek naar de milieuaspecten bodem, milieuzonering, geluid, lucht en externe veiligheid voor het plangebied wordt in de navolgende paragrafen beschreven. Eveneens is gekeken naar de gevolgen van het initiatief voor de aspecten archeologie, leidingen en infrastructuur, natuur, waterhuishouding en verkeer. De hieruit voortkomende bevindingen worden in de onderstaande paragrafen toegelicht.

5.1 Milieuaspecten

5.1.1 Mer-beoordeling

In het besluit m.e.r. wordt wijziging of uitbreiding van bestaande wegen genoemd. Onder categorie C1.3 van het besluit m.e.r. staat: “De aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een autosnelweg of autoweg.” Een m.e.r.-plicht is alleen van toepassing in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met vier of meer rijstroken en een tracélengte van 10 kilometer of meer. Het initiatief voorziet niet in de realisatie van een weg met vier of meer rijstroken en de totale lengte van de aan te passen wegen is minder dan 10 km. Daarom is C1.3 van het Besluit m.e.r. niet van toepassing.

Op grond van artikel 7.2a van de Wet Milieubeheer juncto artikel 2.8 van de Wet natuurbescherming is sprake van een m.e.r. plicht als significante effecten op Natura 2000-gebieden niet uit te sluiten zijn en er hierdoor een passende beoordeling noodzakelijk is. Uit het onderzoek naar effecten op de natuur dat voor dit initiatief reeds is uitgevoerd, blijkt dat de voorgenomen maatregelen leiden tot een toename stikstofdepositie in Natura2000-gebied Boschhuizerbergen. Omdat op voorhand niet is uit te sluiten of deze toename leidt tot significante effecten op deze Natura 2000-gebieden moet een passende beoordeling worden uitgevoerd. Hiermee is dus sprake van een plan m.e.r.-plicht.

De eerste stap in de m.e.r.-procedure is het opstellen van een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). De NRD beschrijft in feite het onderzoeksvoorstel van het m.e.r. en bevat in beginsel een beschrijving van het project, het alternatief en/of varianten die in het m.e.r. in beschouwing wordt genomen, een beschrijving van de milieuaspecten die onderzocht worden en de wijze waarop de onderzoeken worden uitgevoerd. In de NRD is de inhoudelijke afbakening van de uit te voeren milieuonderzoeken in het m.e.r. beschreven.

Om burgers en andere stakeholders te betrekken bij de reikwijdte en het detailniveau van het nog op te stellen m.e.r. is de ontwerp-NRD ter visie gelegd. Eenieder kon ten aanzien van deze notitie zienswijzen inbrengen. De NRD heeft ter visie gelegen van vrijdag 17 juli t/m donderdag 27 augustus 2020. Daarnaast is advies gevraagd aan wettelijke adviseurs, te weten provincie Limburg, Rijkswaterstaat, Veiligheidsregio Limburg-Noord en Waterschap Limburg. Door het betrekken van deze partijen kan het m.e.r. de basis vormen voor een uiteindelijk breed gedragen besluitvorming.

De genoemde wettelijke adviseurs c.q. bestuursorganen hebben enkele inhoudelijke reacties gegeven op het ontwerp-NRD. De reacties op het ontwerp-NRD zijn in een Nota van beantwoording opgenomen en beantwoord. Hierna is een samenvatting van deze reacties en hun beantwoording gegeven. Na de bestuurlijke raadpleging over de ontwerp-NRD is de NRD vastgesteld

Reactie Rijkswaterstaat

1. De verbindingsweg wordt gerealiseerd in een deel van de bebouwingsvrije zone langs de A73. In hoeverre wordt deze weg aangelegd buiten de juridische beheergrens ingevolge de Wbr (Wet beheer rijkswaterstaatswerken)?

2. Rijkswaterstaat vraagt aandacht voor het onderzoek naar de effecten op geluid en hierbij rekening te houden met de cumulatieve effecten in combinatie met de geluidsbronnen zoals de A73.

- Ad. 1. Aan de hand van een beheertekening is nagegaan in hoeverre activiteiten plaatsvinden binnen het beheergebied. Gebleken is dat het hier slechts gaat om het viaduct en toebehoren van de Stationsweg over de A73 en een klein gedeelte van de rotonde van de Stationsweg met de nieuwe verbindingsweg. Over deze kleine onderdelen van het plan vindt nadere afstemming plaats met Rijkswaterstaat.
- Ad. 2. De cumulatie van de geluidseffecten binnen de beoordeling van de reconstructie op grond van de Wet geluidhinder speelt principieel geen rol. De geluidsemisatie van de A73 wijzigt niet door de realisatie van de Oostverbinding. Mocht op enig moment sprake worden van vast te stellen hogere waarden en daarmee samenhangende maatregelen aan gevels van woningen zal de gecumuleerde geluidbelasting wel in de beoordeling worden betrokken.

Reactie Veiligheidsregio Limburg-Noord

1. De Veiligheidsregio Limburg-Noord adviseert om een aansluiting aan te leggen van de calamiteiteningang voor hulpdiensten vanaf de nieuw aan te leggen verbindingsweg naar de huisvesting voor arbeidsmigranten. Nu is er een weg met halfverharding vanaf de Stationsweg bedoeld voor toegang voor hulpdiensten en ontvluchting van het terrein.
- Ad. 1. De huidige weg met halfverharding vervalt, aangezien op deze plaats de nieuwe verbindingsweg is beoogd. De calamiteiteningang voor de campus met huisvesting voor arbeidsmigranten wordt via een semiverharde inrit aangesloten op deze verbindingsweg.

Reactie provincie Limburg

1. De provincie vraagt zich af in hoeverre de verkeerskundige effecten van de Oostverbinding op het provinciale wegennet voldoende zijn onderzocht en in beeld gebracht en afgestemd met de provincie. Is de Oostverbinding van invloed op de “Via Venray N270”, de huidige en toekomstige doorstroming en veiligheid op de provinciale wegen in de regio? Is het plan opgenomen in het vigerend Verkeersmodel Noord-Limburg 2019?
 2. Er wordt geadviseerd om een onderzoek naar niet gesprongen explosieven (nge) te verrichten omdat er kennelijk tijdens de Tweede Wereldoorlog veel en fel gevochten is in deze regio.
 3. In hoeverre is bij een verkeersstudie uit 2017 in de autonome situatie de ontwikkeling van “Via Venray N270” opgenomen
 4. Bij aanpak effectbepaling wordt aangegeven dat 2030 als peiljaar wordt gehanteerd voor de m.e.r.. Voor diverse onderzoeken voor het project “Via Venray N270” wordt het peiljaar 2032 gehanteerd. Is 2030 daarmee wel een correct peiljaar?
 5. De stelling dat het gemiddelde geluidsniveau in de stiltegebieden niet meer mag bedragen dan 40 dB(A) is niet correct. In het POL staat echter aangegeven dat deze van oudsher stille gebieden stil moet blijven met een geluidsniveau van 40 dB(A) of lager. Graag de tekst in overeenstemming brengen met het POL.
- Ad. 1. Deze effecten zijn in beeld gebracht en onderzocht in het kader van het project “Via Venray N270” waarbij de combinatie met de “maatregel” Oostverbinding veelvuldig is bekeken. Daarmee zijn de effecten op de doorstroming en verkeersveiligheid in kaart gebracht voor het provinciale netwerk. Het plan van de Oostverbinding is ook opgenomen in het vigerend verkeersmodel Noord-Limburg 2019.
 - Ad. 2. Er is in 2020 onderzoek verricht naar niet gesprongen explosieven. In het kader van het ontwerpbestemmingsplan zijn de onderzoeksresultaten opgenomen in de toelichting.
 - Ad. 3. Hier is sprake van. De totale aanpak van de “Via Venray N270” en het aanliggende gemeentelijk wegennet (dus ook de Oostverbinding) is in beeld gebracht. Ook via de bestemmingsplanprocedure ten behoeve van het project “Via Venray N270” zelf wordt gebruik gemaakt van de meest actuele cijfers.

- Ad. 4. De effecten worden bepaald ten opzichte van de referentiesituatie. Dit is de huidige situatie inclusief de autonome ontwikkelingen tot het peiljaar 2030 en dit is van toepassing voor de gehele m.e.r.. Dit verschilt echter per milieuaspect en is onder andere afhankelijk van het van toepassing zijnde wettelijk kader.
- Ad. 5. Deze passage wordt aangepast zodat deze in overeenstemming is met het POL.

Reactie Waterschap Limburg

1. Geadviseerd wordt om rekening te houden met het functioneren van de Zompgraaf, er dienen onderbouwd geen negatieve ecologische of hydrologische effecten te zijn. Mogelijk en afhankelijk van het ontwerp geldt er een vergunningplicht op grond van de keur.
 2. Bij het afkoppelen en infiltreren van nieuw verhard oppervlak dient de berging gedimensioneerd te worden op een bui van 100 mm met een leegloop/infiltratie binnen 24 uur.
 3. De piekbelasting op de bestaande HWA/DWA wordt groter. Aanpassing van de bestaande infrastructuur heeft hier mogelijk effecten op. Kan er voorgesorteerd worden op toekomstige ontwikkelingen zoals afkoppelprojecten.
- Ad. 1. Uiteraard zal het functioneren van de Zompgraaf niet mogen worden belemmerd door deze ontwikkeling. Nader overleg met het waterschap zal meer inzicht verschaffen in de ontwerpeisen en eventuele vergunningsplichten ter plaatse.
- Ad. 2. Voor de realisatie van de Oostverbinding wordt voorzien in een geheel nieuwe infiltratievoorziening binnen het plangebied. Aangezien er geen sprake is van verbindingen met watergangen van het waterschap, is het gemeentelijke beleid uitgangspunt voor wat betreft de eisen aan de omvang van de infiltratievoorziening. Deze eisen zijn, op hoofdlijnen, een berging van 40 mm met een leegloop binnen 24 uur.
- Ad. 3. De verharding in de openbare ruimte binnen het plangebied wordt afgekoppeld door middel van een stelsel van infiltratierielen en wadi's (dus zowel de nieuwe Verbindingsweg als de bestaande Stationsweg). Het bestaande gemengde rioolstelsel wordt daardoor minder belast.

De gemeente Venray geeft als bevoegd gezag met de uitkomsten van dit traject haar advies voor reikwijdte en detailniveau af voor het m.e.r. Daaropvolgend is een m.e.r.¹ opgesteld.

In het m.e.r. worden de milieueffecten vergeleken tussen de referentiesituatie (de huidige situatie en de gevolgen van de zogenaamde autonome ontwikkelingen) en het voorkeursalternatief zoals nu mogelijk wordt gemaakt in het voorliggend bestemmingsplan zoals in volgende tabel aangegeven.

