

BESTEMMINGSPLAN

“Veerweg 16 Blitterswijck e.a.”

NL.IMRO.0984.BP22025-va01

Vastgesteld

Document: Bestemmingsplan “Veerweg 16 Blitterswijk e.a.”

IDN: NL.IMRO.0984.BP22025-va01

Status: Vastgesteld

Datum: 31 oktober 2023



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

INHOUDSOPGAVE

I INLEIDING	3
1.1 Aanleiding en doel van het bestemmingsplan	3
1.2 Ligging van het plangebied.....	4
1.3 Vigerende bestemmingsplannen	5
2 HUIDIGE SITUATIE	8
2.1 Algemeen	8
2.2 Ruimtelijke structuur	10
2.3 Functionele structuur	10
3 BEOOGDE SITUATIE	11
3.1 Uitgangspunten en doelstellingen van het plan	13
3.2 Stedenbouwkundige / ruimtelijke aspecten	14
3.3 Landschappelijke inpassing.....	14
4 BELEIDSKADER	16
4.1 Rijksbeleid	16
4.2 Provinciaal beleid	20
4.3 Gemeentelijk beleid.....	25
5 RANDVOORWAARDEN / RESULTATEN ONDERZOEKEN	27
5.1 Milieuaspecten.....	27
5.2 Externe veiligheid.....	29
5.3 Water	30
5.4 Kabels, leidingen en straalpaden	31
5.5 Natuur	31
5.6 Archeologie en cultuurhistorie	33
5.7 Verkeer en parkeren	35
5.8 Niet-gesprongen explosieven	36
6 JURIDISCHE ASPECTEN	37
6.1 Toelichting op de verbeelding.....	37
6.2 Toelichting op de planregels.....	38

7 UITVOERBAARHEID.....	40
7.1 Economische uitvoerbaarheid	40
7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	40

8 PROCEDURE.....	42
-------------------------	-----------

BIJLAGEN

Bijlage I: AERIUS berekening

Separate bijlagen:

- Akoestisch onderzoek
- Quicksan flora & fauna

I INLEIDING

I.1 Aanleiding en doel van het bestemmingsplan

Op de locatie Veerweg 11 in Blitterswijk is Walkro Blitterswijk B.V. gevestigd, een producent van substraat voor de champignonteelt. Voor het kunnen produceren van dit substraat voert het bedrijf grondstoffen in de vorm van paardenmest, kippenmest, gips en stro aan.

Twee jaar geleden is het bedrijf gestart met de productie van biologisch substraat (benodigd voor het telen van biologische champignons). Sindsdien is biologisch stro als grondstof voor het biologisch substraat nodig. Om de verkeersveiligheid te borgen met de aanvoer van biologisch stro, wat afkomstig is uit geheel Europa, heeft het bedrijf behoefte aan een opstelstrook voor vrachtwagens buiten het bedrijfsterrein. Op deze opstelstrook, welke is gelegen in de openbare ruimte, kunnen vrachtwagens met biologisch stro wachten totdat ze gecontroleerd zijn en het bedrijfsterrein mogen betreden om te lossen. Uit oogpunt van verkeersveiligheid dient het opstellen van de vrachtwagens niet op de doorgaande weg plaats te vinden. De ideale plek voor een opstelstrook is op korte afstand van de entree van het bedrijfsterrein. Gekozen is om de opstelstrook evenwijdig aan de toegangsweg de Galgenberg te realiseren, daarmee net buiten het bedrijfsterrein, op het perceel kadastraal bekend als gemeente Wanssum, sectie E, nummer 1335.



Afbeelding 1. Ligging en omgeving bedrijf (rood omcirkeld), beoogd perceel voor opstelstrook (blauw) en ruillocatie Veerweg 16 (geel)

Om dit perceel te kunnen verwerven ruilt het bedrijf het perceel tegen de verderop gelegen agrarische bedrijfslocatie Veerweg 16, welke het bedrijf thans in eigendom heeft. Voorwaarde voor de ruil is dat enige vorm van bewoning, verblijfsrecreatie en / of een zorgboerderij op de agrarische bedrijfslocatie per direct onmogelijk wordt gemaakt en op termijn de huidige bedrijfswoning geheel wordt gesloopt.

