

Bestemmingsplan Oostverbinding Venray Eindrapport zienswijzen

Gemeente Venray
Postbus 500
5800 AM Venray

Samengesteld door
Team Ruimtelijke Ontwikkeling

Inhoud

1	Inleiding	5
2	Zienswijzen	6
3	Vervolg procedure	27
	Bijlagen	29

Niet openbaar:

Bijlage A Overzicht indieners zienswijzen + inhoudelijke zienswijzen (deze bijlage heeft een vertrouwelijk karakter in verband met persoonsgegevens die niet ter inzage worden gelegd)

1 Inleiding

Deze nota bevat de gemeentelijke reactie op de binnengekomen zienswijzen Venray' en het advies van de commissie voor de milieueffectrapportage naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan en milieueffectrapportage 'Oostverbinding' met identificatienummer NL.IMRO.0984.BP19023-on01.

Het ontwerpbestemmingsplan en het MER hebben ter visie gelegen van 21 mei 2021 tot en met 1 juli 2021. Tijdens de inzage termijn heeft een ieder het recht gehad een schriftelijke of mondelinge zienswijze in te dienen bij de gemeenteraad. In deze nota wordt ingegaan op de ingediende zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan en het MER.

Er zijn 14 zienswijzen en het advies van de commissie voor de milieueffectrapportage binnengekomen tegen het ontwerpbestemmingsplan en het MER. De zienswijzen zijn binnen de daartoe gestelde termijn verzonden naar de gemeente en dus ontvankelijk. In hoofdstuk 2 volgt de inhoudelijke behandeling van deze zienswijzen en het advies van de commissie voor de milieueffectrapportage. De reactie wordt samengevat weergegeven en van een gemeentelijk standpunt voorzien. Daarbij is aangegeven of en in hoeverre de reactie tot aanpassing van het vast te stellen bestemmingsplan en MER leidt.

Bijlage A bevat de gegevens van de reclamanten en de inhoudelijke reacties.

2 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan en het MER Oostverbinding Venray hebben ter visie gelegen van 21 mei 2021 tot en met 1 juli 2021. In deze periode was het voor eenieder mogelijk om zienswijzen in te dienen tegen het plan. Gedurende deze periode zijn er 14 schriftelijke reacties binnengekomen en een advies van de commissie voor de milieueffectrapportage. Zienswijze 1 heeft betrekking op de rotonde Stationsweg-Verbindingsweg, Zienswijze 2 en 8 hebben voornamelijk betrekking op de rotonde Stationsweg-Klaproos. De overige zienswijzen hebben betrekking op de route Klaproos-Kruidenlaan-Sleutelbloem.

De persoonsgegevens van de natuurlijke personen van de indiener van de zienswijze zijn geanonimiseerd verwerkt in het Eindrapport zienswijzen, in verband met de bescherming van de privacy van de gegevens op internet.

1. xxx,xxx (reclamant 1) op 11 mei 2021, 17 mei 2021 binnengekomen;
2. xxx,xxx (reclamant 2) op 15 juni 2021, 17 juni 2021 binnengekomen;
3. xxx,xxx (reclamant 3) op 27 juni 2021, 27 juni 2021 binnengekomen;
4. xxx,xxx (reclamant 4) op 24 juni 2021, 28 juni 2021 binnengekomen;
5. xxx,xxx (reclamant 5) op 28 juni 2021, 28 juni 2021 binnengekomen;
6. xxx,xxx (reclamant 6) op 28 juni 2021, 28 juni 2021 binnengekomen;
7. xxx,xxx (reclamant 7) op 29 juni 2021, 29 juni 2021 binnengekomen;
8. xxx,xxx (reclamant 8) op 28 juni 2021, 30 juni 2021 binnengekomen;
9. xxx,xxx (reclamant 9) op 30 juni 2021, 30 juni 2021 binnengekomen;
10. xxx,xxx (reclamant 10) op 30 juni 2021, 30 juni 2021 binnengekomen;
11. xxx,xxx (reclamant 11) op 30 juni 2021, 30 juni 2021 binnengekomen;
12. xxx,xxx (reclamant 12) op 30 juni 2021, 30 juni 2021 binnengekomen;
13. xxx,xxx (reclamant 14) op 26 juni 2021, 1 juli 2021 binnengekomen;
14. xxx,xxx (reclamant 15) op 30 juni 2021, 1 juli 2021 binnengekomen;

Aan alle indieners van zienswijze is een uniek nummer toegekend. Dit overzicht van nummers inclusief adresgegevens staat opgenomen in de bijlage A.

Onderstaand zijn deze zienswijzen samengevat en beantwoord. Per zienswijze is aangegeven of deze binnen de gestelde termijn is ontvangen, daarnaast inhoudelijk onderbouwd is en of de zienswijze ontvankelijk wordt verklaard. De termen reclamant en indiener van zienswijze worden door elkaar gebruikt en hebben een identieke betekenis. Dit is in het gemeentelijk antwoord op de zienswijze vermeld. Vervolgens is het advies van de commissie voor de milieueffectrapportage samengevat en beantwoord.

Zienswijze 1

Ontvankelijkheid

- Schriftelijke zienswijze d.d. 11 mei 2021, ontvangen op 17 mei 2021.
- De zienswijze is voor de aanvang van de gestelde termijn ingediend maar op grond van artikel 6:10 Awb kan niet-ontvankelijkheid achterwege blijven indien het besluit ten tijde van de indiening wel reeds tot stand was gekomen, of nog niet tot stand was gekomen, maar de indiener redelijkerwijs kon menen dat dit wel het geval was.
- De zienswijze is inhoudelijk onderbouwd.
- De zienswijze is dan ook ontvankelijk.

Zienswijze

- a. Reclamant stelt dat door de nieuwe rotonde die de Stationsweg verbindt met de nieuwe verbindingsweg (net aan de oostzijde van de A73) dit ten koste gaat van de privacy door voorbijkomende voetgangers en fietsers.
- b. De inschatting is dat de constructie van de rotonde leidt tot langzamer verkeer en meer fijnstof en geluidsoverlast. Vanwege de overwegende windrichting of ontbreken van wind leidt dit tot overlast bij reclamant.
- c. De rotonde leidt tot een waardevermindering van de woning van reclamant.

Standpunt gemeente

- a. In de huidige situatie lopen voetgangers op ca. minimaal 27 meter van de voorgevel (fietsers ca. 29m), na realisatie rotonde is dit ca. 22 meter (fietsers 24 m). Er is hier daarom geen sprake van onaanvaardbare aantasting van de privacy. Daarnaast is het planten van afschermende beplanting voorgesteld aan reclamant, maar op dit voorstel is niet ingegaan.
- b. Langzaam rijdend verkeer leidt niet tot meer fijnstof en wegverkeerslawaai. De inschatting van reclamant is niet met feiten onderbouwd. Uit studies vanwege dit project is gebleken dat sprake is van een alleszins aanvaardbare situatie voor zowel geluid als voor de emissie van fijnstof.
- c. Onze inschatting is dat zou er al sprake zijn van een planologische verslechtering, dat deze binnen de drempel van het normaal maatschappelijk risico blijft omdat de onderhavige ontwikkeling als een normale maatschappelijke ontwikkeling kan worden betiteld. Van planschade is in dat geval geen sprake. Indien reclamant van mening is dat hij planschade lijdt staat het hem vrij om een gemotiveerde planschadeclaim in te dienen vanaf onherroepelijk worden van het bestemmingsplan gedurende een termijn van 5 jaar.

Conclusie

De zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 2

Ontvankelijkheid

- Schriftelijke zienswijze d.d. 15 juni 2021, ontvangen op 17 juni 2021.
- De zienswijze is binnen de gestelde termijn ingediend.
- De zienswijze is inhoudelijk onderbouwd.
- De zienswijze is dan ook ontvankelijk.