Criteria	Referentiesituatie	Voorkeursalternatief
Verkeer		
Verkeersstructuur	0	+
Fiets	0	0
Auto/vracht	0	+
Ov + voetganger	0	0
Bereikbaarheid	0	+
Fiets	0	+
Auto/vracht	0	+
Ov + voetganger	0	0
Verkeersveiligheid	0	++
Fiets	0	++
Auto/vracht	0	+
Ov + voetganger	0	++

¹ RoyalHaskoningDHV, Oostverbinding Venray Milieueffectrapportage, 4 mei 2021, referentie: BH4288TPRP2101110934

Geluid		0	0
Luchtkwaliteit			
	NO ₂	0	0
	PM ₁₀	0	0
	PM _{2.5}	0	0
Trillingen		0	0
Lichtinder		0	0
Landschap		0	-
Cultuurhistorie		0	-
Archeologie		0	-
Externe Veiligheid			
	Plaatsgebonden Risico	0	0
	Groepsrisico	0	0
Natuur			
	Europees beschermde gebieden		0
	Beschermde soorten		-
	Landelijk en Provinciaal beschermde gebieden		0
	Houtopstanden		0/+
Bodem		0	0/+
Water		0	0
Ruimtegebruik		0	0
Sociale aspecten		0	0/+

Met name wat betreft de aspecten verkeersveiligheid (in het bijzonder voor de fiets, openbaar vervoer en voetganger) maar ook verkeersstructuur (voor auto / vrachtverkeer) en bereikbaarheid (voor fiets en auto / vrachtverkeer) is sprake van een duidelijke verbetering ten opzichte van de referentiesituatie. Ook met betrekking tot de aspecten houtopstanden, bodem en sociale aspecten wordt beter gescoord dan bij de referentiesituatie.

Enkele aspecten scoren in hun milieugevolgen negatief ten opzichte van de referentiesituatie. Het gaat dan om de aspecten landschap, cultuurhistorie, archeologie en natuur / beschermde soorten. Wat landschap betreft wordt de nuancering geplaatst dat het hier gaat om een (groene) stedelijke omgeving. De landschappelijk context is met realisatie van de woonwijk Sint Antoniusveld rond de eeuwwisseling al verlaten. De vraag is dan ook in hoeverre de verkeerskundige ingreep conflicteert in maat en schaal van de omgeving. Het aspect cultuurhistorie gaat onder andere in op de verplaatsing van de kapel. De kapel wordt inderdaad verplaatst maar staat al reeds 15 jaar niet meer op de originele plek, waarmee cultuurhistorisch gezien nu geen verdere aantasting ontstaat dan ten tijde van de verplaatsing. Met de verschuiving wordt de aankleding en focus op de kapel juist ook aangepakt en opgewaardeerd. Dat de beleving op de kapel wijzigt is logischerwijs aan de orde bij een verplaatsing, maar dat deze minder uitnodigt om de kapel te bezoeken en de omgeving rondom de kapel minder aantrekkelijk is om (kortstondig) te verblijven wordt niet onderschreven. Het aspect archeologie scoort negatief omdat niet op voorhand volledig uitgesloten worden dat er zich archeologische waarden bevinden die mogelijk aangetast worden. Gezien de huidige inrichting van infrastructuur (puinfunderingen, riool- en nutstracés) heeft hier reeds verstoring plaatsgevonden op het huidige weg- en leidingtracés. De meeste werkzaamheden zullen waarschijnlijk te beperkt in diepte zijn en de diepere werkzaamheden te beperkt in oppervlakte. Het is dan ook niet aannemelijk dat archeologische waarden (kunnen) worden geschaad. Het aspect natuur / beschermde soorten scoort negatief vanwege de geconstateerde aanwezigheid van de iepenpage. De iepenpage is een nationaal beschermde soort en daarom is er een ontheffing op de Wet natuurbescherming nodig. Provincie Limburg is hiervoor het bevoegd gezag. Deze ontheffing is nodig alvorens de werkzaamheden (o.a. de kap van de bomen) voor de opwaardering van de Stationsweg

kunnen worden uitgevoerd. Wijziging van het ontwerp was niet mogelijk zonder het kappen van nog meer bomen, waarop de keuze is gemaakt om de ontheffingsaanvraag aan te vragen. Compensatie in de vorm van herplant zal ruim worden opgezet in de nabijheid van de te kappen bomen. Van boombewonende vleermuizen, jaarrond beschermde nesten of eekhoornnesten is geen sprake, het initiatief vormt dus geen bedreiging voor deze beschermde soorten.

De resterende aspecten scoren neutraal, de milieugevolgen zijn daarmee bij het voorkeursalternatief vergelijkbaar met de referentiesituatie.

Uit het bovenstaande blijkt wat de overwegingen zijn om het voorkeursalternatief planologisch juridisch mogelijk te maken met het onderhavige bestemmingsplan.

5.1.2 Bodem- en grondwaterkwaliteit

Uitgangspunt van een goede ruimtelijke ordening is dat de bodemkwaliteit geschikt is voor de beoogde bestemming en de daarin toegestane gebruiksvormen. Dit betekent dat het aspect bodemkwaliteit voor vrijwel alle ruimtelijke plannen relevant is en daarom onderzocht, beoordeeld en beschreven moet worden. De milieuhygiënische bodemkwaliteit dient te worden aangetoond indien een wijziging plaatsvindt van de bodemfunctieklassering.

Bodemfuncties (gebiedsspecifiek beleid)		Bodemfunctieklassen (generiek beleid)
1.	Wonen met tuin	Wonen
2.	Plaatsen waar kinderen spelen	
3.	Groen met natuurwaarden	
4.	Ander groen, bebouwing, infrastructuur en industrie	Industrie
5.	Moestuinen en volkstuinten	(Kwaliteit toe te passen grond en baggerspecie moet voldoen aan de Achtergrondwaarden)
6.	Natuur	
7.	Landbouw	

Verbindingsweg

In het kader van het realiseren van de verbindingsweg en de daarmee gepaard gaande bestemmingswijziging van 'Agrarisch', 'Groen' en 'Water' naar 'Verkeer' is een historisch bodemonderzoek² uitgevoerd.

Er zijn op basis van de terreininspectie aanwijzingen gevonden die aanleiding geven een asbestverontreiniging op de locatie te verwachten. Echter heeft de gemeente Venray kwaliteitscertificaten van het aangetroffen puin beschikbaar gesteld. Derhalve is de onderzoekslocatie niet verdacht op het voorkomen van asbest.

Op basis van het milieuhygiënisch vooronderzoek bodem en de terreininspectie kan gesteld worden dat er, wat betreft de landbodem, milieuhygiënisch geen belemmeringen bestaan voor het initiatief. Op basis van de huidige gegevens kan geen uitspraak worden gedaan met betrekking tot de milieuhygiënische kwaliteit van de aanwezige watergang. Er wordt dan ook geadviseerd een verkennend waterbodemonderzoek conform de NEN 5717 en de NEN 5720 uit te voeren.

Uit de reeds bekende gegevens wordt geconcludeerd dat atmosferische depositie naar verwachting de enige (beperkte) bron van PFAS-verontreiniging op de locatie is. Van atmosferische depositie is bekend dat dit tot beperkt verhoogde PFAS-gehalten in bodem en water kan leiden.

Indien bij werkzaamheden grond vrijkomt die niet op de locatie kan worden hergebruikt, zijn de regels van het Besluit bodemkwaliteit, het "Tijdelijk handelingskader voor hergebruik van PFAS-houdende grond en baggerspecie" of de regionale bodemkwaliteitskaart van toepassing.

² Econsultancy, Actualiserend milieuhygiënisch vooronderzoek bodem Stationsweg en de Henri Dunantstraat te Venray, 7 december 2020, rapportnummer: 14110.001

Ter plaatse van de te dempen watergang heeft op basis van de resultaten van het historisch bodemonderzoek een waterbodemonderzoek³ plaatsgevonden.

Uit het vooronderzoek blijkt dat er geen sprake is van waterbodembelasting, anders dan een regionale achtergrondbelasting in de waterbodem. Het watertype van de onderzoekslocatie betreft "lintvormig water". Op basis van het vooronderzoek is de onderzoekslocatie onderzocht conform de onderzoeksinspanning "lintvormig water, normale onderzoeksinspanning" (LN).

Tijdens de uitvoering van de veldwerkzaamheden bleek de sloot droog te staan. De waterbodem bestaat uit matig siltig, zwak humeus, matig fijn zand. Een sliblaag is niet aangetroffen. In het opgeboorde materiaal zijn zintuiglijk geen verontreinigingen waargenomen.

Er zijn op basis van het vooronderzoek, tijdens de terreininspectie en bij de uitvoering van de veldwerkzaamheden geen aanwijzingen gevonden, die aanleiding geven een asbestverontreiniging op de onderzoekslocatie te verwachten.

In de zandige waterbodem zijn geen verontreinigingen aangetoond. Getoetst aan het Besluit bodemkwaliteit (generiek kader) voldoen dit zand zowel voor toepassing op de landbodem als onder water aan de achtergrondwaarde. Uit de msPAF toetsing blijkt dat het zandige sediment kan worden verspreid over de aangrenzende percelen.

Met dit onderzoek is de milieuhygiënische kwaliteit van de waterbodem ter plaatse van de onderzochte deellocaties vastgesteld. Op basis van de onderzoeksresultaten bestaat er géén reden voor een aanvullend waterbodemonderzoek voorafgaand aan de baggerwerkzaamheden. Voor de verwijdering van het sediment zijn mogelijk de regels van het Besluit bodemkwaliteit van toepassing.

Opwaardering Stationsweg

Thans is de Stationsweg reeds bestemd voor verkeersdoeleinden. De opwaardering van de Stationsweg zal echter ook deels plaatsvinden op gronden die thans zijn bestemd als 'Groen' of als 'Wonen'. Deze bestemmingen zullen in dat kader gewijzigd worden in de bestemming 'Verkeer'.

Er is in dat geval sprake van de bodemfunctieklassie met vergelijkbare eisen of minder strenge eisen. Er is derhalve geen sprake van een wijziging in de bodemfunctieklassie die leidt tot een aanscherping van de bodemkwaliteitseisen. De milieuhygiënische bodemkwaliteit hoeft in dat geval niet aangetoond te worden.

5.1.3 Wegverkeerslawaa

De Wet geluidhinder (Wgh) stelt eisen ten aanzien van de geluidbelasting van wegverkeerslawaa op geluidsgevoelige functies.

Wijzigingen aan bestaande wegen en de aanleg van nieuwe wegen kunnen invloed hebben op het akoestische klimaat van bestaande geluidsgevoelige functies. In dat kader is akoestisch onderzoek⁴ verricht om het effect van het initiatief op de bestaande geluidsgevoelige functies te onderzoeken.