Een veelgebruikte toeristische fietsroute loopt van de Veerweg via de Galgenberg en de Ooijenseweg naar de Kortenbos. Met het vele zware transport dat over de Galgenberg plaatsvindt van en naar het bedrijf is het veiliger het fiets- en vrachtverkeer van elkaar te scheiden door de fietsroute niet meer via de Galgenberg te laten lopen. De gemeente Venray wil daarom de fietsroute verleggen via de Veerweg, evenwijdig aan de nieuwe opstelstrook, direct naar de Ooijenseweg. Evenwijdig aan de opstelstrook dient in dat kader een vrijliggend fietspad te worden gerealiseerd zodat fietsers gescheiden van het overige verkeer op deze drukke weg naar de Kortenbos kunnen fietsen.

Ten slotte heeft de gemeente Venray een strook grond direct aan de Galgenberg en Veerweg verworven met als doel hier een watergang te realiseren c.q. een bestaande watergang op te maken die de afwatering van deze weg moet gaan verzorgen / verbeteren.

Om deze ontwikkelingen juridisch-planologisch mogelijk te maken c.q. te borgen is voorliggend bestemmingsplan, in het kader van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), opgesteld. Door middel van dit bestemmingsplan wordt aan de beoogde opstelstrook de bestemming 'Verkeer – Wegverkeer' gegeven. Voor de realisatie van het nieuwe fietspad wordt aan een strook, evenwijdig aan de opstelstrook, eveneens de bestemming 'Verkeer – Wegverkeer' gegeven. De rest van het betreffend perceel blijft bestemd voor agrarische doeleinden (zonder bouwmogelijkheden).

De locatie Veerweg 16 blijft eveneens bestemd voor agrarische doeleinden. De bouw- en gebruiksmogelijkheden voor een agrarisch bedrijf blijven hier overwegend in stand. De huidige bedrijfswoning dient op termijn echter gesloopt te worden en het wordt per direct onmogelijk gemaakt nog langer op de locatie te wonen, huisvesting van arbeidsmigranten te ontplooiën of om enige andere vorm van bewoning te realiseren, verblijfsrecreatie te ontplooiën of hier een zorgboerderij te beginnen.

De strook grond aan de Galgenberg en Veerweg waar de watergang is beoogd wordt net zoals de wegen zelf ook bestemd als 'Verkeer' zodat de realisatie van de waterhuishoudkundige doeleinden ten behoeve van deze wegen zijn geborgd.

1.2 Ligging van het plangebied

Het bedrijf Walkro Blitterswijck B.V. is gelegen ten zuidoosten van de kern van Blitterswijck, op korte afstand van de Maas. Het bedrijf wordt ontsloten via de Galgenberg naar de Ooijenseweg, de belangrijkste verbindingsweg tussen Blitterswijck en Broekhuizen / Broekhuizenvorst. De Ooijenseweg loopt evenwijdig aan de Maas.

Het plangebied van onderhavig bestemmingsplan heeft betrekking op drie locaties welke allen zijn gelegen nabij het bedrijf; het perceel kadastraal bekend als gemeente Wanssum, sectie E, nummer 1335, het bouwvlak van de agrarische bedrijfslocatie Veerweg 16 en de gronden kadastraal bekend als gemeente Wanssum, sectie E, nummers 2159, 2161, 2162 en 2164.

Het perceel kadastraal bekend als gemeente Wanssum, sectie E, nummer 1335 (in het vervolg aangegeven als "plangebied A") heeft een driehoekige vorm en is aan alle zijden begrensd door een openbare weg; de Ooijenseweg in het zuidwesten, de Galgenberg in het noorden en de Veerweg in het oosten. Dit perceel kent een agrarisch gebruik en is voor een deel verhard. De Ooijenseweg wordt hier begeleid door een bomenrij.

