



Aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

N270 Via Venray

projectnummer 417318
definitief
1 juni 2021

Aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.- beoordeling

N270 Via Venray

projectnummer 417318

definitief
1 juni 2021

Auteurs

Karst Keijzers

Opdrachtgever

Provincie Limburg
Limburglaan 10
6229 GA Maastricht

datum vrijgave	beschrijving revisie	gecontroleerd	vrijgave
	definitief	F.A.C.M. Peeters	P.F.G.M. Kennes

Inhoudsopgave

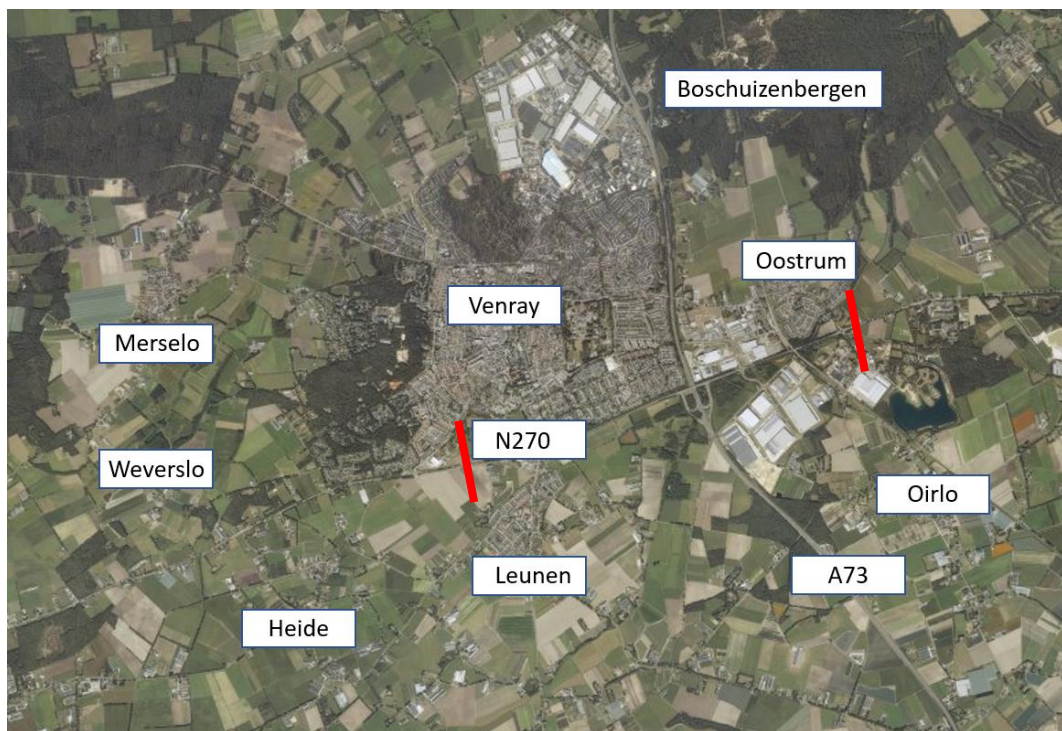
Blz.

1	Inleiding	1
2	Waarom een vormvrije m.e.r.-beoordeling?	3
3	Toetsing of sprake is van mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen	6
3.1	Beoordelingskader	6
3.2	Kenmerken van het project	7
3.3	Locatie van het project	9
3.4	Kenmerken van het potentiële effect	12
4	Conclusie	19

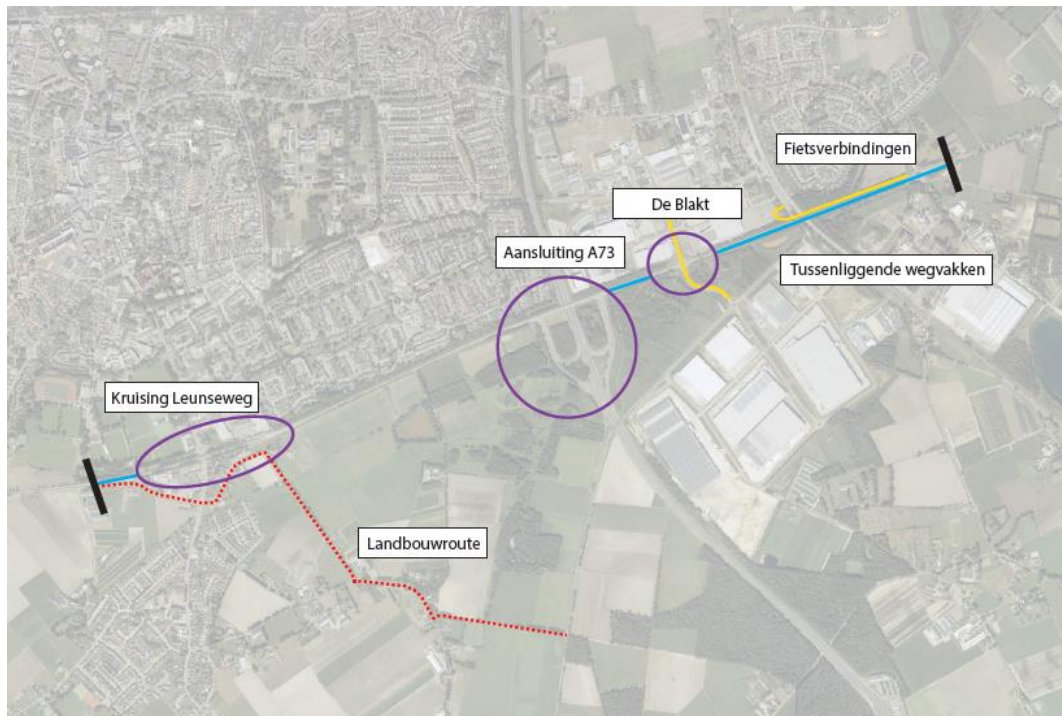
1 Inleiding

Provincie Limburg is voornemens 3,7 km van de N270 ter hoogte van Venray (tussen hectometer 38,3 en 42,0) te reconstrueren. Het project Via Venray fase 1 voorziet in een verbeterde ontsluiting van Venray en de omliggende dorpen. Tevens draagt het plan bij aan een verbetering van de verkeersveiligheid.

Het plan wordt niet volledig toegestaan in de vigerende bestemmingsplannen. Het plangebied is hoofdzakelijk bestemd met een verkeersfunctie. Echter de beoogde noodzakelijke aanpassingen aan de weg overschrijden op sommige locaties de bestaande verkeersbestemming. Om de reconstructie mogelijk te maken wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. In figuur 1.1 is de ligging van het plangebied weergegeven en in figuur 1.2 zijn de beoogde ingrepen globaal weergegeven.