Zienswijze

- a. Het nieuwe plan leidt tot geluidsoverlast in de zijtuin en het overdekt terras van reclamant. Reclamant stelt dat in verband met het ontbreken van een achtertuin de woning met tuin daarom zo geprojecteerd is dat deze aan de zijkant ligt. De gemeente heeft in 2007 de benodigde vergunningen verleend.
- b. Zowel de Stationsweg als de Klaproos worden drukker. Vanwege de ligging van de woning van reclamant vormt de woning geen geluidsbuffer.
- c. Behalve toename van geluidhinder buiten, zal er ook sprake zijn van een toename van geluidhinder binnen.
- d. Volgens de rapporten is er sprake van een toename van 97% van het vrachtverkeer op de Stationsweg en de Klaproos. Dit leidt tot geluidshinder en aantasting van privacy (hogere zitpositie vrachtwagenchauffeurs). Verder is het zo dat het verkeerskundig onderzoeksrapport van RHDHV aangeeft dat meer mensen zullen kiezen voor de route via de verbindingsweg en vervolgens via de Klaproos en Sleutelbloem. Dit levert verkeersoverlast op en is ongewenst.
- e. Door het realiseren van een rotonde gaat de geluidsoverlast voor wat betreft het remmen en optrekken van verkeer omhoog.
- f. Door de toename en meer optrekken en afremmen van het verkeer is sprake van een toename van stikstof uitstoot. In de rapportages wordt hier geen rekening mee gehouden en wordt uitgegaan van onzekere prognoses (afname uitstoot van auto's). Dit alles komt de gezondheid niet ten goede.
- g. Door toename van het verkeer is reclamant bezorgd om de veiligheid en moeilijker op de weg op en af te kunnen komen.
- h. Bovenstaande punten leiden tot een waardevermindering van de woning van reclamant.

Standpunt gemeente

- a. De Klaproos is getypeerd als een wijkontsluitingsweg van de wijk Landweert. De intensiteit van het wegverkeer en daaruit voort vloeiend wegverkeersgeluid zijn inherent aan het wonen aan een dergelijke ontsluitingsweg. Door autonome groei neemt het verkeer toe over de Klaproos en Stationsweg. De normstelling in het akoestisch onderzoek is gebaseerd op de blootstelling op de gevel van de woning van reclamant en niet op de tuin of een overdekt terras. De situatie bleek vergunbaar te zijn. Bij deze woning is het gemeentelijk geluidbeleid (en dus de eis van één geluidluwe gevel) niet

van toepassing. Er wordt voldaan aan het wettelijk kader, aangetoond door de diverse studies behorende tot het plan, waarmee een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is geborgd.

- b. zie a.
- c. zie a.
- d. In het rapport '*Verbindingsweg Henri Dunantstraat-Stationsweg, Nut en noodzaak*' wordt het percentage van 97% genoemd. In deze zienswijze is in de uitleg van de 97% een misverstand ontstaan in het begrip verbindingsweg. Dat heeft namelijk betrekking op de nieuw aan te leggen weg langs de A73 en de Stationsweg. Als gekeken wordt naar aantallen dan is het aantal voertuigen dat uiteindelijk kiest voor de route via de Klaproos laag. In getal zal het ter hoogte van de woning van reclamant om een toename van 200-250 motorvoertuigen per richting gaan (dat zijn er ongeveer in totaal 2300 per dag per richting in de nieuwe situatie). Het aandeel vrachtverkeer bedraagt circa 7% en daarbij zullen per etmaal straks 14 tot 18 vrachtwagens per dag extra rijden. De inrichting van de Klaproos als wijkontsluitingsweg is hiervoor geschikt en zorgt daarmee niet voor onaanvaardbare aantasting van woon- en leefklimaat en op het gebied van privacy. Om e.e.a. te monitoren worden tellingen verricht voor en ná de realisatie van het project Oostverbinding. Mocht hiertoe aanleiding bestaan dan kunnen eventueel alsnog maatregelen worden getroffen in overleg met wijkraad, basisschool en aanwonenden.
- e. Bij het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd ten behoeve van dit plan, zijn de rotondes gemodelleerd en daarmee ook de hierbij behorende verkeerhandelingen zoals optrekken en afremmen. Optrekken en afremmen maakt bij kruising of rotonde geen akoestisch significant verschil. Maar toepassing van een ander wegdek en afstanden korter tot woningen kunnen dan leiden tot toenames in geluidsbelasting. Uit het akoestisch onderzoek is echter gebleken dat er hier sprake is van een aanvaardbare situatie. Bij het luchtkwaliteitsonderzoek dat is uitgevoerd ten behoeve van dit plan, zijn de rotondes gemodelleerd en daarmee ook de hierbij behorende verkeerhandelingen zoals optrekken en afremmen. Uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat sprake is van een aanvaardbare situatie. Daarnaast is het een vaststaand feit dat de emissie van fijnstof in de toekomst zal afnemen door het schoner worden van het wagenpark.
- f. Via de verkeerssimulatie is aangetoond dat de doorstroming voldoende gewaarborgd is. Het kan inderdaad voorkomen dat in de spijstijden een korte rij auto's ontstaat, en dat is een normaal beeld op rotondes omdat voorrang aan het verkeer op de rotonde of fietsers moet worden verleend. Bij deze verkeerssimulatie worden wachttijdnormen gehanteerd vanuit verkeersveiligheid die als acceptabel worden geacht om een korte rij auto's weer op te laten lossen of een weg op te rijden. Zowel in de ochtend- als avondspits zijn er weliswaar clusters van voertuigen waar te nemen richting de rotonde, maar tussen de clusters met auto's is nog voldoende tijd om de inrit in en uit te rijden.
- g. Zie standpunt gemeente onder 1c).

Conclusie

De zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 3

Ontvankelijkheid

- Schriftelijke zienswijze d.d. 27 juni 2021, ontvangen op 27 juni 2021.
- De zienswijze is binnen de gestelde termijn ingediend.
- De zienswijze is inhoudelijk onderbouwd.
- De zienswijze is dan ook ontvankelijk.

Zienswijze

- a. Reclamant dient een zienswijze in vanwege achtergehouden informatie. Vele omwonenden hebben informatie ontvangen over geluidsnormen die verhoogd worden, zij niet.
- b. De doorstroom van vrachtverkeer door de Klaproos zoals in het verkeerskundig onderzoeksrapport van RHDHV te lezen is niet gecommuniceerd.
- c. Reclamant woont op een afstand van 20 meter van bestaande Stationsweg, waardoor problemen worden voorzien voor in- en uitrijden perceel. De nieuwe situatie gaat voor problemen zorgen in de vorm van geluidsoverlast, stankoverlast en trillingsoverlast, te meer de woning van reclamant een oude woning betreft.