Ten noorden van het bedrijfsterrein, aan de overzijde van de Veerweg, ligt de agrarische bedrijfslocatie Veerweg 16 (in het vervolg aangegeven als "plangebied B"). De locatie is bebouwd met een boerderij (de bedrijfswoning), een loods en een stapmolen en is in gebruik als paardenhouderij. Rondom deze locatie ligt het huisperceel, wat thans in gebruik is als weiland voor het beweiden van paarden.

Ten noorden van de Galgenberg en ten westen van de Veerweg liggen de percelen kadastraal bekend als gemeente Wanssum, sectie E, nummers 2159, 2161, 2162 en 2164 (in het vervolg aangegeven als “plangebied C”). Dit betreft een strook grond van circa 2,5 meter breed, direct gelegen aan de Galgenberg en Veerweg. Thans is deze strook grond in gebruik als landbouwperceel.

Gelegen in het rivierdal van de Maas kenmerkt de omgeving zich door het agrarische en natuurlijke karakter. Verspreid aan zowel de Ooijenseweg als de Veerweg bevinden zich enkele burgerwoningen.

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Voor het buitengebied van Blitterswijk geldt het bestemmingsplan “Buitengebied – Oost” (vastgesteld d.d. 18 juni 2013). Alle bouwvlakken van veehouderijen zijn echter buiten dit bestemmingsplan gehouden, zo ook het bouwvlak van de locatie Veerweg 16. Hier geldt nog het bestemmingsplan “Buitengebied Meerlo-Wanssum” (vastgesteld d.d. 31 augustus 1999 en goedgekeurd d.d. 9 oktober 2001).

Plangebied A

Dit perceel is volledig bestemd als ‘Agrarisch met waarden’ en daarbij tevens voorzien van de dubbelbestemmingen ‘Waarde – Archeologie I’, ‘Waarde – Beekdal’ en ‘Waterstaat – Stroomvoerend deel rivierbed’ en de gebiedsaanduiding ‘reconstructiewetzone – verweingsgebied’.



Afbeelding 2. Uitsnede verbeelding bestemmingsplan “Buitengebied – Oost”, begrenzing plangebied A in rood aangegeven

De voor 'Agrarisch met waarden' aangewezen gronden zijn bestemd voor een agrarisch grondgebruik en behoud, ontwikkeling en versterking van de aanwezige landschappelijke waarden en bestaande natuurwaarden al dan niet in combinatie met agrarisch gebruik. Gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, dienen binnen een bouwvlak te worden gebouwd, welke ter plaatse ontbreekt. Het perceel mag derhalve niet worden bebouwd.

Om twee delen van het perceel te benutten voor een verkeersfunctie is op basis van de agrarische bestemming niet toegestaan. Er is sprake van een functionele strijdigheid. Daarnaast is het op basis van de dubbelbestemming 'Waarde – Beekdal' niet toegestaan deze delen te verharderen.

Plangebied B

De locatie Veerweg 16 is volledig bestemd als 'Agrarische doeleinden, bouwperceel A(b)' en daarbij tevens aangewezen als 'Tevens waterbergend winterbed van de Maas'. Oppervlakte van het bouwvlak c.q. dit bestemmingsvlak bedraagt circa 2.900 m².