Figuur 1.1 Ligging plangebied (de rode lijnen vormen de begrenzing van het plangebied) (Bron: Street Smart)



Figuur 1.2: Overzicht beoogde ingrepen Reconstructie N270

Conform de eisen van de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage dient in het kader van de r.o.-procedure een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling artikel 2, lid 5 onder b Besluit milieueffectrapportage te worden doorlopen waarin het bevoegde gezag (de gemeente Venray) moet besluiten of er sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen die het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk maakt.

De voorliggende aanmeldingsnotitie toetst of er bij de voorgenomen ontwikkeling sprake is van mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu en geeft het bevoegde gezag daarmee de milieu-informatie voor het m.e.r.-beoordelingsbesluit. Voor deze aanmeldingsnotitie zijn de gebieds- en milieuonderzoeken gebruikt die zijn uitgevoerd in het kader van het nieuwe bestemmingsplan.

De aanmeldingsnotitie heeft de volgende opbouw. In hoofdstuk 2 wordt er ingegaan op de noodzaak van het opstellen van een m.e.r.-beoordeling. Hoofdstuk 3 gaat conform de wettelijke eisen (volgend uit bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r.) in op de plaats en kenmerken van de voorgenomen activiteit en de verwachte milieueffecten. Tot slot wordt in hoofdstuk 4 een conclusie gegeven.

2 Waarom een vormvrije m.e.r.-beoordeling?

De milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een plan of besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie, bestemmingsplan of vergunning. De wettelijke eisen ten aanzien van m.e.r. zijn vastgelegd in de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. Daarnaast geldt een m.e.r.-verplichting als in het kader van de Wet natuurbescherming een zogenaamde passende beoordeling moet worden opgesteld omdat negatieve effecten op Natura2000-gebieden niet op voorhand kunnen worden uitgesloten.

In de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. wordt een onderscheid gemaakt in activiteiten die m.e.r.-plichtig zijn (de zogenaamde bijlage C-activiteiten) en activiteiten die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn (de zogenaamde bijlage D-activiteiten).

De voorgenomen ontwikkeling betreft de reconstructie van de N270 en de reconstructie van de landbouwroute en valt daarmee onder m.e.r.-categorie D.1.1 van het Besluit m.e.r. (tabel 2.1).. het betreft geen “aanleg van een autoweg” (C1.2), maar aanpassing van een bestaande autoweg. Het betreft ook geen “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” (C1.3, D1.2), maar een wijziging van een weg met 2 rijstroken. Het bestemmingsplan maakt geen activiteit mogelijk opgenomen in onderdeel C van het Besluit m.e.r.. Er is dan ook vanuit het Besluit m.e.r. geen directe m.e.r.-plicht.

De voorgenomen ontwikkeling betreft een “wijziging van een autoweg” (D1.1), wat leidt tot een m.e.r.-beoordelingsplicht.

Tabel 2.1: Uitsnede uit het Besluit m.e.r.

	Activiteiten	Gevalen	Plannen => plan-MER	Besluiten => besluit -MER
C 1.2	De aanleg van een autosnelweg of autoweg.		Het plan, bedoeld in de artikelen 5 en 8 j° 9, tweede lid, van de Planwet verkeer en vervoer, de structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening en het plan, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	De vaststelling van het tracé op grond van de Tracéwet of de Spoorwet wegverbreding door de Minister van Infrastructuur en Milieu dan wel het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.
C 1.3	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 10 kilometer of meer.	Het plan, bedoeld in de artikelen 5 en 8 j° 9, tweede lid, van de Planwet verkeer en vervoer, de structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1 en 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening en het plan, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid,	De vaststelling van het tracé op grond van de Tracéwet door de Minister van Infrastructuur en Milieu, dan wel het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel

	bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een autosnelweg of autoweg.		onderdelen a en b, van die wet.	3.1, eerste lid, van die wet.
D 1.1	De wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer.	Het plan, bedoeld in de artikelen 5 en 8 j° 9, tweede lid, van de Planwet verkeer en vervoer en de structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en de plannen, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	De vaststelling van het tracé op grond van de Tracéwet of de Spoorwet wegverbreding door de Minister van Infrastructuur en Milieu, dan wel het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.
D 1.2	De 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.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer.	Het plan, bedoeld in de artikelen 5 en 8 j° 9, tweede lid, van de Planwet verkeer en vervoer, de structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1 en 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening en het plan, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	De vaststelling van het tracé op grond van de Tracéwet door de Minister van Infrastructuur en Milieu, dan wel het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

De wijziging betreft 3,7 km. De geldende drempelwaarden uit de D-lijst van het Besluit m.e.r. worden daarmee niet overschreden.

Er is daarmee vanuit het Besluit m.e.r. geen verplichting tot een “formele” m.e.r.-beoordeling. Echter conform artikel 2, lid 5, onder b Besluit milieueffectrapportage moet ook onder de drempelwaarden onderzocht worden of er sprake is van belangrijk nadelige milieugevolgen die tot het doorlopen van een m.e.r.-procedure zouden moeten leiden. Voorheen was dit vormvrij en werd er gesproken over een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Het onderscheid tussen vormvrije en formele m.e.r.-beoordeling is echter vervallen. Dit heeft tot gevolg dat (ook) voor een vormvrij m.e.r.-beoordelingsplichtig plan een apart m.e.r.-beoordelingsbesluit door bevoegd gezag noodzakelijk is en dat de informatie hiervoor in een zogenaamde aanmeldingsnotitie gegeven moet worden). Dit betekent dat er vanuit het besluit m.e.r. voor de voorgenomen ontwikkeling

een m.e.r.-beoordeling conform artikel 2, lid 5, onder b Besluit milieueffectrapportage opgesteld moet worden.

Negatieve effecten op Natura2000 gebieden kunnen op voorhand niet worden uitgesloten (zie paragraaf 3.4., kopje natuur). Er is daarom een passende beoordeling opgesteld.

3 Toetsing of sprake is van mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen

3.1 Beoordelingskader

In deze aanmeldingsnotitie worden voor de relevante milieuaspecten onderzocht of de voorgenomen ontwikkeling leidt tot mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze analyse is uitgevoerd aan de hand van de criteria uit bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r.:

- *Kenmerken van de projecten.*

Bij de kenmerken van de projecten moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

- de omvang van het project,
- de cumulatie met andere projecten,
- gebruik van natuurlijke hulpbronnen,
- de productie van afvalstoffen,
- verontreiniging en hinder,
- het risico van zware ongevallen en/of rampen, waaronder rampen door klimaatverandering,
- risico's voor de menselijke gezondheid.