Standpunt gemeente

- a. Deze bewoners waren blijkbaar in de veronderstelling een brief te krijgen vanwege een hogere grenswaarde. Bij hun woning is dat echter niet aan de orde, vandaar dat zij geen brief over dat geluidsaspect hebben gekregen. Daarvoor heeft de gemeente alleen diegene aangeschreven die daar mee te maken krijgen (enkele woningen aan de Wilhelmina Druckerstraat en Wilhelmina Sangersstraat) en een informatiemoment voor diegene georganiseerd. Er is dus geen informatie achtergehouden. Via nieuwsbrieven is doorlopend geïnformeerd.
- b. In het rapport 'Verbindingsweg Henri Dunantstraat-Stationsweg, Nut en noodzaak verbinding' wordt ingegaan op het vrachtverkeer. Als gekeken wordt naar aantallen dan is het aantal voertuigen dat uiteindelijk kiest voor de route via de Klaproos laag. In getal zal het ter hoogte van de woning van reclamant om een toename van 200-250 motorvoertuigen per richting gaan op de Klaproos (dat zijn er ongeveer in totaal 2300 per dag per richting). Het aandeel vrachtverkeer is beperkt en daarbij zullen per etmaal straks naar verwachting 10 tot 15 vrachtwagens per dag extra rijden. De inrichting van de Klaproos als wijkontsluitingsweg is hiervoor geschikt en zorgt daarmee niet voor onaanvaardbare aantasting van woon- en leefklimaat en op het gebied van privacy. Ook door de inpassing van de rotonde zullen voertuigen met lagere snelheid de woning passeren en op grotere afstand van de woning (en tuin). De huidige situatie afstand

tussen hoek woning tot aan kruising rijbaan Klaproos-Stationsweg bedraagt 18 meter. In de nieuwe situatie wordt dit 24 meter. Aan de zijde van de Stationsweg wordt de afstand tussen woning en as van de rijbaan ook ruimer. Daar ligt nu de as van de weg op 13 meter van de gevel, in de nieuwe situatie op 17 meter. Om e.e.a. te monitoren worden tellingen verricht voor en ná de realisatie van het project Oostverbinding. Mocht hiertoe aanleiding bestaan dan kunnen eventueel alsnog maatregelen op de Klaproos worden getroffen in overleg met wijkraad, basisschool en aanwonenden.

- c. Zie standpunt gemeente onder 2e, 2f en 2g). Daarnaast is de verwachting dat de doorstroming wordt verbeterd waardoor het aspect geurhinder geen rol speelt. Trillinghinder wordt veelal veroorzaakt door obstakels dan wel door een slecht wegdek. Van beiden is geen sprake waarbij wordt opgemerkt dat vanwege de reconstructie en door regulier beheer en onderhoud mogelijke trillinghinder juist wordt voorkomen.

Conclusie

De zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 4

Ontvankelijkheid

- Schriftelijke zienswijze d.d. 24 juni 2021, ontvangen op 28 juni 2021.
- De zienswijze is binnen de gestelde termijn ingediend.
- De zienswijze is inhoudelijk onderbouwd.
- De zienswijze is dan ook ontvankelijk.

Zienswijze

- a. Reclamant stelt dat de sluiproute door de Landweert richting Smakterheide via de Klaproos-Kruidenlaan-Sleutelbloem drukker wordt. Dit betekent meer verkeersoverlast en geluidhinder binnen de woonwijk.
- b. De Stationsweg is een weg met aanliggende bebouwing die de weg minder geschikt maakt om zwaarder te belasten als ontsluitingsweg.
- c. Er wordt gesteld door reclamant dat de onderbouwing zwak is voor de gekozen optie van een verbindingsweg. De Henri Dunantstraat is geschikter als oost-west ontsluitingsweg omdat aanliggende bebouwing ontbreekt.
- d. Reclamant mist tellingen, metingen en verwachtingen van de sluiproute. Volgens de rapporten is er sprake van een toename van 97% van het vrachtverkeer op de Kruidenlaan, Sleutelbloem en de Klaproos. Dit leidt tot geluidshinder. Verder is het zo dat het verkeerskundig onderzoeksrapport van RHDHV aangeeft dat meer mensen zullen kiezen voor de route via de verbindingsweg zoals via de Klaproos en Sleutelbloem. Dit levert verkeers- en geluidsoverlast op en is ongewenst. Het aantal gehinderden op deze route is groter dan op de meeste singels. Reclamant stelt dat de geluidsbelasting op de Klaproos 54 dB zal bedragen.

- e. Reclamant mist ook een alternatief voor oost-west ontsluiting via de A73, Maasheseweg en Singels en de route wordt nu veel gebruikt door de aanwezigheid van de supermarkt door bezoekers, bevoorradings- en bezorgbusjes. Ook de sluiproute vanuit de Stationsweg door Kruidenlaan, Sleutelbloem, Maasheseweg is ongenoemd.

Standpunt gemeente

- a. De toename van het verkeer ter hoogte van de woning van reclamant wordt geraamd op 400 voertuigen per etmaal per richting, en is daarmee zeer beperkt ten opzichte van het huidige aantal voertuigen en dit komt neer op 2700 voertuigen per etmaal per richting in 2030. De aanwezigheid van grote intensiteiten aan sluipverkeer is ons onbekend. Overigens komt deze toename niet alleen door het project 'Oostverbinding' maar zit voor een gedeelte ook in de autonome groei van het verkeer. Het verkeer wordt sowieso drukker, ongeacht of het project wordt gerealiseerd of niet. De toename aan verkeer als gevolg van het project 'Oostverbinding' leidt tot een verkeerintensiteit die past bij de wegcategorie 'wijkontsluitingsweg' waartoe Klaproos-Kruidenlaan-Sleutelbloem behoren. Daarmee is verkeersoverlast niet te verwachten. Van een onderzoeksplicht naar geluidseffecten is geen sprake. Desondanks leert een snelle screening dat de effecten op geluid in de wijk Landweert door het project door de geringe toename aan verkeer (circa 10%) niet tot merkbare verschillen zullen leiden ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee is een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voorzien.
- b. De wegfunctie van de Stationsweg tussen Oostsingel en A73 is nu gebiedsontsluitingsweg en dat blijft ongewijzigd. De nieuwe inrichting maakt de weg juist geschikt voor de functie van gebiedsontsluitingsweg.
- c. De kern van het project Oostverbinding gaat om een structuurversterking aan de oostzijde van Venray. Verkeersstromen zullen hierdoor veranderen. Alle ontsluitingswegen spelen hierbij een rol, waarbij meerdere oost-west verbindingen van belang zijn zoals ook de Henri Dunantstraat. Meerdere varianten zijn bekeken waarbij de voorliggende optie van het realiseren van de verbindingsweg als beste optie naar voren kwam. De effecten van het aanleggen van de nieuwe verbindingsweg zijn positief voor veel inwoners. Naar verwachting wordt de doorstroming en verkeersveiligheid verbeterd. De verkeersstromen op de Stationsweg zullen stijgen (per wegvak verschillend), desondanks is sprake van een goed woon- en leefklimaat, onder andere omdat hier adequate maatregelen zijn of worden getroffen (zoals parallelwegen en stil asfalt).
- d. Zie standpunt gemeente onder 2d). Onduidelijk is waar reclamant zich op baseert bij genoemde geluidsbelasting. Indien niet voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB bestaat de mogelijkheid om na een afweging ontheffing hiervan te verlenen door een hogere grenswaarde te verlenen tot maximaal 63 dB in stedelijk gebied.
- e. De nieuwe verbinding is ook juist van belang voor intern verkeer op het onderliggend wegennet. Daarbij moet bedacht worden dat het verkeer op het onderliggend wegennet, niet afgewikkeld dient te worden via de A73 als hoofdverbinding. Daardoor ontstaat een

grotere kans op filevorming op de A73 en dat kan op zich verdringingseffecten van het verkeer hebben dat zorgt voor juist meer verkeer op het onderliggende wegennet. Appellant noemt ook de Kruidenlaan als aandachtspunt. Wij zien de genoemde routes niet als problematische sluiproutes. Het verkeer van en naar de supermarkt kan goed worden verwerkt via de huidige wegenstructuur en is niet te categoriseren als sluiptverkeer.

Conclusie

De zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 5

Ontvankelijkheid

- Schriftelijke zienswijze d.d. 28 juni 2021, ontvangen op 28 juni 2021.
- De zienswijze is binnen de gestelde termijn ingediend.
- De zienswijze is inhoudelijk onderbouwd.
- De zienswijze is dan ook ontvankelijk.

Zienswijze

- a. Reclamant verwacht dat de nieuwe verbindingsweg van Stationsweg naar Henri Dunantstraat zeker veel overlast gaat geven op de Sleutelbloem, met name vanwege het vrachtverkeer dat naar het bedrijventerrein Smakterheide rijdt.