Wettelijk kader

Te wijzigen wegen

Indien sprake is van een geluidstoename van 1,5 dB of meer ten opzichte van de huidige situatie (of eerder vastgestelde hogere waarden), dienen geluidmaatregelen te worden onderzocht op (financiële) doelmatigheid. Beneden deze

³ Econsultancy, Waterbodemonderzoek Stationsweg (ong.) te Venray, 15 januari 2021, rapportnummer: 14110.002

⁴ Peutz, Oostverbinding Venray akoestisch onderzoek Wet geluidhinder, 11 februari 2021, rapportnummer: V 1335-4-RA-002

grenswaarde is de toename toegestaan. Deze toename is alleen van belang bij geluidbelastingen van 48 dB of meer. Toenames van meer dan 5 dB na toepassing van eventuele maatregelen zijn niet toegestaan.

Nieuwe wegen

Bij nieuwe wegen wordt getoetst aan de voorkeurswaarde van 48 dB en de maximaal toelaatbare waarde van 63 dB in stedelijk gebied. Bij overschrijding van de voorkeurswaarde dient een onderzoek naar geluidmaatregelen plaats te vinden.

Indien geluidmaatregelen niet (financieel) doelmatig zijn of bijvoorbeeld vanuit landschappelijk of stedenbouwkundig niet gewenst zijn, kunnen hogere waarden worden vastgesteld tot de maximaal toelaatbare waarde.

Artikel 110g Wet geluidhinder (Wgh)

Bij toetsing aan de wet dient volgens artikel 110g Wgh de berekende geluidbelasting vanwege het wegverkeer te worden gecorrigeerd voordat wordt getoetst aan de grenswaarden in de Wgh. Met deze correctie wordt rekening gehouden met de ontwikkeling dat voertuigen op termijn stiller worden.

Toetsing per weg

Bij toetsing aan de wet dient elke weg apart getoetst te worden en niet cumulatief. Daar waar het gaat om het in beeld brengen van cumulatieve waarden wordt de aftrek conform artikel 110g Wgh buiten beschouwing gelaten.

Uitgangspunten

Rekenpunten

Op geluidgevoelige bestemmingen binnen de geluidzone van de te wijzigen wegvakken en de nieuwe weg zijn rekenpunten gelegd en is de geluidbelasting berekend voor de huidige situatie en de plansituatie. De huidige situatie is alleen van belang daar waar het gaat om te wijzigen wegen om zo de toename te zien. Voor de woningen nabij de nieuwe verbindingsweg is alleen de toekomstige situatie van belang voor toetsing aan het wettelijk kader.

Peiljaren

Voor toetsing aan de Wgh dient bij de geluidberekeningen voor de toekomstige situaties uitgegaan te worden van het peiljaar 10 jaar na openstelling van de te wijzigen en nieuwe wegen. Voor de huidige situatie dient uitgegaan te worden van het peiljaar 1 jaar vóór aanvang van de wegwerkzaamheden. Er is uitgegaan van de peiljaren 2021 en 2032 als huidig en toekomstig jaar.

Resultaten

Te wijzigen wegen

Zonder toepassing van maatregelen is sprake van reconstructie in het kader van de Wgh (toename ≥ 2 dB) bij 30 woningen aan de Stationsweg ten gevolge van de wijzigingen aan deze weg en de groei van het verkeer. De toename is niet meer dan 5 dB. Een onderzoek naar bron- en overdrachtsmaatregelen is van toepassing.

Nieuwe verbindingsweg

Ten gevolge van de nieuwe weg wordt bij één woning de voorkeurswaarde van 48 dB overschreden. De ten hoogste toelaatbare waarde van 63 dB wordt niet overschreden. Een onderzoek naar bron- en overdrachtsmaatregelen is van toepassing.

Maatregelenonderzoek

Bronmaatregelen

Wegen kunnen worden voorzien van een geluidreducerend wegdek om het geluid met enkele decibellen te reduceren. Op en rond kruisingen is dit vaak niet gewenst vanwege het wringende verkeer (banden); het geluidreducerende wegdek

wordt snel kapotgereden. Ook zijn vanuit onderhoud en beheer korte stukken geluidreducerend wegdek vaak niet gewenst.

Overdrachtsmaatregelen

Dit zijn maatregelen om de overdracht van geluid te verminderen door middel van een geluidscherm of grondwal. Schermen zijn vaak moeilijk inpasbaar in een stedelijke omgeving vanwege aansluitende wegen, toeritten naar woningen, en vanwege belemmering van het zicht nabij kruisingen.

Door het bevoegd gezag wordt afgewogen of de toepassing van maatregelen (bron- en/of overdrachtsmaatregelen) voldoende doeltreffend is, of dat deze maatregelen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard ontmoeten (art. 110a,5 Vggh).

Indicatie maatregelen nieuwe Oostverbinding

De woning met een overschrijding van de voorkeurswaarde ligt aan het eind van de nieuwe weg nabij de rotonde waar sprake is van veel optrekkend en remmend verkeer. Bronmaatregelen zijn hier niet wenselijk vanuit onderhoud en beheer. Onder andere vanuit verkeersveiligheid (zicht) zullen schermen op deze locatie niet gewenst / mogelijk zijn. Voor deze woning zal een hogere waarde moeten worden vastgesteld.

Indicatie maatregelen te wijzigen wegen

Een geluidreducerend wegdek kan een reductie opleveren van circa 3 dB. Bij toepassing van het geluidreducerende wegdek 'SMA NL8 G+' (niet ter hoogte van kruisingen/ rotondes) is nog sprake van een overschrijding van de grenswaarde bij zeven woningen. Schermen zijn niet doeltreffend en vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet gewenst.

Voor acht woningen (1 woning in het kader van nieuwe wegaanleg, 7 woningen in het kader van reconstructie) zal een hogere waarde moeten worden vastgesteld na toepassing van bronmaatregelen.

Conclusie

Uit het akoestisch onderzoek volgt dat zonder maatregelen sprake is van:

- een overschrijding van de voorkeurswaarde, maar niet van de maximaal toelaatbare waarde, ten gevolge van de nieuwe weg bij één woning;
- toenames van meer dan 1,5 dB, maar minder dan 5 dB, ten gevolge van de wijziging van de weg bij 30 woningen.

Bronmaatregelen worden geadviseerd om het geluid te reduceren. Na toepassing van bronmaatregelen is voor acht woningen nog sprake van een vast te stellen hogere waarde. Met de bronmaatregelen wordt de geluidstoename door de toename van het aantal vervoersbewegingen grotendeels gereduceerd.

Echter, met bronmaatregelen kan de geluidstoename nog niet overal worden gereduceerd. Op en rond kruisingen is een geluidreducerend wegdek vaak niet mogelijk of gewenst vanwege het wringende verkeer (banden): het geluidreducerende wegdek wordt snel kapotgereden. Ook zijn vanuit onderhoud en beheer korte stukken geluidreducerend wegdek vaak niet gewenst.

Tegelijkertijd met de procedure tot het vaststellen van het bestemmingsplan wordt een procedure tot het vaststellen van een besluit hogere waarden doorlopen. Uit een onderzoek gevelwering zal daarna moeten blijken of maatregelen nodig zijn om te kunnen voldoen aan de grenswaarde voor het binnenniveau. Omdat een onderzoek naar mogelijke overschrijding van de binnenwaarde plaatsvindt na het vaststellen van het besluit hogere waarden, valt dit buiten het bestek van het bestemmingsplan c.q. het in het kader daarvan uitgevoerde akoestisch onderzoek.

5.1.4 Luchtkwaliteit

Op basis van de Wet luchtkwaliteit, als onderdeel van de Wet milieubeheer, gelden kwaliteitseisen voor de luchtkwaliteit. Deze kwaliteitseisen zijn door middel van grenswaarden voor de diverse luchtverontreinigingscomponenten vastgelegd.

Deze grenswaarden gelden overal in de buitenlucht. Er wordt onderscheid gemaakt tussen projecten die 'Niet in betekende mate' (NIBM) en 'In betekende mate' (IBM) bijdragen. Projecten die NIBM bijdragen aan de luchtkwaliteit kunnen zonder verdere toetsing aan de grenswaarden uitgevoerd worden.

Als een project ervoor zorgt dat de concentratie PM_{10} of NO_2 met meer dan 3% van de grenswaarde verhoogd, draagt het project IBM bij aan de luchtkwaliteit en dient een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd te worden om de precieze effecten op de luchtkwaliteit in beeld te brengen.

Om de concentratiebijdragen $PM_{2,5}$, PM_{10} en NO_2 van initiatief te bepalen is een luchtkwaliteitsonderzoek⁵ uitgevoerd. Uit het luchtkwaliteitsonderzoek volgt dat zowel voor de huidige situatie (2021, zonder initiatief) als voor het jaar 2032 inclusief initiatief wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit in de Wet milieubeheer. Aangezien de achtergrondconcentraties in de toekomst zullen afnemen wordt geconcludeerd dat ook in de verdere toekomst voldaan zal worden aan de gestelde grenswaarden.

Geconstateerd wordt dat voldaan wordt aan het gestelde in artikel 5.16 van de Wet milieubeheer (lid 1 onder a), aangezien de gewijzigde verkeersstromen door het initiatief niet leiden tot het overschrijden van de in Bijlage 2 van de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden voor NO_2 , PM_{10} en $PM_{2,5}$.

Er bestaan inzake luchtkwaliteit derhalve geen belemmeringen voor het initiatief.

5.1.5 Geur

Geur kan hinder veroorzaken in de leefomgeving. Wanneer deze hinder inderdaad ondervonden wordt, kan dit zelfs invloed hebben op de gezondheid. Geurhinder dient daarom zoveel mogelijk beperkt te worden door regels te stellen aan de uitstoot van geuremissies en bepaalde afstanden aan te houden ten opzichte van geurgevoelige objecten. De Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) kent bescherming toe aan geurgevoelige objecten. Hierbij gaat het in het algemeen om gebied bestemd voor wonen en verblijf. De nieuwe woning betreft derhalve een geurgevoelig object.

Op 29 september 2009 heeft de gemeenteraad van Venray de aangepaste Verordening geurhinder en veehouderij vastgesteld. De laatste aanpassing van deze geurverordening is vastgesteld op 1 november 2011.

Alleen een geurgevoelig object wordt tegen geurhinder beschermd. Een weg betreft geen geurgevoelig object. Het aspect geur is daarmee niet beperkend voor het initiatief. Ten slotte is er geen sprake van een uitstoot van geur met de realisatie van het initiatief; het initiatief leidt derhalve niet tot een wijziging van de geursituatie ter plaatse van geurgevoelige objecten.

5.2 Water

5.3.1 Waterbeleid

Het plangebied ligt binnen het beheergebied van Waterschap Limburg. In het kader van het beleid van zowel de gemeente Venray als het waterschap dient binnen het plangebied een duurzaam waterhuishoudkundig systeem gerealiseerd te worden. Concreet betekent dit dat er sprake moet zijn van gescheiden schoon- en vuilwaterstromen die afzonderlijk worden verwerkt. Vanuit de gemeente Venray en Waterschap Limburg gelden daarbij de volgende uitgangspunten:

1. afkoppelen van 100% van het verhard oppervlak, waarbij de beslisboom verantwoord afkoppelen van toepassing is;
2. de trits vasthouden-bergen-afvoeren is van toepassing, waarbij hergebruik dan wel infiltratie van schoon hemelwater de voorkeur heeft;
3. verontreiniging van het water dient door bronmaatregelen voorkomen te worden;
4. grondwateroverlast dient voorkomen te worden;

⁵ Peutz, Oostverbinding Venray onderzoek luchtkwaliteit, 11 november 2020, rapportnummer: V 1355-2-RA-001

5. een gelimiteerde afvoer naar het oppervlaktewater is toegestaan.