- *Plaats van de projecten.*

Bij de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de projecten van invloed kunnen zijn moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

- het bestaande grondgebruik,
- relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied,
- het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen gebieden:
 - wetlands
 - kustgebieden
 - berg- en bosgebieden
 - reservaten en natuurparken
 - gebieden die in de wetgeving van lidstaten zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd; speciale beschermingszones door de lidstaten aangewezen volgens Richtlijn 79/409/EEG (= Vogelrichtlijn) en Richtlijn 92/43/EEG (= Habitatrichtlijn)
 - gebieden waar de milieukwaliteitsnormen al niet worden nagekomen
 - gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid
 - landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang

- *Kenmerken van het potentiële effect.*

- Bij de potentiële aanzienlijke effecten van het project moeten in samenhang met de criteria van de punten 1 en 2 in het bijzonder in overweging worden genomen:

- de orde van grootte en het ruimtelijk bereik van de effecten (bijvoorbeeld geografisch gebied en omvang van de bevolking die getroffen kan worden),
- de aard van het effect,
- het grensoverschrijdend karakter van het effect,
- de intensiteit en de complexiteit van het effect,
- de waarschijnlijkheid van het effect,
- de verwachte aanvang, de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect,
- de cumulatie van effecten met de effecten van andere projecten,
- de mogelijkheid om de effecten doeltreffend te verminderen.

Deze aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling wordt in het kader van het bestemmingsplan voor de reconstructie van de N270 opgesteld. In het kader van het bestemmingsplan zijn diverse milieu- en gebiedsonderzoeken uitgevoerd. Deze aanmeldnotitie baseert zich op deze onderzoeken, geeft een korte omschrijving van het onderzoek maar neemt niet het volledige onderzoek over.

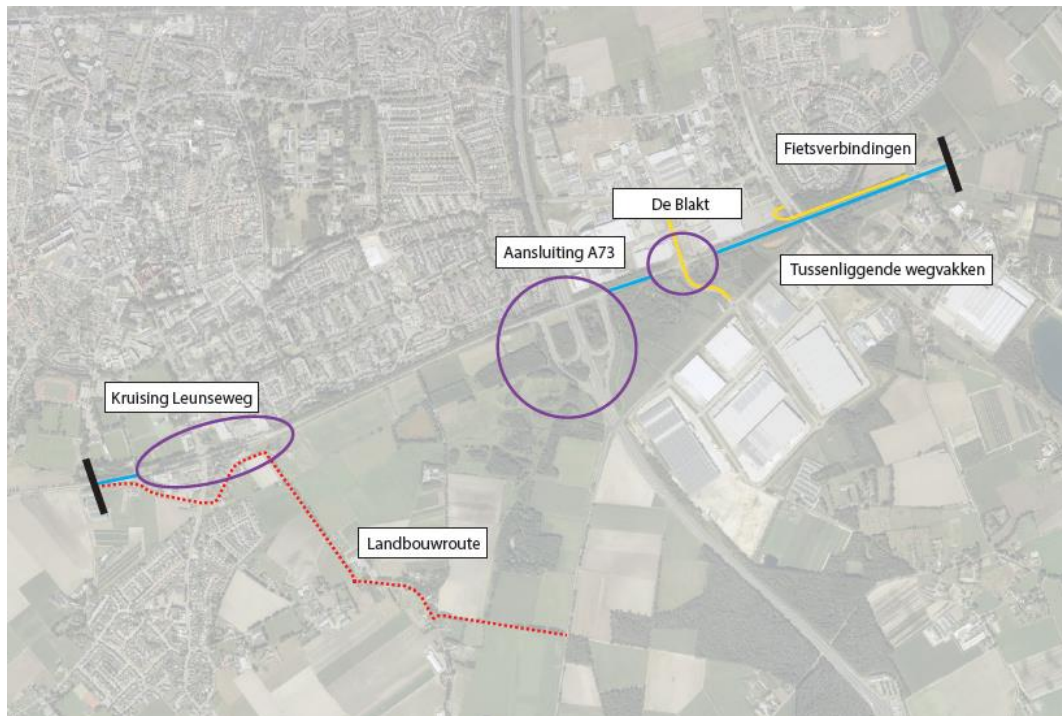
In deze aanmeldingsnotitie wordt enkel ingegaan op de elementen die van toepassing zijn in het plangebied of de directe omgeving.

3.2 Kenmerken van het project

Het plan omhelst verschillende aanpassingen aan de bestaande weg tussen km 38,3 en km 42,0 inclusief alle binnen dit wegvak gelegen aansluitingen. De voornaamste aanpassingen houden in dat het wegprofiel waar mogelijk wordt omgebouwd van twee rijstroken aan elkaar naar twee losse rijstroken met een tussenberm. Daarnaast worden met name de volgende aspecten gewijzigd:

- huidig viaduct kruising Leunseweg wordt aangepast en voorzien van een VRI;
- de tijdelijke landbouwrouten wordt opgewaardeerd;
- westelijke afrit A73 verschuift verder naar het westen;
- de rotonde bij bedrijventerrein De Blakt wordt vervangen door een kruising met VRI;
- ten oosten van de Nobelstraat/De Germaan wordt een fietspad gerealiseerd.

Het uitvoeren van bovenstaande aspecten vereist het verplaatsen van grondlichamen. Delen dienen verlaagd te worden en delen dienen opgehoogd te worden.



Figuur 3.1: Overzicht beoogde ingrepen

In de directe omgeving van het plangebied zijn geen projecten bekend welke leiden tot cumulatie van effecten met de effecten van de reconstructie van de N270 of de reconstructie van de landbouwroute.

De reconstructie leidt naar verwachting niet tot het wezenlijk gebruik van natuurlijke hulpbronnen (primaire grondstoffen) die in het plangebied aanwezig zijn. Overtollig zand zal in het werk zoveel mogelijk worden hergebruikt of worden afgevoerd. Eventueel extra benodigd zand zal worden aangevoerd. De reconstructie leidt niet tot de productie van bijzondere afvalstoffen. Tevens ligt het niet in de lijn der verwachting dat de werkzaamheden buiten de milieu effecten zoals beschreven in paragraaf 3.3., andere hinder of risico's veroorzaken naar de directe omgeving toe.

De beoogde reconstructie draagt bij aan een verbetering van de verkeersveiligheid en zal daarmee leiden tot een vermindering van het risico van zware ongevallen. De reconstructie leidt daarmee logischerwijs niet tot rampen door klimaatverandering of risico's voor de menselijke gezondheid, het verbeteren van de verkeersveiligheid levert eerder een positieve bijdrage voor de menselijke gezondheid.

3.3 Locatie van het project

Plangebied

Het plangebied voor de reconstructie bestaat uit de huidige infrastructuur, de N270 inclusief aansluiting en de landbouwroute en de direct omliggende gronden benodigd voor de reconstructie. De N270 bevindt zich tussen hectometerpaal 38,3 (westzijde) en hectometerpaal 42 (oostzijde). De N270 ligt ten zuiden van Venray, enerzijds werkt dit als een barrière, anderzijds voorziet het in de ontsluiting van verschillende woonkernen (Leunen, Oostrum en Venray) en bedrijventerreinen (De Brier, De Hulst II, De Blakt en De Witte Vennen).