Standpunt gemeente

- a. Op basis van de onderzoeken is het niet aannemelijk dat vrachtverkeer via de route Klaproos-Kruidenlaan-Sleutelbloem en vervolgens Keizersveld/Smakterheide gaat rijden, maar het is aannemelijker dat het verkeer gebruik blijft maken van de Maasheseweg naar de A73. Het aantal vrachtvoertuigen dat uiteindelijk kiest voor de route Klaproos-Kruidenlaan-Sleutelbloem is naar verwachting laag. In getal zal het om een toename van 14 tot 18 vrachtwagens per etmaal gaan. De effecten van het project leiden niet tot een onaanvaardbaar leef- en woonklimaat in de wijk Landweert.

Conclusie

De zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 6

Ontvankelijkheid

- Schriftelijke zienswijze d.d. 28 juni 2021, ontvangen op 28 juni 2021.
- De zienswijze is binnen de gestelde termijn ingediend.
- De zienswijze is (beknopt) inhoudelijk onderbouwd.
- De zienswijze is dan ook ontvankelijk.

Zienswijze

- a. Reclamant verwacht zeker veel overlast.

Standpunt gemeente

- a. Uit de zienswijze komt niet duidelijk naar voren welke overlast waar verwacht wordt en waarom. Uit onderzoeken vanwege dit project is gebleken dat sprake is van een alleszins aanvaardbare situatie.

Conclusie

De zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 7

Ontvankelijkheid

- Schriftelijke zienswijze d.d. 29 juni 2021, ontvangen op 29 juni 2021.
- De zienswijze is binnen de gestelde termijn ingediend.
- De zienswijze is inhoudelijk onderbouwd.
- De zienswijze is dan ook ontvankelijk.

Zienswijze

- a. Reclamant ziet graag een verbod voor vrachtverkeer ingesteld met uitzondering van bestemmingsverkeer voor bijvoorbeeld de supermarkt. Het is absoluut niet wenselijk dat er een toename van groot vrachtverkeer is in een woonwijk zoals Landweert. Met name de Sleutelbloem is gevaarlijk voor fietsers omdat dit een smalle weg met veel bochten is, laat staan als het vrachtverkeer toeneemt. Een vrachtwagen kent veel dode hoeken met ernstige gevolgen bij fietsers. De basisschool 'de Kruudwis' ligt aan een doorgaande weg waar veel kinderen zich op bepaalde tijdstippen bevinden. Reclamant verwacht zeker veel overlast.

Standpunt gemeente

- a. Zie standpunt gemeente onder 2d) en 5a).

Conclusie

De zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 8

Ontvankelijkheid

- Schriftelijke zienswijze d.d. 28 juni 2021, ontvangen op 30 juni 2021.
- De zienswijze is binnen de gestelde termijn ingediend.

- De zienswijze is inhoudelijk onderbouwd.
- De zienswijze is dan ook ontvankelijk.

Zienswijze

- a. Tuinbeleving. De woning van reclamant ligt met de voordeur naar het oosten en de achterdeur naar het westen. Hierdoor komt de rotonde Stationsweg-Klaproos praktisch in de achtertuin te liggen. Als alle motorvoertuigen gaan afremmen en optrekken verwacht reclamant daar zeker hinder van te gaan ondervinden temeer als de verkeersintensiteiten toenemen vanwege de realisatie van de nieuwe verbindingsweg. Door de toename van het vrachtverkeer leidt dit tot een aantasting van privacy (hogere zitpositie vrachtwagenchauffeurs). De koplampen van voorbijkomende motorvoertuigen zullen tuin en huis gaan beschijnen, veel meer dan nu het geval.
- b. Verkeershinder. Door de toename van verkeersintensiteiten verwacht reclamant nog meer opstoppen ontstaan voor hun oprit en heeft dit verkeer bovendien voorrang. Bovendien zullen er meer opstoppen op de Klaproos ontstaan. Geen opstoppen wordt ontkracht door de verkeerssimulatie.
- c. Fijn stof overlast. Door het optrekken en afremmen bij de rotonde zal zorgen voor meer remstof en uitlaatgassen. Remstof schaadt de gezondheid.
- d. Geluidsoverlast. Door het realiseren van een rotonde gaat de geluidsoverlast voor wat betreft het remmen en optrekken van verkeer omhoog. Ook bij stillere elektrische auto's betekent dit overlast in de vorm van bandengeluid. De meetresultaten rijmen niet altijd met eerdere uitgevoerde onderzoeken in de buurt.
- e. Trilling overlast. 97% extra vrachtverkeer gaat via Landweer richting Keizersveld rijden in plaats van via de A73. Het vrachtverkeer zal het beklinkerde middenstuk van de rotonde nodig hebben om goed te kunnen manoeuvreren. Dit in combinatie met het wringen van de opleggerbanden zal dit extra trillingen veroorzaken.
- f. Verkeersveiligheid. Extra (vracht)verkeer door de verbindingsweg zorgt voor gevaarlijke situaties op de Klaproos. Deze weg bevat onoverzichtelijke bochten, zijstraten, opritten, parkeerhavens, open fietsstroken en een schoolzone. Dat er nog geen ongelukken zijn gebeurd is puur geluk. Het is opvallend dat de Klaproos niet wordt vermeld in het verkeersonderzoek, de Sleutelbloem daarentegen wel met hogere hinderscores dan enkele singels.
- g. Woningwaardedaling. Bovenstaande punten leiden tot een waardevermindering van de woning van reclamant.
- h. Enkele aanbevelingen worden gedaan door reclamant:
 - Aanbevolen wordt om een vrachtverkeer verbod in te stellen of de Klaproos een 30 km/zone in te stellen met gescheiden fietsstroken om doorgaand verkeer te ontmoedigen. Verder vermindert de overlast en neemt de verkeersveiligheid toe.
 - turbo strook aanleggen bij rotonde Oostsingel-Stationsweg;
 - turbo strook aanleggen bij rotonde Oostsingel-Circusroos;
 - Spitstrook/wisselstrook tussen afslagen Venray en Venray-Noord;

- Extra oprit vanaf N270 langs Amfoor de A73 op;
- Een oostelijke rondweg in het verlengde van verbindingsweg langs de Spurkterdijk;
- Fietsstraat aanleggen aan noordzijde van Stationsweg tussen Klaproos/Servatiusweg en A73 met aansluitingen op fietsstroken Landweert en fietstunnel onder Oostsingel.