5.3.2 Waterhuishoudkundige situatie plangebied

Bodemgesteldheid en grondwater

De originele bodem bestaat volgens de Bodemkaart van Nederland uit een hoge zwarte enkeerdgrond, die volgens de Stichting voor Bodemkartering voornamelijk is opgebouwd uit lemig fijn zand. De afzettingen, waarin deze bodem is ontstaan, behoren geologisch gezien tot de Formatie van Bostel.

De gemiddelde stand van het freatisch grondwater bedraagt circa 20,5 m +NAP, waardoor het grondwater zich op circa 3 m-mv zou bevinden. Het water van het eerste watervoerend pakket stroomt volgens de isohypsenkaart van de Dienst Grondwaterverkenning van TNO in noordoostelijke richting.

Conform de algemene gegevens van het waterschap blijkt het plangebied een redelijke bodemdoorlatendheid te hebben van 0,45 tot 0,75 m/dag.

Grondwaterbescherming

Het plangebied is niet gelegen in een grondwaterbeschermingsgebied, zoals vastgelegd in de Omgevingsverordening Limburg 2014.

Oppervlaktewater

Op de leggerkaarten van Waterschap Limburg is te zien dat de greppel ter plaatse van de nieuwe verbindingsweg is aangewezen als primaire watergang. Deze primaire watergang heet de Zompgraaf en start ter plaatse van het viaduct en vervolgt haar weg vervolgens in noordoostelijke richting.

Waar deze watergang het plangebied kruist zal de watergang worden gedempt. Het startpunt van deze watergang komt daarmee circa 200 meter verder stroomafwaarts te liggen, direct ten oosten van de nieuwe verbindingsweg.

Afvalwater

Met het initiatief is geen sprake van een toename van afvalwater. Aan de afvalwatersituatie verandert met het initiatief dus niets.

5.3.3 Water in relatie tot ontwikkeling

In de huidige situatie is de Stationsweg voorzien van een gemengd riool. Bij de opwaardering c.q. reconstructie van de Stationsweg wordt een apart hemelwaterriool aangelegd. Het verhard oppervlak van de Stationsweg en andere verhardingen in de openbare ruimte (voet- en fietspaden) wordt via dit hemelwaterriool ter plekke in de bodem geïnfiltreerd. Indien de neerslag te zwaar is, dan worden op twee locaties wadi's aangelegd en gebruikt. De infiltratierolering samen met de twee aan te leggen wadi's hebben een inhoud van totaal 40 mm.

In de huidige situatie is er geen verhard oppervlak aanwezig ter plaatse van de beoogde verbindingsweg. Als uitgangspunt is dan ook genomen dat al het verhard oppervlak dat aangelegd wordt gecompenseerd moet worden in te realiseren watergangen aan weerszijden van de verbindingsweg.

Het hemelwater van de rijbanen stroomt af naar de berm aan weerszijden van de weg. In de berm wordt het water opgevangen in een droogvallende bermsloot. Indien er sprake is van een bermsloot aan één zijde van de verbindingsweg, wordt het hemelwater van de andere zijde met kolken en leidingen naar de berm en bermsloot aan de overzijde getransporteerd.

De bermsloot mag niet dieper lagen dan de gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG). Anders is de bermsloot al gedeeltelijk gevuld voordat er hemelwater valt.

De capaciteit van de bermsloot dient eveneens gedimensioneerd te worden op een bui waarbij 40 mm neerslag valt.

5.3 Kabels, leidingen en straalpaden

Grotere kabels en leidingen krijgen in een bestemmingsplan veelal een planologische beschermingszone door middel van een dubbelbestemming. Hiermee wordt de bedrijfszekerheid en de veiligheid van de betreffende leiding gewaarborgd.

Onder de Stationsweg ligt een ondergrondse waterleiding. Deze buisleiding betreft een drinkwatertransportleiding in beheer van het Watermaatschappij Limburg. Deze leiding heeft een zakelijk rechtstrook van 2,5 m uit het hart van de leiding. Deze zone is in het vigerende bestemmingsplan bestemd als 'Leiding – Water'. Overeenkomstig het vigerend bestemmingsplan is deze dubbelbestemming opnieuw van toepassing verklaard voor het plangebied.

Op het deel waar de verbindingsweg is beoogd ligt een afvalwater transportleiding van Waterschapsbedrijf Limburg (WBL). Deze loopt parallel aan de A73 en kent ook een zakelijk rechtstrook van 2,5 m uit het hart van de leiding. Deze zone is in het vigerende bestemmingsplan bestemd als 'Leiding – Riool'. Overeenkomstig het vigerende bestemmingsplan is deze dubbelbestemming opnieuw van toepassing verklaard voor het plangebied.

Blijkens kaarten van Gasunie en TenneT bevinden er zich in of in de nabijheid van het plangebied geen andere belangrijke (ondergrondse) leidingen.

Volgens het geldende bestemmingsplan "Venray" loopt over een deel van het plangebied een straalverbinding van KPN. Bepaalde straalverbindingen werden in het verleden als beschermd straalpad aangemerkt om de noodvoorziening voor vaste telefonie te waarborgen. Tegenwoordig zijn hiervoor alternatieven en/of kunnen straalverbindingen, indien noodzakelijk, worden verplaatst. Derhalve is het niet noodzakelijk om een straalpad van een planologische regeling te voorzien.

Verspreid over Nederland staat een aantal militaire- en burgerradarstations. Deze dienen voor de beveiliging van het nationale luchtruim en voor de veilige afhandeling van het militaire en het civiele luchtverkeer. Objecten hoger dan 65 m boven NAP binnen 15 nautische mijl (circa 28 km) van dit radarstation kunnen aanleiding geven tot verstoring van het radarbeeld en kunnen derhalve niet worden toegestaan, tenzij uit onderzoek is gebleken dat de mate van verstoring aanvaardbaar is. Hiervoor dient door TNO een radarhinderonderzoek te worden uitgevoerd. Op basis van dit onderzoek beoordeelt Defensie de aanvaardbaarheid van de verstoring. Op grond van het bestemmingsplan is het niet mogelijk objecten op te richten die hoger rijken dan 65 m boven NAP. In het vigerende bestemmingsplan "Venray" is de gebiedsaanduiding opgenomen 'overige zone – radarverstoringgebied' om dit planologisch te borgen. Overeenkomstig het vigerende bestemmingsplan "Venray" is deze gebiedsaanduiding (opnieuw) van toepassing verklaard voor dat deel van het plangebied.

5.4 Externe veiligheid

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening gehouden te worden met het aspect externe veiligheid. Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie, als op het transport van gevaarlijke stoffen. Omdat de gevolgen van een ongeluk met gevaarlijke stoffen groot kunnen zijn, zijn de aanvaardbare risico's vastgelegd in diverse besluiten. De belangrijkste zijn:

- Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi);

- Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb);
- Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt).

Binnen de beleidskaders voor deze drie typen risicobronnen staan altijd 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 (PR)

Het plaatsgebonden risico geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. 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 contour (welke als wettelijke harde norm fungeert) mogen geen kwetsbare objecten geprojecteerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10⁻⁶ contour niet als grenswaarde, maar als een richtwaarde.

Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang (10 personen of meer). Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Voor het groepsrisico geldt een verantwoordingsplicht. Dit houdt in dat iedere wijziging met betrekking tot planologische keuzes moet worden onderbouwd én verantwoord door het bevoegd gezag.

Verantwoordingsplicht groepsrisico

Met het invullen van de verantwoordingsplicht wordt antwoord gegeven op de vraag in hoeverre externe veiligheidsrisico's in het plangebied worden geaccepteerd en welke maatregelen getroffen zijn om het risico zoveel mogelijk te beperken. Het invullen van de verantwoordingsplicht is een taak van het bevoegd gezag (veelal bij de gemeente). Door de verantwoordingsplicht worden gemeenten gedwongen het externe veiligheidsaspect mee te laten wegen bij het maken van ruimtelijke keuzes.

Deze verantwoording is kwalitatief en bevat verschillende onderdelen die aan bod kunnen of moeten komen. Ook bestaat er een adviesplicht voor de regionale brandweer. In de Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico zijn de onderdelen van de verantwoording nader uitgewerkt en toegelicht.

Wanneer verantwoorden?

Bron	Wanneer groepsrisicoverantwoording?
Inrichtingen (Bevi)	Altijd wanneer binnen invloedsgebied een ruimtelijk besluit wordt genomen
Buisleidingen (Bevb)	Altijd wanneer binnen invloedsgebied een ruimtelijk besluit wordt genomen
Spoor-, Rijks- en waterwegen (Bevt)	Wanneer sprake is van toename van het groepsrisico of overschrijding van de oriëntatiewaarde

Indien de verantwoordingsplicht niet juist is uitgewerkt terwijl dit wel verplicht is, kan dit tot vernietiging van het ruimtelijk besluit door de Raad van State leiden. Door het uitwerken van de verantwoordingsplicht neemt het bevoegd gezag de verantwoordelijkheid voor het 'restrisico' dat overblijft nadat de benodigde veiligheidsverhogende maatregelen genomen zijn.

Toetsing

Het initiatief betreft een aanpassing van bestaande wegen en de aanleg van een nieuwe verbindingsweg. In het kader van de wegaanpassing in relatie tot externe veiligheid is met name het wegtransport van gevaarlijke stoffen relevant.

Voor lokale wegen is in het kader van externe veiligheid het transport van LPG maatgevend. In de omgeving van het plangebied ligt een LPG tankstation (Raadhuisstraat). Aangenomen is dat de bevoorrading van dit tankstation plaatsvindt vanaf de A73 via de (Nieuwe) Maasheseweg en de Noordsingel. Transport van LPG dient zoveel mogelijk over hoofdwegen en snelwegen plaats te vinden en zo min mogelijk door de bebouwde kom.

Er is geen aanleiding om aan te nemen dat er structureel transport van LPG plaatsvindt binnen het plangebied. Hiermee is er geen groepsrisico ten gevolge van het transport van LPG.

In de nieuwe situatie worden de Stationsweg en de nieuwe verbindingsweg geclassificeerd als gebiedsontsluitingsweg, waardoor er meer doorgaand verkeer gaat plaatsvinden in de oost-west richting en in omgekeerde richting. Hierdoor kan er sporadisch transport van LPG plaatsvinden ten gevolge van de aanwezigheid van het LPG tankstation aan de Raadhuisstraat. De bevoorrading van het tankstation betreft maximaal 70 transporten per jaar, gebaseerd op een doorzet van 1.000 m³. Het groepsrisico neemt hierdoor mogelijk zeer beperkt toe ten opzichte van de huidige situatie. Conform de vuistregels uit de HART tabel I-9 ligt het groepsrisico ruim onder de 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico scoort hiermee een verwaarloosbaar effect.