De landbouwroute is gelegen in het buitengebied ten zuiden van de N270 tussen Leunen en de A73. De landbouwroute in het plangebied betreft een deel van de totale landbouwroute. De volgende wegen in het plangebied zijn onderdeel van de Landbouwroute, Zuivelweg, Molenhofweg, Laagriebroekseweg en De Locht.



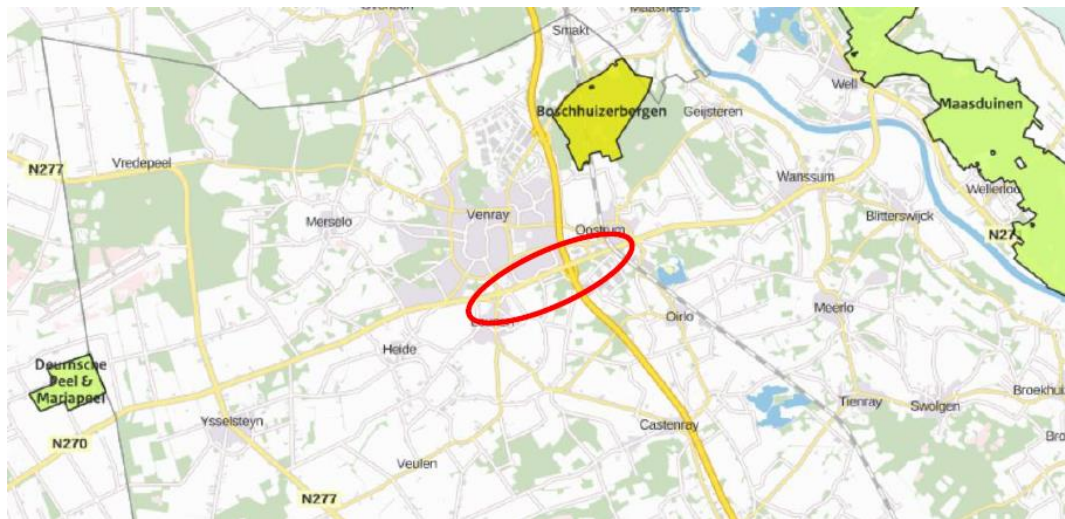
Figuur 3.2: Indicatieve ligging en begrenzing plangebied

De bestaande activiteiten in de omgeving van het plangebied hebben al effecten op het milieu in de omgeving, deze effecten dan wel activiteiten zijn in ogenschouw genomen bij de toets van de milieueffecten van het project zoals beschreven in paragraaf 3.4 van deze m.e.r. beoordeling. De m.e.r. beoordeling gaat echter strikt over de milieueffecten van het project.

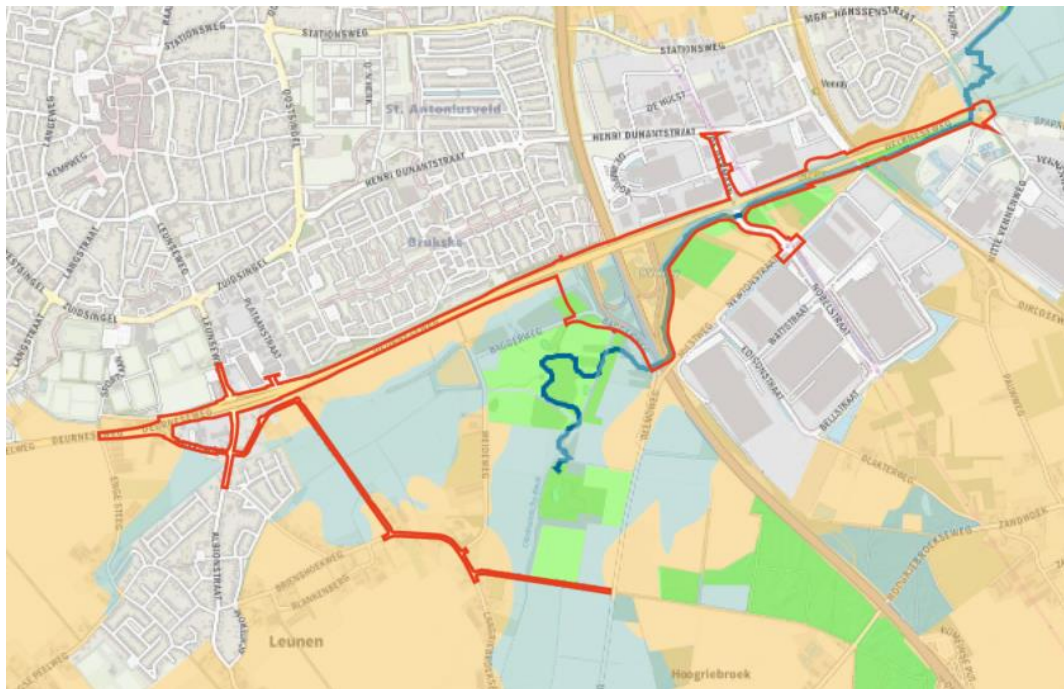
Gevoelige gebieden en waarden

Het plangebied ligt in landelijk gebied en is deels gelegen in gebieden met gevoelige en/of beschermde waarden.

- Het plangebied is niet in of direct nabij Natura 2000-gebied gelegen. Figuur 3.3 toont de ligging van het plangebied ten opzichte van de Natura 2000. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied "Boschhuizerbergen" ligt op circa 2,0 kilometer afstand ten noordoosten van het plangebied.
- Het plangebied bevindt zich deels in de Goudgroene natuurzone (figuur 3.4), de Limburgse benaming van Natuur Netwerk Nederland.
- Het plangebied ligt niet in of nabij een (reserveringsgebied) waterbergings-, drinkwaterwinnings-, grondwaterbeschermingsgebied.
- Het plangebied kent, buiten de archeologische verwachtingen en het beekdalenlandschap, geen bijzondere landschappelijk of cultuurhistorische waarden (geen onderdeel van een beschermd stads- of dorpsgezicht, geen Rijks-, gemeente- en/of archeologische monumenten).



Figuur 3.3: Kaart met Natura2000-gebied (Boschhuizerbergen (noordoost), Maasduinen (noordoost) en Deurnsepeel & Mariapeel (zuidwest)), de rode cirkel geeft het plangebied weer (bron: Aerials Calculator)



Figuur 3.4: Kaart met Goudgroene Natuurzone, het rode kader geeft het plangebied weer (bron: polviewer)

Het plangebied ligt niet aan de kust en kent geen permanente of tijdelijke verzadiging van opkomend water zoals wetlands deze kennen.