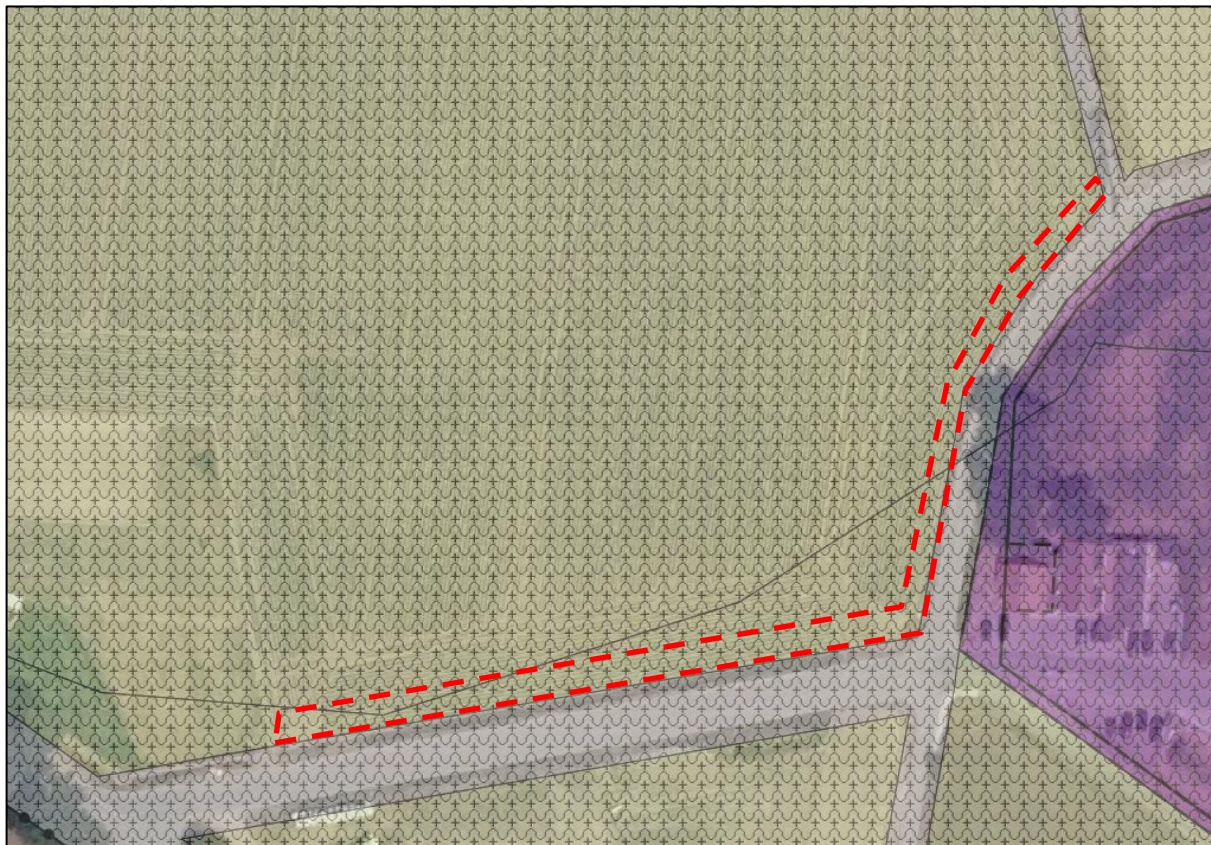
Afbeelding 3. Uitsnede verbeelding bestemmingsplan "Buitengebied Meerlo-Wanssum", begrenzing plangebied B in rood aangegeven

De als zodanig aangewezen gronden zijn bestemd voor de uitoefening van een agrarisch bedrijf. De belangrijkste functie van de bestemming is een rendabele agrarische bedrijfsvoering. Deze gronden mogen volledig worden bebouwd met bedrijfsgebouwen en een bedrijfswoning.

Op basis van de vigerende bestemming is het ter plaatse toegestaan te wonen in een bedrijfswoning. De bedrijfswoning dient op termijn te worden gesloopt. Verder zal per direct de woonmogelijkheid worden ontnomen zodat het niet meer is toegestaan te wonen op deze locatie. Tevens wordt ander permanente aanwezigheid in de vorm van verblijfsrecreatie en/of een zorgboerderij onmogelijk gemaakt.

Plangebied C

Deze strook grond is volledig bestemd als 'Agrarisch met waarden' en daarbij tevens voorzien van de dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie 1', 'Waarde – Archeologie 2', 'Waarde – Beekdal' en 'Waterstaat – Stroomvoerend deel rivierbed' en de gebiedsaanduiding 'reconstructiewetzone – verwevingsgebied'.