In de huidige situatie betreft de Stationsweg een wijkontsluitingsweg, gelegen binnen de bebouwde kom. Een weg binnen de bebouwde kom heeft volgens de HART geen plaatsgevonden risicocontour.

In de nieuwe situatie worden de Stationsweg en de nieuwe verbindingsweg geclassificeerd als gebiedsontsluitingsweg. Deze route blijft hiermee een weg binnen de bebouwde kom. Dit heeft geen gevolgen voor het plaatsgebonden risico ten opzichte van de huidige situatie.

Conclusie

Het initiatief heeft een beperkt effect voor externe veiligheid. De weg heeft geen plaatsgebonden risicocontour. Dit blijft gelijk ten opzichte van de huidige situatie. Daarnaast kan het groepsrisico zeer beperkt toenemen, mogelijk kan er in uiterste gevallen een sporadisch transport van LPG over de weg plaatsvinden.

5.5 Natuur

De Europese natuurwetgeving is in Nederland, op het gebied van soort- en gebiedsbescherming, uitgewerkt in de Wet natuurbescherming (Wnb). Deze wet heeft tot doel alle in Nederland in het wild voorkomende planten- en diersoorten en natuurgebieden (Natura2000-gebieden) te beschermen en in stand te houden.

Flora en fauna

Om het voorkomen van flora en fauna in het plangebied aan te tonen en het effect van het initiatief hierop te onderzoeken is een quickscan flora en fauna⁶ uitgevoerd.

Op basis van de quickscan flora en fauna hoeft voor uitvoering van het initiatief mogelijk aanvullende duidelijkheid te worden verkregen middels aanvullend veldonderzoek naar de aanwezigheid van jaarrond beschermde nesten, boombewonende vleermuizen, eekhoornnesten en de iepenpage.

Ten aanzien van algemene broedvogels kunnen overtredingen worden voorkomen door rekening te houden met het broedseizoen. Voor beschermde soorten behorend tot de overige soortgroepen zijn overtredingen ten aanzien van de Wet natuurbescherming wegens het ontbreken van geschikt habitat, het ontbreken van sporen en/of vanwege een

⁶ Econsultancy, Quickscan flora en fauna Stationsweg te Venray, 10 september 2019, rapportnummer: 10189.001

vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkeling niet aan de orde. Wel dient bij werkzaamheden te allen tijde de zorgplicht in acht te worden genomen ten aanzien van onder andere algemene zoogdieren en amfibieën.

Naar aanleiding van de resultaten uit de quickscan flora en fauna heeft de gemeentelijk bioloog in de winterperiode (vanwege het ontbreken van blad aan de bomen) de bomen geïnspecteerd op holtes waar vleermuizen kunnen verblijven, jaarrond beschermde nesten en eekhoornnesten. In geen van de te kappen bomen zijn holtes of nesten aangetroffen. In een boom die niet op de nominatie staat om gekapt te worden zal wel een groot bolvormig nest, maar de aanwezigheid van een paartje eksters verraadde dat het hier om een eksternest ging. Boombewonende vleermuizen, jaarrond beschermde nesten of eekhoornnesten vormen daarmee dus geen belemmering voor het initiatief.

Naar aanleiding van de resultaten uit de quickscan flora en fauna heeft nader onderzoek⁷ plaatsgevonden naar de iepenpage. Er is in het bladerloze seizoen, na de eileg-periode van de iepenpage, een intensieve inspectie uitgevoerd naar aanwezigheid van eitjes van de iepenpage. In de betreffende bomen werden enkele eitjes van de iepenpage aangetroffen. Uit het feit dat in de iepen eitjes zijn aangetroffen, kan worden geconcludeerd dat de iepenpage de iepen gebruikt als rust-voortplantingsplaats.

De iepenpage is een nationaal beschermde soort. De bescherming van nationaal beschermde soorten is vastgelegd in de Wet natuurbescherming, artikel 3.10. Hierin staat o.a. dat het verboden is deze soorten opzettelijk te doden of te vangen (artikel 3.10 lid 1a) en dat het verboden is de vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren opzettelijk te beschadigen of te vernielen (artikel 3.10 lid 1b).

Er wordt aangeraden om voor de kap van de twee iepen een ontheffing op de Wet natuurbescherming van verbodsbepalingen uit artikel 3.10 aan te vragen. Provincie Limburg is hiervoor het bevoegd gezag. Ter begeleiding van de ontheffingsaanvraag dient een activiteitenplan opgesteld te worden, met daarin o.a. maatregelen om de staat van instandhouding van de iepenpage niet negatief te beïnvloeden. Na goedkeuring van bevoegd gezag middels ontheffingverlening, worden de uiteindelijke maatregelen vastgelegd in een ecologisch werkprotocol.

Bij de voorgenomen plannen gaat geen essentieel deel van het foerageergebied van de das verloren. Vanwege de afwezigheid van geschikt habitat op de onderzoekslocatie en sporen op en net buiten de onderzoekslocatie kan verstoring van de das worden uitgesloten. Uit veldbezoek in november 2020 (en bij de Dassenwerkgroep bekende gegevens) bleek dat dassen in noord-zuidelijke richting door Venray lopen. Voor het project Oostverbinding blijkt dat vooral de Henri Dunantstraat en de Stationsweg (beide gesitueerd in oost-westelijke richting) een knelpunt vormen. Deze wegen staan haaks op de huidige looproute van dassen, en hier worden diverse dassen aangereden. Gemeente Venray is voornemens om deze knelpunten op te lossen bij de realisatie van project Oostverbinding door het aanleggen van dassenvoorzieningen.

Natura2000

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Boschhuizerbergen, ligt op circa 1,2 km van het plangebied.

In de Wnb is voorgeschreven dat voor alle activiteiten die mogelijk een negatief effect hebben op Natura 2000-gebieden een Wnb-vergunning vereist is. Over een afstand van 1,2 km of meer zijn negatieve effecten vanuit het plangebied op Natura2000-gebieden uit te sluiten, behoudens wat betreft verzuring en/of vermesting. Verzuring en vermesting zijn een van de mogelijk negatieve effecten van een initiatief op een Natura2000-gebied en kan een groot bereik hebben daar stikstof (in de vorm van NO_x of NH₃), welke verzuring en vermesting veroorzaakt, door de atmosfeer kan neerslaan in een Natura2000-gebied.

Er is een onderzoek⁸ uitgevoerd naar de stikstofdepositie in nabijgelegen Natura2000-gebieden ten gevolge van het initiatief. Het onderzoek is uitgevoerd voor zowel de aanlegfase (bouwphase) als de gebruiksfase (toekomstig gebruik),

⁷ Econsultancy, Aanvullend onderzoek iepenpage Stationsstraat te Venray, 11 december 2020, rapportnummer: 10189.002

⁸ Peutz, Oostverbinding Venray onderzoek stikstofdepositie, 9 december 2020, rapportnummer: V 1355-5-RA

waarbij gebruik is gemaakt van de meest recente versie van de rekenmodule AERIUS Calculator 2020 (d.d. 15 oktober 2020).

Uit de rekenresultaten voor de aanlegfase volgt dat voor de beschouwde werkzaamheden sprake zal zijn van een bijdrage van de stikstofdepositie van maximaal 0,02 mol/ha/jaar ter plaatse van de omliggende Natura2000-gebieden. Aangezien de stikstofdepositie gedurende een periode van maximaal twee jaar zal optreden en de berekende stikstofdepositie kleiner is dan 0,05 mol/ha/jaar kan worden gesteld dat deze tijdelijke deposities op zichzelf en in cumulatie op voorhand niet zullen leiden tot significante negatieve effecten op het meest nabijgelegen Natura2000-gebied Boschhuizerbergen. Dat wil zeggen dat de instandhoudingsdoelstellingen niet in gevaar komen.

Uit de rekenresultaten voor de gebruiksfase volgt de navolgende effectbepaling voor het initiatief:

- voor het prognosejaar 2024 is voor alle zes beschouwde varianten ten opzichte van de huidige situatie sprake van een afname van de maximaal berekende stikstofdepositie
- voor het prognosejaar 2032 is sprake van een maximale toename van de berekende stikstofdepositie van 0,07 mol/ha/jaar ten gevolge van het initiatief

Door de toename van de berekende stikstofdepositie voor het prognosejaar 2032 is voor de gebruiksfase sprake van mogelijk negatieve gevolgen voor het meest nabijgelegen Natura2000-gebied Boschhuizerbergen. Middels een passende beoordeling zal moeten worden aangetoond dat door het initiatief geen sprake zal zijn van significant negatieve effecten.

5.6 Archeologie en cultuurhistorie

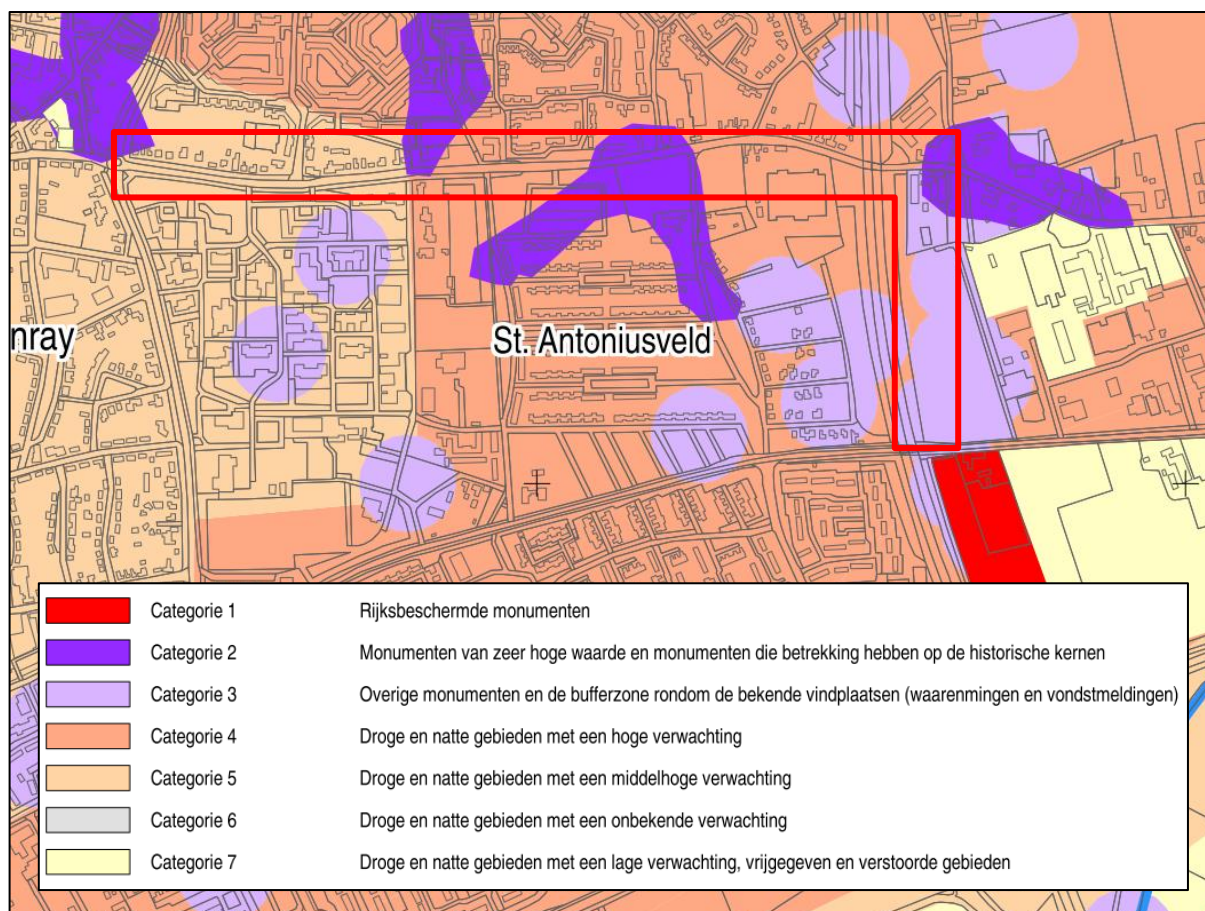
Sinds 1 september 2007 is de Wet op de Archeologische Monumentenzorg in werking getreden. De Wet op de Archeologische Monumentenzorg is de Nederlandse uitwerking van het Verdrag van Malta (1992). De wet is een raamwet die regelt hoe Rijk, provincie en gemeente bij hun ruimtelijke plannen rekening moeten houden met het erfgoed in de bodem.