Standpunt gemeente

- a. Zie standpunt gemeente onder 2e). Met bewoners is in het kader van grondtransactie ook toegezegd een haag te leveren ter voorkomen van inkijk van voetgangers en het inschijnen van koplampen. De vrachtwagenintensiteit is ter plaatse zeer laag (zie standpunt gemeente 5a). Daarmee is ernstige aantasting van de privacy niet aan de orde.
- b. Zie standpunt gemeente onder 2g).
- c. Zie standpunt gemeente onder 2f). Remstofdeeltjes behoren tot fijn stof en is daarmee bekeken in het onderzoek naar luchtkwaliteit.
- d. Zie standpunt gemeente onder 2e). De resultaten van geluidsonderzoeken op andere locaties kunnen en mogen niet gebruikt worden bij deze ontwikkeling. Ten allen tijde is sprake van maatwerk bij akoestisch onderzoeken.
- e. Zie standpunt gemeente onder 2d). Trillinghinder wordt veelal veroorzaakt door obstakels dan wel door een slecht wegdek. Van beiden is geen sprake waarbij wordt opgemerkt dat vanwege de reconstructie en door regulier beheer en onderhoud mogelijke trillinghinder juist wordt voorkomen. De overrijdbare strook in het midden van de rotonde wordt niet beklinderd maar wordt voorzien van vast printbeton (met een klinkerlook).
- f. De huidige inrichting van de Klaproos voldoet aan de inrichtingsprincipes 'Duurzaam Veilig'. Met de geringe extra verkeersintensiteit is er op voorhand geen aanleiding om maatregelen te treffen. Om de vinger aan de pols te houden is voor realisatie reeds een verkeerstelling uitgevoerd op de Klaproos, en zal na realisatie dit ook worden uitgevoerd. Daarna kan in overleg met aanwonenden, wijkraad en school alsnog gekeken worden naar eventueel noodzakelijke extra maatregelen om snelheid of oversteekbaarheid te verbeteren. Voor wat betreft de vermelding van de 'Sleutelbloem' in de rapportage wordt eveneens de 'Klaproos' bedoelt. Tijdens het onderzoek zijn deze twee straten abusievelijk onder dezelfde noemer 'Sleutelbloem' samengevoegd bij het berekenen van het aantal gehinderden.
- g. Zie standpunt gemeente onder 1c).
- h. De gemeente staat altijd open voor suggesties. De voorgestelde alternatieven door reclamant zijn fysiek niet inpasbaar of hebben verkeerskundig niet het gewenste effect. Daarbij moet bedacht worden dat het verkeer op het onderliggend wegennet, niet afgewikkeld dient te worden via de A73 als hoofdverbinding. Daardoor ontstaat een grotere kans op filevorming op de A73 en dat kan op zich verdringingseffecten van het verkeer hebben dat zorgt voor juist meer verkeer op het onderliggende wegennet. Extra af- en opritten op de A73 is niet aan de orde, omdat Rijkswaterstaat niet te veel af- en

opritten op korte afstand accepteert i.v.m. de verkeersveiligheid. De fietsers staan in het huidige ontwerp op de voorgrond en worden gefaciliteerd in brede vrij liggende fietspaden met oversteekvoorzieningen, danwel rotondes waarbij zij voorrang genieten. Een extra strook op de rotondes op de Oostsingel zal niet leiden tot afname van verkeer op de Klaproos omdat deze route nu immers ook al beschikbaar is. Een vrachtwagenverbod is een maatregel die nu niet wordt overwogen omdat deze erg lastig te handhaven is en de toename van vrachtverkeer beperkt is. Wel zal de toekomstige verkeerssituatie gemonitord worden. Als daar afwijkingen worden geconstateerd, zullen aanvullende maatregelen worden overwogen. Een oostelijke rondweg langs de Spurkterdijk is niet aan de orde. De aan te leggen verbindingsweg is vooral gericht op intern verkeer en daarvoor heeft doortrekking van de rondweg langs de Spurkterdijk geen functie. Als alternatief voor het extra verkeer op de route Klaproos is deze eveneens niet in beeld, omdat de toename acceptabel is.

Conclusie

De zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 9

Ontvankelijkheid

- Schriftelijke zienswijze d.d. 30 juni 2021, ontvangen op 30 juni 2021.
- De zienswijze is binnen de gestelde termijn ingediend.
- De zienswijze is inhoudelijk onderbouwd.
- De zienswijze is dan ook ontvankelijk.

Zienswijze

- a. Reclamant stelt dat de nieuwe verbindingsweg nog meer overlast door woon-werk verkeer en aantallen vrachtwagens gaat geven. Vrachtverkeer moet via de snelweg van industrieterrein naar industrieterrein gaan en niet via de verbindingsweg. Waarom stimuleert de gemeente dit?
- b. Reclamant stelt dat de nieuwe verbindingsweg geluidsoverlast en slaaptekort veroorzaken. Airco's en warmtepompen mogen maar 40 dB geluid produceren terwijl metingen op de Klaproos al waardes van 63 dB aangeven terwijl 48 dB de norm is.
- c. Reclamant stelt dat de nieuwe verbindingsweg nog gevaarlijkere situaties oplevert en snelheden van verkeer.
- d. Reclamant stelt dat door het toenemend verkeer door de nieuwe verbindingsweg het wegdek verslechtert langs de betrokken wegen Klaproos-Kruidenlaan-Sleutelbloem. Door de toename van het verkeer wordt de overlast groter bij de school en vele drempels.
- e. Reclamant stelt dat de nieuwe verbindingsweg leidt tot gezondheidsklachten door veel meer fijn stof en uitlaatgassen.

- f. Reclamant stelt dat de nieuwe verbindingsweg leidt tot een waardevermindering van de woning langs de sluiproute.
- g. Het burgerbelang moet boven het economische belang worden geplaatst. Het ingehuurd bureau geeft aan dat het beoogde plan zeer negatief scoort op bovengenoemde punten.

Standpunt gemeente

- a. Zie standpunt gemeente onder 5a).
- b. Uit het akoestisch onderzoek uitgevoerd ten behoeve van dit project blijkt dat sprake is van een aanvaardbare situatie conform de geldende Wet geluidhinder. De vergelijking met warmtepompen is hier niet op zijn plaats omdat deze vallen onder het Bouwbesluit en niet onder de Wet geluidhinder. Indien niet voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB bestaat de mogelijkheid om na een afweging ontheffing hiervan te verlenen door een hogere grenswaarde te verlenen tot maximaal 63 dB in stedelijk gebied.
- c. Een verband tussen een nieuw aan te leggen weg en snelheidsovertredingen en overige aan veiligheid gerelateerde zaken is niet te leggen. Bij de inrichting van de wegen worden juist snelheidsbeheersing en veiligheid als uitgangspunten gehanteerd bij de ontwerpen. Dat heeft invloed gehad op de oplossingen voor kruispunten (rotondes), wegbreedte, oversteekvoorzieningen etc. Via monitoring zal de snelheid en verkeersveiligheid in de gaten worden gehouden.
- d. Het onderhoud wordt uitgevoerd conform het wegenbeleidsplan, waarin de kwaliteit van het wegdek jaarlijks wordt gemonitord en mocht dit onder het vereiste niveau zakken, er maatregelen worden getroffen om het vereiste kwaliteitsniveau weer te bereiken (zoals nieuw asfalt aanbrengen). Voor wat betreft te verwachten overlast is huidige inrichting van de Klaproos als wijkontsluitingsweg hiervoor geschikt en zorgt daarmee niet voor onaanvaardbare aantasting van woon- en leefklimaat. Ook nadelige milieueffecten liggen niet in de lijn der verwachtingen door de geringe toename aan verkeer (circa 10%).
- e. Uit het luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd ten behoeve van dit project blijkt dat sprake is van een aanvaardbare situatie. Zie standpunt gemeente onder 2 f).
- f. Zie standpunt gemeente onder 1 c).
- g. Onduidelijk is wat bedoeld wordt met zeer negatief. We kijken als gemeente naar het algemeen belang en maken hier een weging in (woon- en leefklimaat vormt hier een onderdeel van). Het is echter niet zo dat het economisch belang prevaleert. Gelet op de uitkomsten van alle onderzoeken en afwegingen zijn wij van mening dat de ontwikkeling niet zorgt voor een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Conclusie

De zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 10

Ontvankelijkheid

- Schriftelijke zienswijze d.d. 30 juni 2021, ontvangen op 30 juni 2021.
- De zienswijze is binnen de gestelde termijn ingediend.
- De zienswijze is inhoudelijk onderbouwd.
- De zienswijze is dan ook ontvankelijk.