Afbeelding 4. Uitsnede verbeelding bestemmingsplan "Buitengebied – Oost", begrenzing plangebied C in rood aangegeven

De voor 'Agrarisch met waarden' aangewezen gronden zijn bestemd voor een agrarisch grondgebruik en behoud, ontwikkeling en versterking van de aanwezige landschappelijke waarden en bestaande natuurwaarden al dan niet in combinatie met agrarisch gebruik.

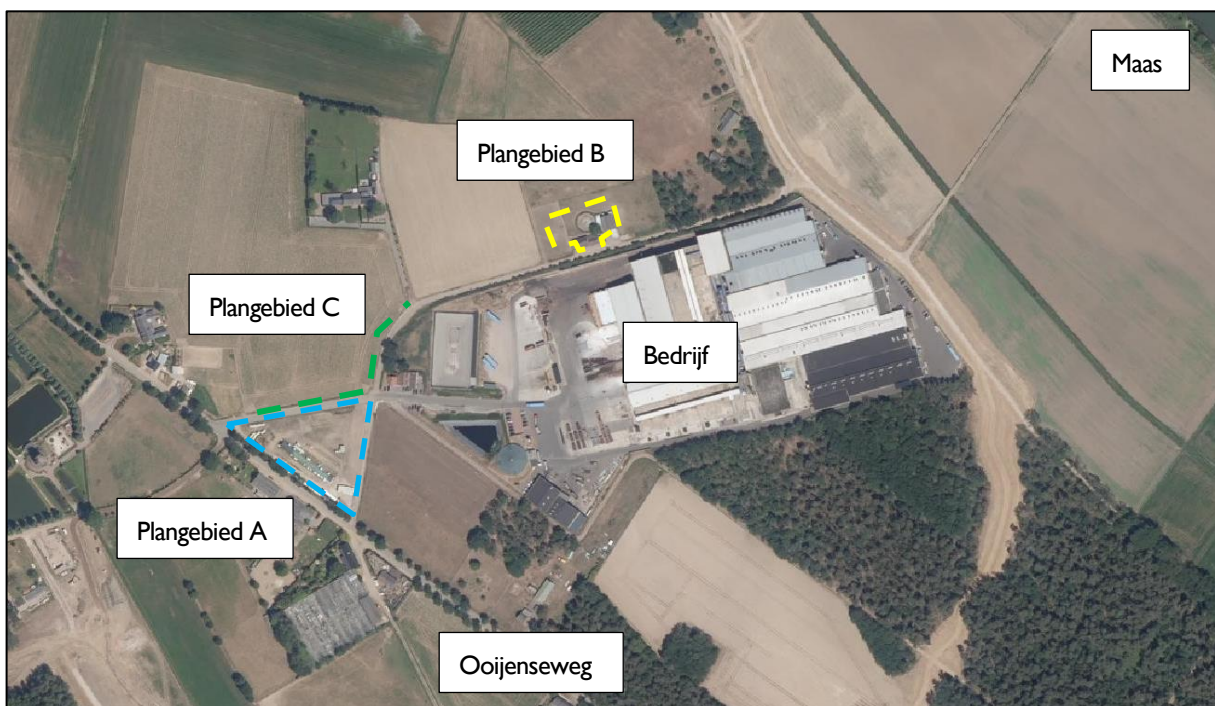
Het is niet toegestaan om ten behoeve van de verkeersfunctie op deze gronden een watergang te hebben c.q. te realiseren. Er is sprake van een functionele strijdigheid.

2 HUIDIGE SITUATIE

2.1 Algemeen

In dit hoofdstuk is een beschrijving van de plangebieden gegeven. Hierbij komen de aanwezige ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied en de omgeving aan bod.

Het plangebied is gelegen in het buitengebied van Blitterswijck, ten zuidoosten van de bebouwde kom. Kenmerkend is de ligging in het rivierdal van de Maas, op korte afstand van de rivier zelf.