Op 1 juli 2016 is de Erfgoedwet in werking getreden. Deze bundelt bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed en vervangt zes wetten en regelingen op het gebied van cultureel erfgoed, waaronder de Monumentenwet 1988.

Om te kunnen voldoen aan het gestelde in de Wet op de Archeologische Monumentenzorg dienen de gemeenten te beschikken over archeologiebeleid en een archeologische beleidskaart.

De gemeente Venray heeft een eigen archeologische beleidskaart laten opstellen door archeologisch adviesbureau RAAP. De kaart en het bijbehorende rapport zijn afgerond in het voorjaar van 2008 (RAAP rapport 1482: “Begrensd verleden; Een archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart en de cultuurhistorische waardenkaart voor de gemeente Venray”). Vanwege de gemeentelijke herindeling in 2010 is de archeologische beleidskaart geactualiseerd, waarbij Geijsteren, Wanssum en Blitterswijk en het buitengebied daaromheen in de kaart zijn opgenomen. Deze geactualiseerde versie is in de 2013 vastgesteld.

Op deze beleidskaart kent het plangebied de aanduidingen middelhoge verwachting (oranje), hoge verwachting (rood), zeer hoge verwachting (donkerpaars) of vindplaats (lichtpaars). Deze archeologische verwachtingswaarden zijn vertaald naar de vigerende bestemmingsplannen, in de vorm van archeologische dubbelbestemmingen. In de archeologische dubbelbestemmingen zijn ondergrenzen bestaande uit een oppervlakte- en dieptenorm aangegeven. Indien de gestelde ondergrenzen door voorgenomen werkzaamheden worden overschreden is archeologisch onderzoek noodzakelijk. De archeologische dubbelbestemmingen zijn in onderhavig bestemmingsplan opnieuw van toepassing verklaard ter plaatse van de Stationsweg.



Afbeelding 14. Uitsnede archeologische beleidskaart

In het deel van het plangebied waar de nieuwe verbindingsweg zal worden gerealiseerd en zal aansluiten op de Henri Dunantstraat, vervalt daarentegen de archeologische dubbelbestemming. Dit aangezien hier archeologisch onderzoek is uitgevoerd, waarbij de aanwezige archeologische resten conform wet- en regelgeving zijn gedocumenteerd en geborgen. Zodoende worden de archeologische waarden vastgelegd in een rapport en blijven de vondsten bewaard en beschikbaar in het provinciaal archeologisch depot voor bodemvondsten te Heerlen.

Het onderzoeksproces bestond uit verkennend vooronderzoek d.m.v. boringen⁹ in 2011, karterend en waarderend vooronderzoek d.m.v. proefsleuven in oktober 2020 en definitief onderzoek in de vorm van een opgraving in december 2020. Van het onderzoek in 2020 is op dit moment (maart 2021) een evaluatierapport beschikbaar (Evaluatierapport Venray, plangebied Oostverbinding, Proefsleuvenonderzoek en opgraving, auteur: N. Lameris, 15-02-2021, BAAC projectnummer A-20.0250). Bij de twee laatste onderzoeken kon een groot gedeelte van een romeins grafveld worden gedocumenteerd.

Het evaluatierapport geeft een eerste indruk van de onderzoeksresultaten en een raming van de werkzaamheden die nodig zijn voor de uitwerking van de verzamelde gegevens tot een eindrapport. Op basis van de evaluatie geeft de gemeente Venray opdracht aan de archeologische uitvoerder (BAAC) voor de uitwerking. De vervaardiging van het eindrapport kent een relatief lange doorlooptijd, mede door de diverse specialistische (laboratorium)analyses. Voor het bestemmingsplan volstaat het gegeven dat het archeologische veldwerk is afgerond en op basis daarvan het tracé van de nieuwe verbindingsweg is vrijgegeven door de gemeente Venray als bevoegd gezag.

⁹ Econsultancy, Archeologisch verkennend booronderzoek plangebied De Hulst I te Venray, 19 juli 2011, rapportnummer: I1050483

Zoals gezegd behoudt het deel van het plangebied ter plaatse van de Stationsweg in onderhavig bestemmingsplan de hier aanwezige archeologische dubbelbestemmingen. Hierbij moet worden opgemerkt dat het initiatief hier kan plaatsvinden zonder archeologisch onderzoek. Daarvoor zijn de meeste werkzaamheden te beperkt in diepte en de diepere werkzaamheden te beperkt in oppervlakte. Bovendien worden de werkzaamheden uitgevoerd ter plaatse van de bestaande weg en ondergrondse infrastructuur. De kans op het doen van zinvol archeologisch onderzoek is om die redenen gering of nihil. Het opleggen van een onderzoeksplicht zou een onnodige en daarmee onredelijke belasting zijn van het initiatief.

5.7 Verkeer en parkeren

Door het realiseren van de nieuwe verbindingsweg zal er een verschuiving plaats gaan vinden in het aantal mvt/etmaal welke gebruik maken van de Stationsweg en de Henri Dunantstraat. Daarmee samenhangend zal het aantal mvt/etmaal wat door de kern van Oostrum rijdt afnemen.

#	Wegvak	Gem. intensiteit (mvt/etmaal) beide richtingen		
		Huidige situatie	Situatie 2024 met verbindingsweg	Beoordeling
1	N270: tussen de A73 en afrit A73	10443	10294	Afname
2	N270: tussen afrit A73 en afrit Leunen	10012	9822	Afname
3	N270: tussen afrit Leunen en Leunseweg	5752	5521	Afname
4	Leunseweg: zuidelijke rotonde en Acaciastraat	8329	8070	Afname
5	Leunseweg: Acaciastraat en rotonde Zuidsingel	8381	8123	Afname
6	Leunseweg: rotonde Zuidsingel en rotonde Oude Oostrumseweg	3421	3252	Afname
7	N270: vanaf rotonde Mgr. Hanssenstraat tot De Germaan	6374	7038	Toename
8	De Germaan: vanaf N270 tot de Henri Dunantstraat	4254	5522	Toename
9	Henri Dunantstraat: vanaf De Germaan tot de rotonde bij het Brukske	3473	4361	Toename
10	Henri Dunantstraat: vanaf rotonde bij het Brukske tot aan de Zuidsingel	2977	2599	Afname
11	N270: wegvak ten oosten van de Mgr. Hanssenstraat	6657	6690	Toename
12	Mgr. Hanssenstraat: vanaf kruising met de N270 tot de Stationsweg	1557	969	Afname
13	Stationsweg: vanaf de Mgr. Hanssenstraat tot de A73 (kruising enkel in bovenaanzicht)	3289	2391	Afname
14	Stationsweg vanaf de A73 tot de rotonde bij de Oostsingel	3240	4123	Toename

Er is een onderzoek¹⁰ uitgevoerd en een aanvullende memo¹¹ opgesteld wat de verkeersintensiteit gaat zijn op de nieuwe verbindingsweg en de omliggende wegen. Hieruit blijkt dat de nieuwe verbindingsweg een verwachte verkeersintensiteit zal hebben van 7.000 mvt/etm.

Er ontstaat hierdoor een nieuwe route tussen de N270 en de Stationsweg die loopt via De Germaan – Henri Dunantstraat – Verbindingsweg – Stationsweg. Op de aansluitende wegen ontstaan verkeerstoenames (De Germaan, Henri Dunantstraat en Stationsweg).

Er zijn verkeersafnames zichtbaar op de route langs het NS-station, de Mgr. Hanssenstraat door Oostrum en door Sint Antoniusveld. Ook op de Leunseweg is een afname te zien, als gevolg van de nieuwe route die er ontstaat tussen Venray en de A73.

Verkeer vanuit de hoek Keizersveld / Landweert kiest door de nieuwe verbindingsweg eerder voor de A73 – aansluiting Venray om van en naar het zuiden te gaan. Hierdoor wordt deze aansluiting iets drukker en de zuidelijk aansluiting van Venray-Noord iets rustiger.

Om de toename van de verkeersintensiteit op de Stationsweg op te vangen zal de inrichting van de weg opgewaardeerd worden van wijkontsluitingsweg naar gebiedsontsluitingsweg. Hierdoor zal een veiligere en overzichtelijkere situatie ontstaan. Om deze te waarborgen zullen er daar waar mogelijk parallelwegen worden aangelegd en vrij- en aanliggende fietspaden zodat omwonenden niet onevenredig worden gehinderd, hierdoor zal er een rustigere situatie ontstaan dan nu het geval is. Aanvullend hierop zullen rotondes worden aangelegd om de afwerking van het verkeer soepel te laten verlopen.

Voor het initiatief is een verkeerssimulatie opgezet met als doel het aantonen van een goede doorstroming bij inpassing van het beoogde plan. Tevens is hiermee aangetoond dat het verlaten van de aanwezige op- en afritten van huizen en bedrijven prima mogelijk is binnen de daarvoor geldende verkeersveiligheidsnormen.