Zienswijze

- a. Reclamant verneemt uit bronnen dat de realisatie van de verbindingsweg ertoe zal leiden dat een grote toename van vrachtverkeer over de Klaproos-Kruidenlaan-Sleutelbloem zal ontstaan. Dit is een niet wenselijke situatie voor de veiligheid in de wijk en bij de school. Mocht dit daadwerkelijk tot de veronderstelde toename van het vrachtverkeer leiden eist reclamant dat er per ommekeer een vrachtwagenverbod wordt ingesteld.
- b. Tevens zal dit leiden tot een grote toename van geluidsoverlast en trillingen waardoor schades en leefbaarheid in de wijk worden aangetast.
- c. Reclamant stelt dat het project leidt tot een waardevermindering van langs de route gelegen koopwoningen waarvoor reclamant de gemeente aansprakelijk stelt en in dit geval compensatie van waardeverlies en verlies in woongenot.

Standpunt gemeente

- a. Zie standpunt gemeente onder 5a). Om e.e.a. te monitoren worden tellingen verricht voor en ná de realisatie van het project Oostverbinding. Mocht hiertoe aanleiding bestaan dan kunnen eventueel alsnog maatregelen worden getroffen in overleg met wijkraad, basisschool en aanwonenden. Een vrachtwagenverbod is een van de mogelijke maatregelen maar is op voorhand niet aan de orde.
- b. Zoals hiervoor benoemd onder a), is een sterke toename aan vrachtverkeer niet aan de orde. Daarmee is er geen aanleiding om hinder inzake geluid en trillingen te verwachten. Daarnaast wordt trillinghinder veelal veroorzaakt door obstakels dan wel door een slecht wegdek. Van beiden is geen sprake waarbij wordt opgemerkt dat vanwege de reconstructie en door regulier beheer en onderhoud mogelijke trillinghinder juist wordt voorkomen.
- c. Zie standpunt gemeente onder 1 c).

Conclusie

De zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 11

Ontvankelijkheid

- Schriftelijke zienswijze d.d. 30 juni 2021, ontvangen op 30 juni 2021.
- De zienswijze is binnen de gestelde termijn ingediend.
- De zienswijze is inhoudelijk onderbouwd.
- De zienswijze is dan ook ontvankelijk.

Zienswijze

- a. Reclamant vreest voor een toename van het gemotoriseerde verkeer. De Klaproos gaat uitnodigend werken als verkorte weg om naar de nieuwe Maasheseweg en bedrijventerrein Smakterheide te rijden. Om dit te voorkomen moet de gemeente verkeershinderende maatregelen treffen, zoals het realiseren van drempels of wegversmallingen.

Standpunt gemeente

- a. Uit het onderzoek '*Verbindingsweg Henri Dunantstraat-Stationsweg, Nut en noodzaak*' blijkt dat er slechts sprake is van een beperkte toename van het aantal voertuigbewegingen op de Klaproos-Kruidenlaan-Sleutelbloem (circa 10%). De huidige inrichting van de wijkontsluitingsweg Klaproos kan deze verkeersgroei aan. Op voorhand zijn geen verkeerstechnische maatregelen aan de orde. Om e.e.a. te monitoren worden tellingen verricht voor en ná de realisatie van het project Oostverbinding. Mocht hiertoe aanleiding bestaan dan kunnen eventueel alsnog maatregelen worden getroffen in overleg met wijkraad, basisschool en aanwonenden.

Conclusie

De zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 12

Ontvankelijkheid

- Schriftelijke zienswijze d.d. 30 juni 2021, ontvangen op 30 juni 2021.
- De zienswijze is binnen de gestelde termijn ingediend.
- De zienswijze is inhoudelijk onderbouwd.
- De zienswijze is dan ook ontvankelijk.

Zienswijze

- a. Reclamant heeft met verbazing kennis genomen van de plannen over de nieuwe verbindingsweg tussen de Henri Dunantstraat en Stationsweg met onder andere een rotonde aan de Klaproos. In de plannen staat dat er een toename van verkeer is op de Sleutelbloem. Reclamant concludeert dus ook een toename op Klaproos en stukje

Kruidenlaan waar een basisschool aan is gelegen en een 30 km/ zone is. Hier liggen drempels die veel geluidsoverlast geven bij wagens met aanhangers. Hier zal binnen nu en 10 jaar een toename van vrachtverkeer zijn. Reclamant heeft er geen begrip voor dat de Klaproos een verbinding moet worden tussen de A73 en industrieterrein Smakterheide. Dit leidt tot nog meer geluidsoverlast en gevaarlijke situaties bij school.

- b. Daarnaast is reclamant niet geïnformeerd door de gemeente
- c. In de rapporten worden betere alternatieven vermeld zoals de Henri Dunantstraat die aansluit op de singels waar veel minder huizen aan grenzen dan de Klaproos, Kruidenlaan en Sleutelbloem.

Standpunt gemeente

- a. Zie standpunt gemeente onder 5a) en 11a).
- b. De communicatie over dit project wordt uitvoerig gedaan via nieuwsbrieven, welke worden verspreid in het gebied waar de fysieke maatregelen van het project worden uitgevoerd, en onder andere naar wijkraad Landweert wordt gestuurd. Daarnaast worden deze ook naar de pers gestuurd, welke regelmatig hierover berichten. Daarnaast zijn er de officiële aankondigingen verschenen over de Notitie van Reikwijdte en Detailniveau, de planMER en de vooraankondiging van het bestemmingsplan in het kader van artikel 1.3.1. Bro.
- c. Zie standpunt gemeente onder 4c) en 11a). Gelet op de beperkte groei van het verkeer (onder andere zeer lage aantallen vrachtwagens) zal dit niet leiden tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat in Landweert.

Conclusie

De zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 13

Ontvankelijkheid

- Schriftelijke zienswijze d.d. 26 juni 2021, ontvangen op 1 juli 2021.
- De zienswijze is binnen de gestelde termijn ingediend.
- De zienswijze is inhoudelijk onderbouwd.
- De zienswijze is dan ook ontvankelijk.

Zienswijze

- a. Reclamant heeft kennis genomen van de plannen over de nieuwe verbindingsweg tussen de Henri Dunantstraat en Stationsweg met onder andere een rotonde aan de Klaproos. Klaproos- Kruidenlaan en Sleutelbloem gaan als verbindingsweg fungeren. Dit gaat echter betekenen dat er veel meer verkeer (en daarmee geluidsoverlast) gaat rijden, aan de Klaproos ligt zelfs een basisschool.

De veiligheid van schoolgaande kinderen wordt in de waagschaal gelegd. In Wanssum wordt een rondweg gemaakt en hier wordt meer verkeer door een woonwijk gestuurd met veel overlast als gevolg. Wellicht is het een optie dat er een vrachtwagenverbod word ingesteld voor vrachtverkeer.

- b. Achtertuin van reclamant grenst direct aan de Klaproos. Hij heeft nu al veel last van geluidsoverlast.
- c. Er wordt veel te hard gereden op de Klaproos.
- d. Reclamant verwacht dat de waarde van zijn woning veel minder wordt. Een huis pal naast een veel drukker verbindingsweg is niet aantrekkelijk.

Standpunt gemeente

- a. Zie standpunt gemeente onder 10a).
- b. Bij deze woning is het gemeentelijk geluidbeleid (en dus de eis van één geluidluwe gevel) niet van toepassing. Van een onderzoeksplicht naar geluidseffecten is geen sprake. Desondanks leert een snelle screening dat de effecten op geluid in de wijk Landweert door het project door de geringe toename aan verkeer (circa 10% en zeer lage aantallen vrachtwagens) niet tot merkbare verschillen in geluidsniveau zullen leiden ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee is een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voorzien.
- c. Er wordt op snelheid gemonitord. Uit de resultaten blijkt dat het overgrote deel (98,5%) van het verkeer zich aan de maximumsnelheid houdt (2019). In het kader van het project zullen ook nieuwe metingen worden gedaan, voorafgaand aan het project en na realisatie. Daarmee worden naast aantallen ook snelheden vastgelegd. Deze zullen als basis dienen voor het oordeel of aanvullende maatregelen op de Klaproos noodzakelijk zijn, in overleg met wijkraad, basisschool en omwonenden worden.
- d. Zie standpunt gemeente onder 1c).