Het plangebied is niet in bosgebieden gelegen, op enige afstand zijn wel bosgebieden aanwezig. Het plangebied en omgeving zijn relatief vlak, waarmee geen sprake is van berggebieden.

In de directe omgeving van het plangebied zijn geen gebieden met beschermingszones gelegen conform de Vogel- en habitatrichtlijnen. Voor zover bekend zijn er in de directe omgeving geen gebieden aanwezig waar de milieukwaliteitsnormen al niet worden nagekomen.

Rondom het plangebied zijn op enige afstand diverse woonkernen aanwezig, in het noorden ligt Venray, in het oosten Oostrum en Oirlo, in het zuiden Leunen en Heide en in het westen liggen Merselo en Weverslo.

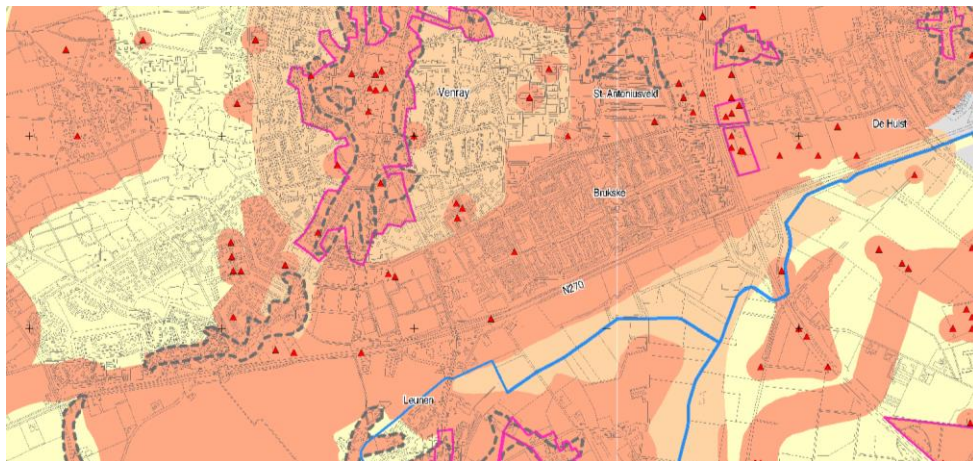
3.4 Kenmerken van het potentiële effect

In deze paragraaf worden de (mogelijke) verwachte milieueffecten van het project beoordeeld om per milieuaspect te bepalen of sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Voor deze beoordeling zijn de gebieds- en milieuonderzoeken gebruikt die zijn uitgevoerd in het kader van het nieuwe bestemmingsplan.

Archeologie

In het plangebied geldt een hoge archeologische verwachtingswaarde (donkeroranje kleur in figuur 3.5). Daarom is een archeologisch onderzoek (Antea Group, 2018) uitgevoerd. Het archeologisch onderzoek acht de kans op de aanwezigheid van intacte archeologische sporen als zeer klein. Het onderzoek adviseert dan ook om het plangebied archeologisch vrij te geven zonder verder archeologische onderzoek uit te voeren. Mocht er gedurende de werkzaamheden toch archeologische sporen worden aangetroffen dan dient op grond van artikel 5.10 van de Erfgoedwet zo spoedig mogelijk melding te worden gemaakt.

Op basis van het voorgaande kunnen op voorhand negatieve effecten op archeologie worden uitgesloten en zijn er geen belangrijke nadelige milieugevolgen voor het aspect archeologie.



Figuur 3.5: Archeologische verwachtingskaart omgeving plangebied (bron: polviewer)

Bodem

Bij transformatie van het plangebied naar nieuwe functies dient rekening te worden gehouden met de bodemsituatie. De bodem dient geschikt te zijn voor de beoogde functie, zodat de bodemkwaliteit geen onaanvaardbaar risico oplevert voor de gebruikers van de bodem.

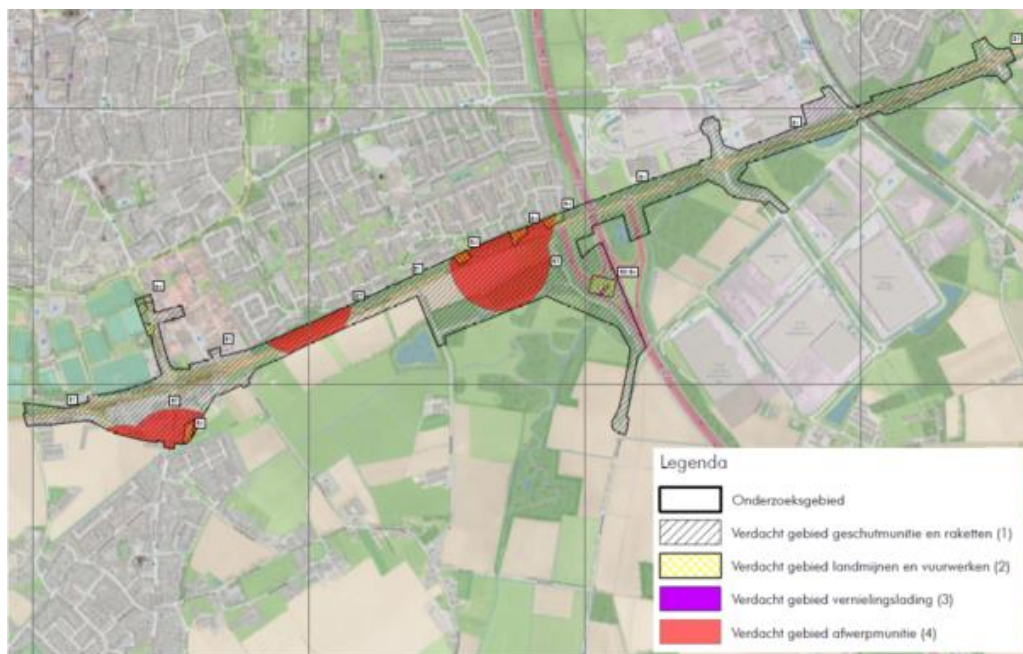
Het verkennend bodemonderzoek (Antea Group, 2018) wijst uit dat in de bodem verschillende verontreinigingen aanwezig zijn, de mate van verontreiniging voldoet aan de verwachte bodemkwaliteit volgens de bodemkwaliteitskaart. Daarmee geven de resultaten van het onderzoek geen belemmering voor het bestemmen van de ontwikkelingen in het plangebied. De grondwerkzaamheden hebben een beperkte omvang, waardoor naar alle waarschijnlijkheid effecten uitgesloten kunnen worden.