Na opwaardering van de Stationsweg zal het niet meer worden toegestaan te parkeren op de hoofdrijbaan. Parkeren zal wel worden toegestaan op de parallelwegen (behalve op de parallelweg ter hoogte van huisnummers 72-78). Veelal beschikken de woningen daarnaast over parkeergelegenheid op eigen terrein.

5.8 Niet-gesprongen explosieven

Ten tijde van de Tweede Wereldoorlog (1940-1945) hebben in Venray veel oorlogshandelingen plaatsgevonden met onder andere bombardementen. Er bestaat derhalve de mogelijkheid dat in het plangebied bommen zijn neergekomen en niet ontploft. Dergelijke niet-gesprongen projectielen zijn een gevaar voor bouwvakkers en omwonenden wanneer deze verstoord worden.

Bij eventuele ontwikkelingen binnen de gemeente Venray, waar na de Tweede Wereldoorlog nog niet in de grond werd geroerd en er geen nadere onderzoeken hebben plaatsgevonden, dient er uit het oogpunt van veiligheid en zorgvuldigheid gezocht te worden naar niet-gesprongen explosieven (NGE).

Voor het deel van het plangebied wat betrekking heeft op de Stationsweg heeft in het verleden, in het kader van de aanleg van de huidige weg, reeds een bepaalde mate van bodemverstoring plaatsgevonden. Hier worden derhalve geen niet-gesprongen explosieven meer verwacht. Daarnaast is onderzoek naar NGE alvorens reconstructie plaatsvindt niet praktisch uitvoerbaar, gezien de vele storingen door onder andere puinverhardingen en ondergrondse nutsvoorzieningen.'

¹⁰ RoyalHaskoningDHV, Rapport verbindingweg Henri Dunantstraat – Stationsweg nut en noodzaak verbinding, 12 juni 2017, referentie: R007_T&P_BF2624

¹¹ RoyalHaskoningDHV, Notitie / memo Verbindingsweg Venray, 10 januari 2020, kenmerk: BG9562TPNT2001100851

Ter plaatse van de nieuwe verbindingsweg heeft echter in mindere mate bodemverstoring plaatsgevonden. In dat kader is het voorkomen van niet-gesprongen explosieven in dit deel van het plangebied onderzocht¹².

Tijdens de opsporingswerkzaamheden zijn diverse (restanten van) niet-gesprongen explosieven aangetroffen. Het opsporingsgebied is opgedeeld in diverse gebieden die verschillende vrijgavedieptes hebben. De voorgenomen grondroerende werkzaamheden kunnen zonder beperkingen uitgevoerd worden tot aan de vrijgavediepte van de deelgebieden. Voor de gebieden die vrijgegeven zijn tot een diepte van 2,5 m-mv gelden geen beperkingen meer.

¹² ECG, Proces-Verbaal van oplevering (PVvO) opsporingswerkzaamheden van Conventionele Explosieven (CE) binnen het opsporingsgebied 'NGE Onderzoek Oostverbinding', 12 november 2020, documentcode: 409-019-PVvO-01

6 JURIDISCHE ASPECTEN

Een bestemmingsplan geeft bestemmingen met de bijbehorende regels. Het bestaat niet alleen uit een tekstdocument, maar ook uit een verbeelding (plankaart). Alle toegelaten functies zijn met een eigen bestemming op de verbeelding opgenomen. Samen met de regels vormt de (digitale en analoge) verbeelding het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan gaat vergezeld van een toelichting. De toelichting hoort wel bij het bestemmingsplan, maar is geen onderdeel daarvan: de toelichting is niet juridisch bindend. Dat betekent, dat indien er onverhoopt verschillen zouden bestaan tussen de toelichting en het bestemmingsplan, de regels en de verbeelding (plankaart) doorslaggevend en bindend zijn en de toelichting niet. De toelichting beschrijft wat de doelstellingen van het bestemmingsplan zijn en hoe de regels van het bestemmingsplan moeten worden geïnterpreteerd.

Dit bestemmingsplan is opgesteld conform de SVBP 2012 alsmede de Wet ruimtelijke ordening (Wro), het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en het Besluit omgevingsrecht (Bor). Het bestemmingsplan is digitaal opgesteld en beschikbaar. Van het elektronische document is een papieren versie gemaakt. Bij een onbedoeld verschil tussen de papieren versie en de elektronische versie gaat de laatste voor.

6.1 Toelichting op de verbeelding

De verbeelding geeft met kleuren en tekens aan welke bestemming voor de gronden geldt. De bestemming is aangegeven met een gekleurd vlak met de letters van de bestemming. Er zijn voor de gronden meerdere tekens opgenomen. Het gaat dan om aanduidingen (functie- of gebiedsaanduidingen) of dubbelbestemmingen. Voor een aanduiding of dubbelbestemming zijn in de regels specifieke bepalingen van toepassing. Uit de verbeelding kan afgeleid worden op welk gebied het bestemmingsplan betrekking heeft, omdat daarop de plangrens is aangegeven.

De analoge verbeelding is getekend op een bijgewerkte en digitale kadastrale ondergrond, schaal 1:4.000. De analoge verbeelding bestaat uit één plankaart met een legenda.

Het plangebied is volledig bestemd als 'Verkeer'. De als zodanig aangewezen gronden zijn dan bestemd voor verkeer- en verblijfsdoeleinden en wegen, paden, verhardingen en andere bij de bestemming passende voorzieningen, maar ook voor water en waterhuishoudkundige doeleinden, groenvoorzieningen, parkeervoorzieningen, etc..

Verder zijn voor het deel van het plangebied dat ten westen van de snelweg is gelegen de vigerende dubbelbestemmingen en gebiedsaanduidingen overeenkomstig het vigerende bestemmingsplan overgenomen. De dubbelbestemmingen voor het deel van het plangebied dat ten oosten van de snelweg is gelegen zijn verwijderd, behalve de dubbelbestemming 'Leiding – Riool'. De andere dubbelbestemmingen (archeologische dubbelbestemming en 'Waterstaat – Beschermingszone') zijn niet meer aan de orde omdat uit archeologisch onderzoek is gebleken dat ter plaatse geen archeologische waarden meer aanwezig zijn. Betreffende watergang, die beschermd wordt door de dubbelbestemming, zal worden opgeschoven en komt geheel buiten het plangebied te liggen.

6.2 Toelichting op de planregels

Alle gronden binnen het plangebied hebben een bestemming. Een bestemming geeft de functie aan, die de gemeenteraad aan een gebied heeft toebedacht. Bij deze bestemmingen horen gebruiksregels. Het kan gaan om regels voor bouwen, werken en werkzaamheden, slopen en het gebruik van grond en de opstallen voor bepaalde activiteiten. De bestemming en de regels bepalen gezamenlijk welke activiteiten en handelingen zijn toegestaan. Het gevolg van het leggen van een

bestemming is, dat de betreffende gronden alleen overeenkomstig deze bestemming mogen worden gebruikt. In die zin houdt een bestemming dus een inperking in van het eigendomsrecht. De bevoegdheid om bestemmingen te leggen is toegekend aan de gemeenteraad. Dit is geregeld in artikel 3.1 van de Vro. Een gemeenteraad mag niet zomaar een bestemming leggen, maar moet daarvoor vanuit het algemeen belang van een “goede ruimtelijke ordening” redenen hebben. Het leggen van een bestemming betekent overigens niet, dat er een verplichting bestaat voor een grondgebruiker om die bestemming te realiseren. ‘Bestemming’ heeft slechts een passieve betekenis: of een bestemming gerealiseerd wordt, is afhankelijk van het handelen van de rechthebbende(n) op de grond (eigenaar, huurder, pachter). Een bestemming geeft alleen aan welk handelen toegelaten is. Daaruit kan worden afgeleid dat ander handelen niet is toegelaten. De artikelen 2.1 en 2.2 van de Wabo en enkele andere wetten verbieden het handelen in strijd met het bestemmingsplan. Om misverstanden te voorkomen wordt bij de bestemming aangegeven wat “in ieder geval” beschouwd moet worden als in strijd met het bestemmingsplan.

Het bestemmingsplan is een juridisch plan: de daarin opgenomen bepalingen zijn bindend voor burgers en bedrijven en voor de overheid.

Bij het opstellen van de regels is zo veel mogelijk uitgegaan van het rapport Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2012 (SVBP 2012) en het meest recente bestemmingsplan voor het plangebied; bestemmingsplan “Venray”. De regels zijn verdeeld in 4 hoofdstukken, te weten:

- Hoofdstuk 1: Inleidende regels met daarin de begrippen en de wijze van meten;
- Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels. Hierin worden de regels voor de op de verbeelding opgenomen bestemmingen gegeven;
- Hoofdstuk 3: Algemene regels, waaronder zijn opgenomen de anti-dubbeltelbepaling, algemene aanduidingsregels en algemene afwijkings- en wijzigingsregels;
- Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotregels, waarin het overgangsrecht en de slotregel zijn opgenomen.

Het belangrijkste doel van de planregels is om de bouw- en gebruiksregels van de verschillende bestemmingen aan te geven en maken in dit geval de opwaardering van de Stationsweg en aanleg van de nieuwe verbindingsweg mogelijk. Het onderhavige bestemmingsplan kent de bestemming ‘Verkeer’ en de dubbelbestemmingen ‘Leiding – Riool’, ‘Leiding – Water’, ‘Waarde – Archeologie 2, 4 en 5’ en ‘Waarde – Boom’.

Hoofdstuk 1: INLEIDENDE REGELS

In dit hoofdstuk worden de in de regels gehanteerde begrippen nader verklaard, zodat interpretatieproblemen zoveel mogelijk worden voorkomen. Daarnaast wordt aangegeven op welke wijze bepaalde afmetingen dienen te worden gemeten.

Hoofdstuk 2: BESTEMMINGSGEELS

In deze artikelen worden de op de verbeelding aangegeven bestemmingen omschreven en wordt bepaald op welke wijze de gronden en opstellen gebruikt mogen worden. Tevens worden per bestemming de bebouwingsmogelijkheden vermeld.

Hoofdstuk 3: ALGEMENE REGELS

Deze artikelen bevatten bepalingen die van toepassing zijn op meerdere bestemmingen, zodat het uit praktische overwegingen de voorkeur verdient deze in een afzonderlijke paragraaf onder te brengen.

Hoofdstuk 4: SLOT- EN OVERGANGSGEELS

Hier wordt omschreven welke gebouwen en gebruik vallen onder het overgangsrecht.

7 UITVOERBAARHEID

7.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient in de toelichting inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan.

De gemeente is initiatiefnemer van het plan. Het merendeel van de voorgenomen werken vindt plaats op gemeenteeigendom. Waar benodigde gronden (nog) niet in haar eigendom zijn, worden c.q. zijn deze verworven.

Alle financiële gevolgen verbonden aan het project worden gedekt uit een door de gemeenteraad afgegeven krediet. Gezien het voorgaande wordt het plan financieel uitvoerbaar geacht.