Conclusie

De zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 14

Ontvankelijkheid

- Schriftelijke zienswijze d.d. 30 juni 2021, ontvangen op 1 juli 2021.
- De zienswijze is binnen de gestelde termijn ingediend.
- De zienswijze is inhoudelijk onderbouwd.
- De zienswijze is dan ook ontvankelijk.

Zienswijze

- a. Reclamant vindt het plan niet goed doordacht en onderbouwd. Er zijn alternatieven die bewoners van Klaproos-Kruidenlaan-Sleutelbloem minder belasten en meer bescherming bieden als het gaat om verkeersoverlast, luchtvervuiling en geluidshinder. Reclamant mist gedegen onderzoek naar alternatieven. Er zou onderzoek gedaan kunnen worden hoe de Henri Dunantstraat (een weg zonder aanliggende bebouwing) beter benut kan worden als ontsluitingsweg oost west, een alternatieve ontsluiting oost-west via A73-Maasheseweg-singels.
- b. Reclamant geeft aan dat adviesbureau dat 97% van het vrachtverkeer vanuit Wanssum via de Verbindingsweg en de Klaproos naar Smakterheide rijdt.
- c. Het aantal gehinderden op de Klaproos-Kruidenlaan wordt genoemd in het verkeersrapport.

Standpunt gemeente

- a. Zie standpunt gemeente onder 4c).
- b. Zie standpunt gemeente onder 2d) met dien verstande dat de intensiteiten op het wegvak waar reclamant woont naar verwachting ongeveer 1700 voertuigen per etmaal per richting bedragen.
- c. Zie standpunt gemeente onder 8f).

Conclusie

De zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

A. Commissie voor de milieueffectrapportage, A. van Schendelstraat 760 Utrecht, 15 juli 2021

Advies

- a. De commissie signaleert dat het MER onvoldoende informatie bevat over de effecten van extra stikstofdepositie. De ecologische onderbouwing in de passende beoordeling moet in ieder geval rekening houden met gebiedsspecifieke kenmerken, de huidige kwaliteit en eigenschappen van het gebied en de habitattypen waarvoor een instandhoudingsdoelstelling geldt. Deze informatie is essentieel voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming van het onderhavige plan.
- b. Het valt de commissie op dat de invoergegevens voor de Aeries berekeningen vooral wegen bevatten waar het verkeer gaat toenemen. Het is niet duidelijk hoe rekening is gehouden met wegen waar het verkeer afneemt en wat dit betekent voor de berekeningen. De commissie beveelt aan om alle wegvakken mee te nemen, dit geeft een completer beeld dan nu berekend.
- c. Het project leidt mogelijk tot extra stikstofdepositie op andere Natura 2000 gebieden dan Boschhuizerbergen.

- d. De Aeriusrapporten laten zien dat op de juiste vlakdekkende wijze is gerekend. In de tekst staat echter aangegeven dat de rekenpunten aan de rand van Natura 2000 gebieden zijn gesitueerd, dit is onjuist.
- e. De commissie beveelt aan om de conclusie uit de MER in lijn te brengen met de quick scan flora en fauna. Verduidelijk hiermee dat het plan geen nadelige gevolgen heeft voor de wezenlijke waarden en kenmerken van de verschillende gebieden van het Natuurnetwerk Nederland, ook niet door externe werking.
- f. De commissie beveelt aan om te laten zien of het verplaatsen van de Iepenpage naar andere bomen een geschikte maatregel is voor deze soort.
- g. Verblijfplaatsen van vleermuizen, vogels en eekhoorn zijn niet aangetroffen. Aanbevolen wordt om deze onderzoeksresultaten beschikbaar te stellen zodat duidelijk is welke bomen zijn onderzocht.
- h. De commissie adviseert om de informatie over de verkeersintensiteit in één kwantitatieve probleemanalyse samen te vatten.
- i. De commissie beveelt aan om een beeld te schetsen van andere verkeerskundige maatregelen en plannen. Wat betekent de toekomstige inrichting voor de verkeersafwikkeling van de andere wegen en kruisingen in de buurt.
- j. Wat draagt het plan bij aan de doelstellingen in kwantitatief opzicht. In hoeverre worden knelpunten opgelost en zijn aanvullende maatregelen nodig.
- k. De commissie beveelt aan om ook voor omliggende straten te laten zien of en op welke woningen sprake is van een toe- of afname van de geluidsbelasting en wat dit betekent voor de beoordeling van het aspect geluid in Venray en Oostrum. Neem daarbij ook een kaart op waaruit blijkt welke woningen meer of minder geluidbelasting gaan ondervinden. Verder zijn de scores op het aspect geluid tussen MER en toelichting niet consistent.
- l. De commissie beveelt aan om de veranderingen in geluidbelasting ook te toetsen aan de gezondheidkundige advieswaarden van de WHO.
- m. De informatie met betrekking tot het aspect luchtkwaliteit moet beter op elkaar worden afgestemd in het MER, de toelichting en het onderzoek luchtkwaliteit. Gebruik hierbij één rekenmethode, dezelfde onderzoeksjaren en toets zowel aan de normen als aan de WHO advieswaarden.
- n. De commissie beveelt aan om duidelijk te maken hoe de landschappelijke en cultuurhistorische waarden een rol hebben gespeeld bij het maken van keuzes en welke maatregelen zijn genomen of overwogen om aantasting te voorkomen of te beperken bij de inpassing van de kruispuntoplossing Stationsweg-Kruidenlaan-ingang St. Servaasterrein.

Standpunt gemeente

- a. De ecologische onderbouwing is verder aangevuld in 'Aanvulling Milieueffectrapportage' die een bijlage vormt van de toelichting van het bestemmingsplan.

- b. De toename stikstofdepositie bedraagt in de gebruiksfase 0,07 mol/ha/jaar voor 2032. Eerder hebben we afgesproken om afnames van minder dan 500 mvt/etmaal buiten ogenschouw te houden. Op basis van expert judgement verwachten wij namelijk dat we de stikstofdepositie niet naar 0,00 mol/ha/jaar krijgen als we de berekeningen opnieuw uitvoeren waarbij we deze kleine afnames in de berekeningen meenemen. Voor de 2024 is echter sprake van een afname van stikstofdepositie.
- c. Gelet op de geringe toename van stikstofdepositie in 2032 is de verwachting dat het aannemelijk is dat er geen significante effecten zijn op verder weg gelegen Natura 2000 gebieden. Op dit moment ontbreken de mogelijkheden om de benodigde aeriusberekeningen uit te voeren om dit aan te tonen.
- d. De Aerius berekeningen zijn op de juiste manier uitgevoerd. De toelichtende tekst is foutief en wordt aangepast. Hier wordt een extra passage aan gewijd in de 'Aanvulling Milieueffectrapportage' die een bijlage vormt van de toelichting van het bestemmingsplan.
- e. Er zijn inderdaad geen nadelige gevolgen voor de wezenlijke waarden en kenmerken van de verschillende gebieden van het Natuurnetwerk Nederland, ook niet door externe werking. In de 'Aanvulling Milieueffectrapportage' die een bijlage vormt van de toelichting van het bestemmingsplan wordt ingegaan op de conclusies van de quick scan Flora en Fauna.
- f. In overleg met de Vlinderstichting is gekomen tot de volgende maatregelen om de gunstige staat van instandhouding van de iepenpage niet in het geding te brengen. De maatregelen zijn onder te verdelen in volgende stappen:
 - 1. Kap waardplant in minst kwetsbare periode;
 - 2. Transloceren eitjes naar waardplant elders;
 - 3. Aanplant nieuwe waardplanten;
 - 4. Aanplant inheemse lindesDeze maatregelen zijn opgenomen in het activiteitenplan dat onderdeel uitmaakt van de ontheffing die reeds verleend is door het bevoegd gezag.
- g. Alle relevante bomen zijn visueel onderzocht door de gemeentelijk ecooloog. Deze onderzoeksresultaten zijn niet gedetailleerd vastgelegd in een rapportage.
- h. In het rapport 'Nut en Noodzaak' behorende bij het bestemmingsplan zijn de gevolgen op elk wegvak kwantitatief inzichtelijk gemaakt in een zogenaamde 'verschilplot'. Daarnaast is paragraaf 5.3. van het hoofdrapport MER aangevuld met een kwalitatieve beschouwing.
- i. Het verkeersmodel dat we hanteren bevat alle maatregelen in het kader van het programma Via Venray. In dat kader is in het verleden en wordt in de toekomst gecommuniceerd over verkeerskundige maatregelen (rond de N270) in de gemeente Venray.
- j. Door de voorgestelde structuurversterking worden positieve effecten gerealiseerd op bijvoorbeeld het dorp Oostrum of de wijk Antoniusveld. De verschilplot laat dit juist per