Bij de ontwikkeling van nieuwe functies is voorkomen van (nieuwe) bodemverontreiniging een voorwaarde en dienen eventuele verontreinigingen verwijderd te worden, wat een positief effect

betreft. Dergelijke activiteiten worden uitgevoerd conform wettelijk vastgelegde kaders wat er toe leidt dat het risico op bodemverontreiniging zoveel mogelijk wordt voorkomen. Daarmee worden er geen negatieve effecten op bodemkwaliteit verwacht.

Niet-Gesprongen Explosieven (NGE)

Uit het onderzoek van AVG (AVG, 2018) blijkt dat er mogelijk achtergebleven explosieven uit de Tweede Wereldoorlog in het plangebied aanwezig zijn. Dit is geen belangrijk milieueffect en niet belemmerend voor vaststelling van het bestemmingsplan, maar wel een aandachtspunt voor de realisatiefase. Dit kan enerzijds door de werkzaamheden onder begeleiding van een Opsporen Conventionele Explosieven-deskundige (OCE) uit te voeren. Anderzijds kan middels vervolgonderzoek de aanwezigheid van explosieven worden uitgesloten, dan wel de explosieven kunnen verwijderd worden door de Explosieven Opruimings Dienst (EOD). Het verwijderen van explosieven uit het plangebied leidt tot een verbetering van de huidige situatie, belangrijk negatieve effecten zijn dan ook uitgesloten.



Figuur 3.6: Ruimtelijke weerslag van explosieven indicaties in het plangebied (bron: AVG, 2018)

Cultuurhistorie

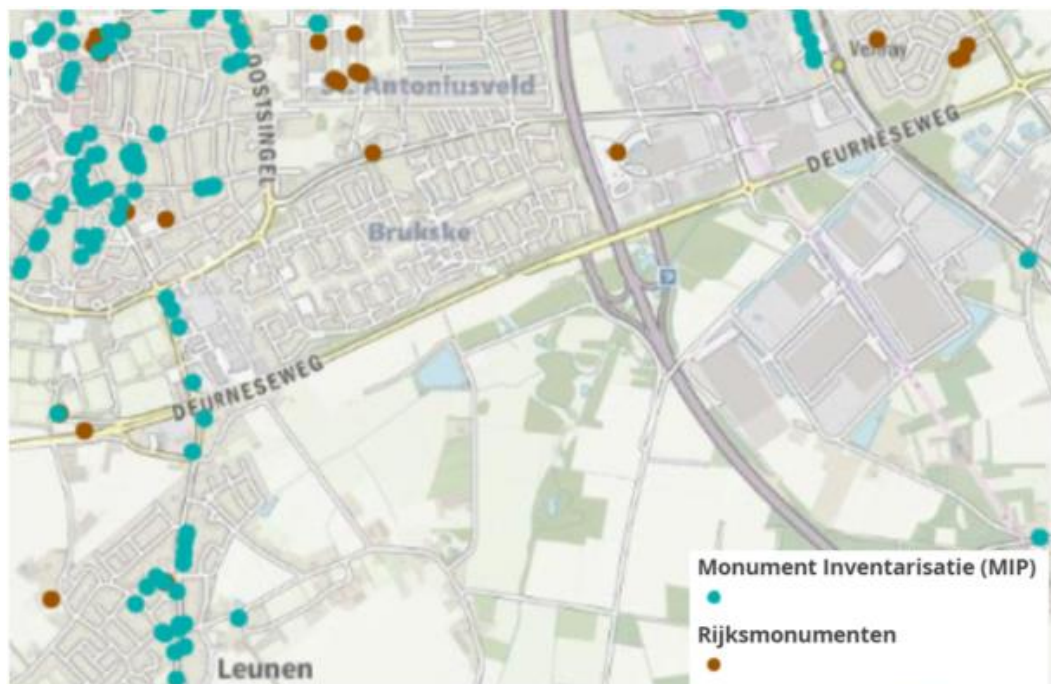
In de omgeving van het plangebied is een monument aanwezig. Het pand gelegen aan 'In de Wieën' 8 (zie figuur 3.7) is als rijksmonument bestemd. Daarnaast zijn enkele panden aan de Leunseweg / Albionstraat door de provincie opgenomen in de Monumenten Inventarisatie (MIP).

Naast de monumenten zijn er nog enkele cultuurhistorisch waardevolle elementen (lijnen en vlakken) aanwezig. In het plangebied zijn enkele historische wegen gelegen (ouder dan 1806: Laagriebroekseweg, Leunseweg, Molenhofweg, Zuivelweg; periode 1806-1890: Oirloseweg). Deze zijn benoemd als cultuurhistorische waardevolle lijnen. Dit geldt eveneens voor de Oostrumse beek, welke zowel de landbouwroute als de aansluiting van de A73 op de N270 kruist. Het dal waarin de Oostrumse beek stroomt is daarnaast nog benoemd als cultuurhistorisch waardevol

vlak. De enkeerdgrond onder de kernen Venray en Leunen is eveneens als cultuurhistorisch waardevol vlak benoemd. De laanstructuren aan de Molenhofweg en de Laagrieboekseweg zijn benoemd als waardevol elementen.

Zowel de N270 als de landbouwroute betreffen reconstructies, waardoor de ligging van de wegen beperkt wordt gewijzigd, de historisch waardevolle structuren blijven behouden. Deze wijziging heeft geen gevolgen voor de aanwezige monumenten en historisch geografische waardevolle structuren.

De laanstructuur langs de landbouwroute zal door de verbreding van de landbouwroute deels moeten worden vervangen. Het vervangen leidt ertoe dat de laanstructuur wordt aangetast, deze laanstructuur wordt echter ook weer teruggebracht waardoor de laanstructuur behouden blijft. De ontwikkeling in zijn geheel heeft daarmee een beperkte invloed op de cultuurhistorische waarden, er zijn dan ook geen belangrijk negatieve effecten op cultuurhistorie te verwachten.



Figuur 3.7: uitsnede monumentenkaart Limburg (bron: viewer provincie Limburg)



Figuur 3.8: Cultuurhistorische elementen (bron: viewer provincie Limburg)

Externe veiligheid

Uit het onderzoek Externe veiligheid (Antea Group, 2019) blijkt dat de N270 Via Venray geen nieuwe bronnen ten aanzien van externe veiligheid mogelijk maakt. De opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen blijven ongewijzigd. Het onderzoek toont aan dat er geen knelpunten of belemmeringen zijn ten aanzien van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Om deze reden worden dan ook geen belangrijk nadelige milieugevolgen voor het aspect externe veiligheid verwacht.

Verkeer en parkeren

De reconstructie zorgt voor een betere doorstroming op de N270 wat leidt tot een verbetering van de bereikbaarheid. Diverse aansluitingen op de N270 worden anders ingericht. De aanpassingen hebben geen verkeer aantrekkende werking maar leiden wel tot een andere verdeling van het verkeer op het wegennet. Het gaat hierbij maximaal om enkele tientallen per dag, op sommige wegvakken neemt de hoeveelheid toe, op andere neemt het af. De capaciteit (doorstroming) van deze oplossingen is getoetst in de rapportage van RHDHV (RHDHV, 2017) en de memo van Antea Group (Antea Group, 2018).