7.2 Handhaving

Sinds 1 april 2005 werkt de gemeente Venray samen met de gemeente Horst aan de Maas als het gaat om handhaving. Onder deze samenwerking valt niet alleen de uitvoering, maar ook alle juridische, administratieve en beleidsmatige ondersteuning. In 2012 is het eerste integraal handhavingsbeleid in werking getreden. Inmiddels is het Beleidsplan VTH Horst aan de Maas 2017-2020 in werking getreden.

De gemeenten Horst aan de Maas en Venray voeren hun handhavingstaken uit op basis van de volgende visie: 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 preventief belang 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 daadwerkelijk handhavend optreden. Zo krijgt iedereen de aanpak die hij/zij verdient.

In dit integrale handhavingsbeleid is één van de speerpunten hoe in de economische situatie van de afgelopen jaren met minder middelen net zo veel of meer aan handhaving gedaan kan worden. In dit kader zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd:

1. appelleren aan de eigen verantwoordelijkheid;
 2. preventie gaat boven repressie;
 3. draagvlak creëren;
 4. servicegericht handelen, en
 5. alleen noodzakelijke en handhaafbare kaders stellen.
-
1. "Appelleren aan eigen verantwoordelijkheid" wil zeggen dat de verantwoordelijkheid bij de burgers, bedrijven en instellingen terecht komt, dit is ten slotte ook waar hij thuishoort. Dit vergt wel een bepaald vertrouwen van de gemeente over de burgers, bedrijven en instellingen binnen hun gemeente. Wordt dit vertrouwen geschaad dan treedt de gemeente consequent hard op. Er kan nu meer op risicogroepen of zwakke schakels ingezet worden, de capaciteit van de handhaving is dus beter in te delen en kan efficiënter gebruikt worden.
 2. "Preventie gaat boven repressie" wil zeggen dat meer aandacht besteedt wordt aan het voorkomen van overtredingen dan het aanpakken van bestaande overtredingen. Hierdoor hoeven er niet zoveel tijdrovende en geldverslindende, bestuursrechtelijke procedures doorlopen te worden. Er wordt dus met zo min mogelijk inzet zoveel mogelijk resultaat behaald.

3. Verder is “draagvlak creëren” een van de uitgangspunten. Dit houdt in dat er duidelijk over handhaving wordt gecommuniceerd en dat er ook daadwerkelijk gedaan wordt wat er gezegd wordt. Belangrijk is ook om dingen die spelen bij burgers, ondernemers, instellingen, scholen en verenigingen mee te nemen in het uitvoeringsprogramma en dat rechtsgelijkheid wordt nagestreefd.
4. Het vierde uitgangspunt is “servicegericht handelen”. Dit houdt in dat de overheid zich dienstbaar opstelt. De gemeente denkt mee en speelt in op ongewenste situaties. Ook is de gemeente 24 uur per dag bereikbaar. Zo wordt een gevoel van veiligheid en een leefbare omgeving gecreëerd. Er is dus meer aandacht nodig voor de aanpak van overlastfeiten in de openbare ruimte.
5. Het laatste uitgangspunt is “alleen noodzakelijke en handhaafbare kaders stellen”. Er worden dus alleen besluiten genomen en regels ingesteld die ook daadwerkelijk handhaafbaar zijn. Overbodige regels worden geschrapt om alles overzichtelijk te houden en er wordt zorg gedragen voor voldoende deskundige capaciteit, op deze manier kan gedogen geminimaliseerd worden.

Bij handhaving staat de nalevingsstrategie centraal. Hierin is opgenomen welke activiteiten worden ondernomen om te komen tot naleving van de regels. De nalevingsstrategie kan op zijn beurt worden onderverdeeld in de volgende strategieën:

1. preventiestrategie;
2. toezichtstrategie;
3. sanctiestrategie, en
4. gedoogstrategie.

Vaak wordt er gekozen voor een combinatie van deze strategieën om het resultaat te vergroten. Bij deze strategieën passen verschillende handhavingsinstrumenten.

Onder de preventieve handhavingsinstrumenten vallen onder andere deregulering, kritisch zijn op het formuleren van regels, handhaafbaarheid van de regels en communicatie en voorlichting. De regels moeten bekend zijn bij de doelgroep, er dient dus duidelijk gecommuniceerd te worden over handhavingsactiviteiten en de gemeentelijke prioriteiten.

Naast de preventieve handhavingsinstrumenten zijn er ook nog de repressieve handhavingsinstrumenten. Dit zijn onder andere het betalen van een dwangsom, bestuursdwang en intrekking van begunstigde beschikking. Bij een dwangsom wordt er een geldbedrag per overtreding of tijdseenheid dat de overtreding voortduurt betaald aan de gemeente. Bestuursdwang houdt in dat een overtreding op kosten van de overtreder ongedaan gemaakt wordt. Als laatste kan een begunstigde beschikking worden ingetrokken, op deze manier wordt een activiteit juridisch onmogelijk gemaakt. Het kan hierbij ook gaan om een gedeeltelijke ontheffing. Vaak volgt op het intrekken van een begunstigde beschikking nog het opleggen van een dwangsom of bestuursdwang.

Naast bestuursrechtelijk aanpakken van overtreders kan het soms ook de voorkeur hebben om een overtreder strafrechtelijk aan te pakken. Op deze manier kunnen de vaak langdurende juridische procedures die gemoeid zijn met de bestuursrechtelijk aanpak ontlopen worden. Bij strafrechtelijke aanpak moet gedacht worden aan bestuurlijke strafbeschikking en een proces-verbaal. Wanneer er een privaatrechtelijke overeenkomst met de gemeente is aangegaan kan ook voor de privaatrechtelijke worden gekozen. Hierbij gaat, wanneer het mogelijk is, de bestuursrechtelijke aanpak wel voor. Ten slotte kan er voor een gedoogbeschikking gekozen worden. Dit gebeurt uitsluitend voor gevallen die veroorzaakt zijn door onvoorziene omstandigheden of overgangssituaties.

7.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De procedures voor vaststelling van een bestemmingsplan zijn door de wetgever geregeld. Aangegeven is dat tussen gemeente en verschillende instanties overleg over het plan moet worden gevoerd alvorens een ontwerpbestemmingsplan

ter visie gelegd kan worden. Bovendien is het noodzakelijk dat belanghebbenden de gelegenheid hebben om hun visie omtrent het plan te kunnen geven. Pas daarna kan de wettelijke procedure met betrekking tot vaststelling van het bestemmingsplan van start gaan.

7.3.1 Omgevingsdialoog

Dit bestemmingsplan is opgesteld om uitvoering te geven aan het raadsbesluit februari 2019 om het project Oostverbinding te gaan uitvoeren. Met voorliggend bestemmingsplan wordt beoogd het juridisch-planologische kader aan te passen waarbinnen dit project past. Om te bepalen hoe groot het ruimtebeslag wordt van de nieuwe inrichting is in november 2019 in bewonersavonden een schetsontwerp gepresenteerd. Daarop zijn diverse opmerkingen gemaakt en tips/ideeën aangeleverd. Deze zijn nagenoeg allemaal verwerkt in het voorlopig ontwerp. Dit ontwerp is, vanwege de corona maatregelen, digitaal verspreid onder de stakeholders in juli 2020. Via diverse huis-aan-huis verspreide nieuwsbrieven is men hierop geattendeerd. Daarbij is gebruik gemaakt van 3D tekeningen om het ontwerp te verhelderen. Tevens is ook een verkeerssimulatie opgesteld, waarmee inzichtelijk is gemaakt dat de beoogde inrichting de verkeersintensiteiten goed kan afwikkelen en dat bewoners hun percelen veilig en goed kunnen verlaten. Op het voorlopig ontwerp zijn nog slechts enkele reacties gekomen over gewenste kleine aanpassingen. Deze zijn verder verwerkt en hebben geleid tot het definitief ontwerp in maart 2021.

7.3.2 Vooroverleg

Rijkswaterstaat

Dit plan is beoordeeld op de beheerdersaspecten, zoals deze door Rijkswaterstaat Zuid-Nederland worden behartigd. Het bestemmingsplan geeft Rijkswaterstaat geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Provincie Limburg

Het plan is beoordeeld op de adequate doorwerking van de provinciale belangen. De beoordeling van het plan geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen. Indien dit bestemmingsplan op deze wijze verder in procedure wordt gebracht, zal er voor de provincie geen aanleiding zijn om een zienswijze in te dienen tegen het ontwerpbestemmingsplan.

Waterschap Limburg

Het waterschap heeft te kennen gegeven akkoord te gaan met het bestemmingsplan. Wel wordt gewezen op dat de afwatering van het wegwater niet rechtstreeks mag lozen op het oppervlaktewaterlichaam. Hier is echter geen sprake van, het wegwater gaat naar een infiltratiesysteem onder de weg. De gemeente neemt dit deel van het waterschap over in eigendom en de Zompgraaf wordt ingekort. Daarmee is waarschijnlijk wel een leggerwijziging nodig, maar vergunning niet aan de orde omdat deze waterloop er straks niet meer is ter hoogte van het plangebied.

Veiligheidsregio Limburg-Noord

Naast de toekomstig aan te leggen Oostverbinding is een huisvesting voor arbeidsmigranten gelegen. De hoofdtoegang is vanaf de Henri Dunantstraat en tevens een calamiteitentoeegang gelegen vanaf de Stationsstraat. Zorg dat deze calamiteitentoeegang wordt aangesloten op de toekomstige Oostverbinding. De huidige weg met halfverharding vervalt, aangezien op deze plaats de nieuwe Verbindingsweg is beoogd. De calamiteiteningang voor de campus met huisvesting voor arbeidsmigranten wordt via een semi verharde inrit aangesloten op de nieuwe Oostverbinding.

7.3.3 Zienswijzen

PM

8 PROCEDURE

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) is in werking getreden met ingang van 1 juli 2008. De wettelijke procedure start met het moment van ter inzage legging van het ontwerp bestemmingsplan. De procedure ziet er als volgt uit:

- Openbare kennisgeving van het ontwerp bestemmingsplan;
- Terinzagelegging van het ontwerp en bijbehorende stukken gedurende 6 weken;
- Gedurende de termijn van terinzagelegging kunnen door een ieder schriftelijk of mondeling zienswijzen worden ingebracht;
- Vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad binnen 12 weken;
- Algemene bekendmaking van het bestemmingsplan door terinzagelegging met voorafgaande kennisgeving en toezending aan gedeputeerde staten en betrokken rijksdiensten, waterschappen en gemeenten: binnen 2 weken dan wel, indien gedeputeerde staten of de inspecteur zienswijzen hebben ingebracht of het bestemmingsplan gewijzigd is vastgesteld, binnen 6 weken na vaststelling;
- Mogelijkheid tot beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State binnen 6 weken na bekendmaking voor belanghebbenden;
- Inwerkingtreding op de dag na afloop van de beroeps/inwerkingtreding termijn, zijnde 6 weken na de bekendmaking, tenzij binnen deze termijn een verzoek om een voorlopige voorziening is ingediend bij de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.