- wegvak gedetailleerd zien. Aanvullende maatregelen worden op basis van monitoring beschouwd.
- k. In het kader van doelmatigheid is een beschouwing op geluidniveaus breder dan het projectgebied niet aan de orde. Daar waar verkeersintensiteiten afnemen kan de logische conclusie worden getrokken dat het geluidsniveau (al dan niet hoorbaar) afneemt. Daar waar verkeersintensiteiten toenemen kan door een snelle screening worden geconcludeerd dat de effecten van een hogere geluidintensiteit dusdanig beperkt zijn dat ze niet merkbaar zijn. In het projectgebied liggen een aantal woningen die ondanks het toepassen van stil asfalt een toename van meer dan 1,5 dB op de gevel ondervinden. Voor deze desbetreffende woningen is een procedure hogere waarde doorlopen.
- l. De WHO adviseert om geluidniveaus door wegverkeer te beperken tot 53 dB (Lden) en in de nacht tot 45 dB(Lnight). Rekening houdend met de systematiek die in Nederland wordt gehanteerd (waarbij wordt getoetst inclusief een wettelijk bepaalde aftrek) komt deze WHO waarde overeen met de Nederlandse "voorkeursgrenswaarde" zoals vastgelegd in de Wet geluidhinder. Daarmee komt 48 dB(A) inclusief aftrek binnenstedelijk overeen met 53 dB zonder aftrek zoals de WHO hanteert. De gemeente Venray streeft -zoals ook binnen de Wet geluidhinder het uitgangspunt is- naar het voldoen aan de voorkeursgrenswaarde en daarmee aan de aanbeveling van de WHO. In de praktijk blijkt echter, zeker in binnenstedelijke situaties, dat voldoen aan die voorkeursgrenswaarde niet altijd mogelijk. Onder voorwaarden kent de Wet geluidhinder dan ook de mogelijkheid tot het toestaan van hogere waarden. Binnenstedelijk tot 63 dB (met aftrek). In de praktijk geldt dat in nagenoeg alle binnenstedelijk gebied in Nederland woningen langs doorgaande wegen een geluidbelasting ondervinden die hoger is dan de WHO-waarde. In die gevallen streeft de gemeente Venray ernaar bij wijziging aan een weg de geluidbelasting niet te laten toenemen. In dit geval is door de toepassing van stil asfalt op de wegdelen waar dat mogelijk is, een situatie bereikt dat bij geen van de woningen sprake is van een significante toename.
- m. Juist 2 methodieken langs elkaar aanwezig. MER is nodig om milieueffecten inzichtelijk te maken en BP is om uitvoerbaarheid aan te tonen. We voldoen aan de normen zoals gesteld in de vigerende Wet milieubeheer. Momenteel zijn er geen overschrijdingen van de jaargemiddelden grenswaarden en zullen de concentraties, met name door strengere emissie-eisen, aan wegverkeer, scheepvaart en industrie, in de toekomst dalen tot onder de WHO advieswaarde in 2030.
- n. Bij de ontwerpopgave is gekeken naar behoud van waardevolle en monumentale bomen. Door aanpassing van het ontwerp zijn deze allen behouden. Door de gemeente Venray is een oriënterende studie gedaan, waaruit bleek dat het huidige ontwerp van de rotonde ter hoogte van de Kruidenlaan de minste aantasting van de omgevingskwaliteit veroorzaakt.

Door het verder zuidelijk oriënteren van de kruispuntvorm wordt ten eerste de stedenbouwkundige structuur van het Servaasterrein (ten zuiden van de Stationsweg) meer schade toegebracht. De oriëntatie met toegang tot het hoofdgebouw zal meer gekunsteld met een knik ingepast moeten worden, daar waar het Servaasterrein wordt gekenmerkt door een rechte lijnige structuur. Ook komt de rotonde verder van de doorgaande lijn van de Stationsweg te liggen, welke nadelig werkt voor de verkeersoriëntatie, welke als hoofdstroom voornamelijk oost-west is georiënteerd. Daarnaast worden door een meer zuidelijke inpassing van de rotonde o.a. de ontwerpboogstralen van aansluitingen ruimer, waardoor het ruimtebeslag groter wordt, met als gevolg er (nog) meer grote bomen op het Servaasterrein geroid zullen moeten worden dan met het voorliggende ontwerp. Bij de inpassing van de maatregelen zijn dus meerdere belangen tegen elkaar afgewogen waarmee de huidige vormgeving als beste optie naar voren is gekomen. Daarnaast brengen we een groenstructuur aan middels bomen op toekomstbestendige groeiplaatsen waarmee het lint verder versterkt wordt.

Conclusie

Het advies van de commissie leidt tot de volgende aanpassingen van het bestemmingsplan en/of het MER:

- De aanvullingen van de ecologische onderbouwing zijn opgenomen in 'Aanvulling Milieueffectrapportage' die een bijlage vormt van het bestemmingsplan.
- De tekst in het achtergrondrapport stikstof is aangepast mbt de uitgevoerde aeriusberekeningen.
- De conclusies in de MER zijn in lijn gebracht met de conclusies van de quick scan flora en fauna. Deze zijn opgenomen in de 'Aanvulling Milieueffectrapportage'.
- De effecten beoordeling van het aspect verkeer in het hoofdrapport MER is aangevuld met een kwantitatieve beschouwing.

3 Vervolg procedure

Vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad is voorzien op 14 december 2021.

In artikel 3.8 lid 4 van de Wro is bepaald dat indien het vastgestelde bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan is gewijzigd, bekendmaking van het besluit tot vaststelling zes weken na de vaststelling plaatsvindt. De Inspectie voor Leefomgeving en Transport en de Provincie Limburg hebben de gemeenten echter laten weten hiervan af te willen wijken, indien de gemeenteraad hier expliciet om verzoekt en er geen rijks- of provinciaal belang in het geding is. Dit zou de procedure bespoedigen. Het vaststellingsbesluit zal de dag na de gemeenteraadsvergadering via elektronische weg naar de Inspectie voor Leefomgeving en Transport en Gedeputeerde Staten van Limburg worden verzonden, waarna zij zo spoedig mogelijk zullen beslissen op het verzoek.

De beroepstermijn van zes weken vangt aan op de dag na de terinzagelegging van het besluit. Dit is dus afhankelijk van wanneer publicatie plaats kan vinden.

Het bestemmingsplan treedt in werking op de dag nadat de beroepstermijn is afgelopen. Hierbij geldt het voorbehoud dat wanneer iemand een voorlopige voorziening aanvraagt en deze wordt toegekend, de inwerkingtreding van het plan kan worden geschorst.

Bijlagen

Bijlage A (niet publiceren)