Daarnaast wordt de verkeersveiligheid verbeterd door het wegprofiel in te richten volgens de principes van duurzaam veilig, scheiding van langzame verkeersstromen en rijrichtingen.

Het plan heeft geen invloed op de hoeveelheid parkeerplaatsen die reeds aanwezig zijn in het plangebied. Er zijn dan ook geen belangrijke nadelige milieugevolgen te verwachten ten aanzien van verkeer en parkeren.

Geluid

Het voornemen om de N270 opnieuw in te richten conform de principes van Duurzaam Veilig en de landbouwrouten te optimaliseren heeft gevolgen voor de verkeersstromen. In het geluidonderzoek (Antea Group, 2020) zijn de gevolgen onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat de reconstructie leidt tot een toename van geluidbelasting op verschillende locaties. De grootste effecten bevinden zich bij de kruising Leunseweg / N270, de wijzigingen van beide afritten zorgt voor een verandering van de verkeersstromen en de bijbehorende geluidbelasting. Hier zijn dan ook diverse mitigerende maatregelen voorzien om de toename in geluidbelasting zoveel mogelijk te voorkomen dan wel te beperken. Voor een zestal locaties is het niet mogelijk om met mitigerende maatregelen voldoende de toename in geluidbelasting te beperken, dan wel zijn mogelijke mitigerende maatregelen niet doelmatig. Voor deze locaties moet een hogere waarde worden vastgesteld.

De toename van de geluidbelasting door de reconstructie van de N270 en de landbouwrouten is door de genomen mitigerende maatregelen beperkt en leidt niet tot belangrijk nadelige geluidgevolgen.

Luchtkwaliteit

De reconstructie van de N270 leidt tot een toename van verkeer en daarmee tot een toename van luchtverontreinigende stoffen. Op basis van uitgevoerd luchtkwaliteitsonderzoek (Antea Group, 2020) kan worden geconcludeerd dat op alle beoordelingspunten wordt voldaan aan de op het betreffend punt te toetsen grenswaarden.

De hoogste jaargemiddeldeconcentratie stikstofdioxiden (NO₂) betreft 31,2 µg/m³ en ligt daarmee (ver) onder de grenswaarde van 40 µg/m³ liggen. Voor fijn stof (PM₁₀) geldt eveneens een grenswaarde van 40 µg/m³ en betreft de hoogste jaargemiddeldeconcentratie 21,7 µg/m³. Voor fijnstof (PM_{2,5}) geldt een grenswaarde van 25 µg/m³ en betreft de hoogste jaargemiddeldeconcentratie 13,0 µg/m³. Waarmee ook voor fijnstof ruimschoots aan de grenswaarden wordt voldaan. De ontwikkeling leidt tot een maximale toename van 0,5 µg/m³, dusdanig laag dat deze als 'niet in betekende mate' en daarmee als gering kan worden beschouwd. Derhalve worden geen belangrijke nadelige milieugevolgen verwacht voor het aspect luchtkwaliteit. Titel 5.2 van de Wet milieubeheer vormt dan ook geen belemmering voor verdere besluitvorming (artikel 5.16, lid 1 onder a Wm).

Natuur

Voor het aspect natuur is een Natuurtoets uitgevoerd (Antea Group, 2020). Hierin is onderscheid gemaakt in effecten op beschermde gebieden en effecten op beschermde soorten.

Beschermde gebieden

Het dichtstbijzijnde Natura2000 gebied (Boschhuizerbergen) bevindt zich op circa 2,0 kilometer afstand van het plangebied. Effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van deze Natura 2000 gebieden en verder weggelegen gebieden zijn op grond van de aard van het project (lokaal) en de afstand tot het plangebied voor alle storingsfactoren, met uitzondering van verzuring en vermesting als gevolg van stikstofdepositie, op voorhand uitgesloten.

De reconstructie van de N270 en de landbouwrouten leidt tot een (tijdelijke) verplaatsing van verkeersstromen in en rondom Venray, een deel van de verkeersstromen ligt dicht bij Boschhuizerbergen waardoor er in de gebruiksfase een bijdrage van 0,01 mol op 1 hexagoon in het natuurgebied Boschhuizerbergen wordt berekend. Voor de realisatiefase geldt dat er tijdelijke bijdrage van maximaal 0,96 mol wordt berekend.

De berekende bijdragen zijn passend beoordeeld. Voor de gebruiksfase geldt dat in de passende beoordeling wordt gesteld dat een toename van 0,01 mol/ha/jr binnen 1 hexagon ecologische niet relevant is. Voor de realisatiefase geldt dat ecologisch gezien geringe tijdelijke bijdragen niet leiden tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken. De berekende kleine en tevens tijdelijke stikstofdepositie zal op geen enkele wijze leiden tot een meetbaar of merkbaar gevolg voor de vegetatie, en daarmee op de kwaliteit van het de habitattypen/leefgebieden. Ook niet in een reeds overbelaste of naderende overbelaste situatie. De onderbouwing hiervoor is driedelig:

- deposities door emissie van mobiele werktuigen maken sinds de aanwijzing van de Natura 2000-gebieden onderdeel uit van de bestaande achtergronddepositie;
- kleine (en tijdelijke) deposities leiden nooit tot schade aan planten;
- kleine (en tijdelijke) deposities leiden niet tot meetbare veranderingen in groeisnelheid en vegetatiesamenstelling.

De passende beoordeling onderbouwt dat het project geen negatieve gevolgen kan hebben op de instandhoudingsdoelstellingen van stikstofgevoelige habitats van de hiervoor genoemde Natura 2000-gebieden met een depositie minder dan 0,05 mol/ha/jr in totaal, als som van de bijdrages gedurende maximaal 2 jaar.

De aanpassing van de aansluiting N270 / A73 vindt voor een deel plaats in de Goudgroene natuurzone (Natuur Netwerk Nederland). Het ruimtebeslag van de aansluiting bedraagt 7.500 m², daarnaast geldt voor een oppervlakte van circa 2.200 m² dat er sprake is van een afname van biotoopgeschiktheid (verstoring) als gevolg van de geluidtoename. Effecten van ruimtebeslag en verstoring op natuurgebieden die deel uitmaken van het Goudgroene natuurzone NNN moeten conform de Omgevingsverordening Limburg 2014 van de Provincie Limburg worden gecompenseerd. Deze compensatie kan zowel fysiek als financieel. De compensatieopgave bedraagt in zijn totaliteit 12.186 m².

Voor het ruimtebeslag geldt dat er sprake is van een nee-tenzij afweging: de ontwikkeling is (alleen) toegestaan als er geen alternatieven zijn met geen effect op NNN, de activiteit van groot openbaar belang is, het effect zoveel mogelijk is voorkomen dan wel beperkt en het resteffect is gecompenseerd conform de daarvoor geldende provinciale eisen. De N270 is een belangrijk verbinding van verschillende dorpen en steden. De aansluiting op de A73 dient als ontsluiting voor een groot aantal bedrijventerreinen. Echter zijn de boogstralen van de op- en afritten van de A73 zijn te klein, conform de richtlijnen, wat leidt tot gevaarlijke situaties. Gezien de ligging van de snelweg en de op- en afritten in de omgeving zijn er geen alternatieven mogelijkheden om de op- en afritten veiliger te maken met een kleinere aantasting van NNN. Het verplaatsen van de snelweg levert gezien de bebouwing aan weerszijde een grotere aantasting van de natuur op. Gezien het grote aantal bedrijven dat middels de op- en afritten ontsloten wordt is het verwijderen van de op- en afritten geen reële optie. Er zijn dan ook geen redelijkerwijs te beschouwen alternatieven met minder aantasting van NNN.

Naast het ruimtebeslag geldt voor de ontwikkeling dat de uitbreiding zal leiden tot een toename van geluidverstoring van het NNN. De oppervlakte van het verstoorde gebied is in de geluidsrapportage (Antea Group, 2020) vastgesteld op 2.167 m², waarvoor een compensatie van 1.630 m² geldt. De verstoring van NNN wordt gecompenseerd door nieuwe natuur te ontwikkelen. Dit neemt het effect niet weg, maar biedt kansen voor de natuur om zich elders te ontwikkelen.

De totale compensatie opgave bedraagt 12.800 m² ruimtebeslag en 1.630 m² voor afname biootoopgeschiktheid. De invulling van de compensatieopgave staat beschreven in het Groenplan (Antea Group, 2020). De compensatieopgave wordt in de nabijheid van het plangebied ingevuld. De ontwikkeling als geheel samengenomen dekt de compensatieopgave en leidt daardoor niet tot belangrijke negatieve effecten.

Beschermde soorten

Gedurende het veldbezoek is op basis van terreinkenmerken en expert judgement beoordeeld of het terrein geschikt is voor de in de regio voorkomende beschermde soorten. Mogelijke effecten op deze soorten zijn beoordeeld in de Natuurtoets (Antea Group, 2020).

Uit de Natuurtoets blijkt dat in het plangebied en de omgeving de volgende soorten aanwezig zijn; steenuil, broedvogels, vleermuizen, bever, en de das. Het uitvoeren van werkzaamheden kan leiden tot verstoring of het doden van diverse soorten. In de natuurtoets (Antea Group, 2020) wordt gesteld dat als er bij de uitvoering rekening wordt gehouden met de kwetsbare seizoenen van de aanwezige soorten er wordt voldaan aan de zorgplicht en de gunstige staat van instandhouding niet in het geding komt. Door bij de planning en de wijze van uitvoering rekening te houden met aanwezige beschermde soorten in het plangebied en omgeving kunnen negatieve effecten en daarmee overtreding van verbodsbepalingen voorkomen worden.

Op basis van de aanwezige soorten, de voorgenomen ingreep en de uitgangspunten en maatregelen zoals geformuleerd in de Natuurtoets en vastgelegd in het bestemmingsplan kan gesteld worden dat belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uit te sluiten.

Houtopstanden

In het plangebied zijn diverse houtopstanden aanwezig. Het plangebied is gelegen buiten de 'bebouwde kom Wet natuurbescherming', de houtopstanden vallen daarmee onder de Wet natuurbescherming. Houtopstanden zijn conform de Wet natuurbescherming gedefinieerd als een bomenbestand van meer dan 1.000 m² of een bomenrij van meer dan 20 bomen.

De bomen binnen het plangebied zijn ingemeten en op soort gebracht. Als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling wordt een oppervlakte van 29.437m² (circa 3 hectare) aan bosschages/groenstroken gerooid. Tevens worden 145 losstaande bomen gerooid. Voor de houtopstanden geldt een compensatieplicht vanuit de Wnb houtopstanden.

Het plan voorziet in de compensatie voor de houtopstanden door nieuwe houtopstanden te realiseren. Dit neemt het effect niet weg, maar biedt kansen voor de natuur om zich elders te ontwikkelen. De ontwikkeling als geheel dekt de compensatieopgave en leidt daardoor niet tot belangrijke negatieve effecten.

Conclusie

Op basis van de Natuurtoets en de Passende beoordeling wordt dan ook gesteld dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen te verwachten zijn voor het aspect natuur.

Water

De uitbreiding van het bedrijventerrein leidt tot een beperkte toename van verhard oppervlak. Omwille van de toename van verharding is dan ook extra waterbergingscapaciteit benodigd, welke volledig in het plangebied wordt voorzien. Gezien de potentiële stijging van de waterstand

zijn in het ontwerp specifieke aanpassingen doorgevoerd. Zo worden de wanden van de tunnel verder doorgezet, de hoogteligging van de Baggerweg aangepast, de op- en afritten van de A73 voorzien van voldoende drainage en ontwateringsdiepte, grondverbetering uitgevoerd om voldoende infiltratie mogelijk te maken en waterbergingen gerealiseerd om het water op te vangen en vast te houden.

Uit de watertoets blijkt dat een uitwerking van de N270 Via Venray geen nadelige effecten op de waterhuishouding hoeft te hebben indien invulling wordt gegeven aan de ontwerpuitgangspunten zoals in de watertoets beschreven. Het ontwerp voldoet aan de eisen voor wat betreft compenserende waterberging en ontwatering als wel de waterafvoer van de primaire watergangen. Er is zelfs een overschot aan waterberging van 567 m³. Belangrijke negatieve effecten van het aspect water zijn dan ook uitgesloten.

4 Conclusie

Uit de vormvrije m.e.r.-beoordeling blijkt dat geen sprake is van bijzondere omstandigheden ten aanzien van kenmerken en locatie van het plangebied die zouden kunnen leiden tot belangrijke nadelige milieueffecten. Voor het aspect natuur geldt dat mogelijk negatieve effecten op de beschermde soorten uit te sluiten zijn, mits de maatregelen in de Natuurtoets worden uitgevoerd. Concluderend kan gesteld worden dat de voorgenomen ontwikkeling niet leidt tot belangrijk nadelige milieugevolgen. Er is geen reden tot het uitvoeren van een m.e.r.-procedure.

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al bijna 70 jaar.

Contactgegevens

Beneluxweg 125
4904 SJ OOSTERHOUT
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT

E. info@anteagroup.nl

www.anteagroup.nl

Copyright © 2020

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.