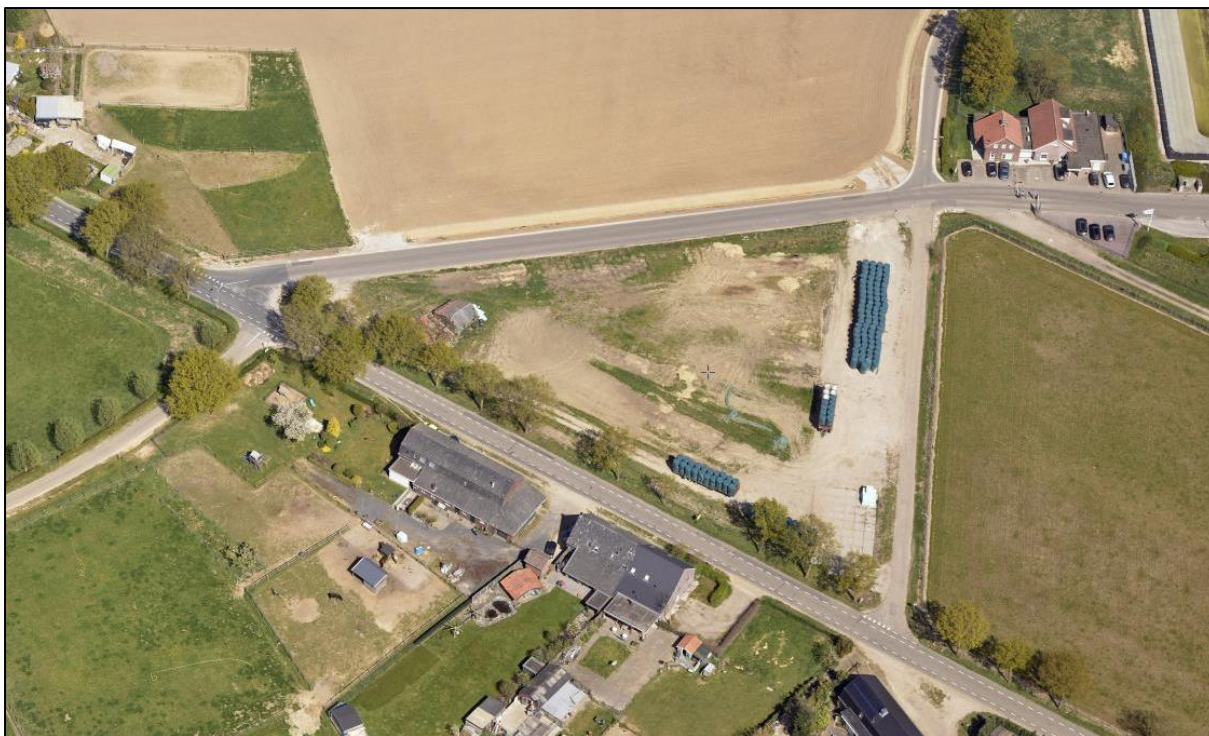
Afbeelding 5. Luchtfoto met daarop beide plangebieden

De plangebieden liggen tegen het bedrijfsterrein van Walkro Blitterswijck B.V. aan. Dit bedrijfsterrein, met een omvang van circa 9 ha, ligt ingeklemd tussen de rivierdijk in het oosten, de Veerweg in het noorden en westen en een bosgebied in het zuiden.

Het bedrijf ontsluit via de Galgenberg op de Ooijenseweg. Plangebied A grenst direct aan de Galgenberg en ligt verder ingeklemd tussen de wegen Veerweg en Ooijenseweg.

Plangebied A is niet bebouwd maar wel voorzien van een verharding, evenwijdig aan de Veerweg. Evenwijdig aan de Ooijenseweg staat een opgaande wegbeplanting. Thans vindt op deze locatie opslag plaats van agrarische producten (met name balen hooi).

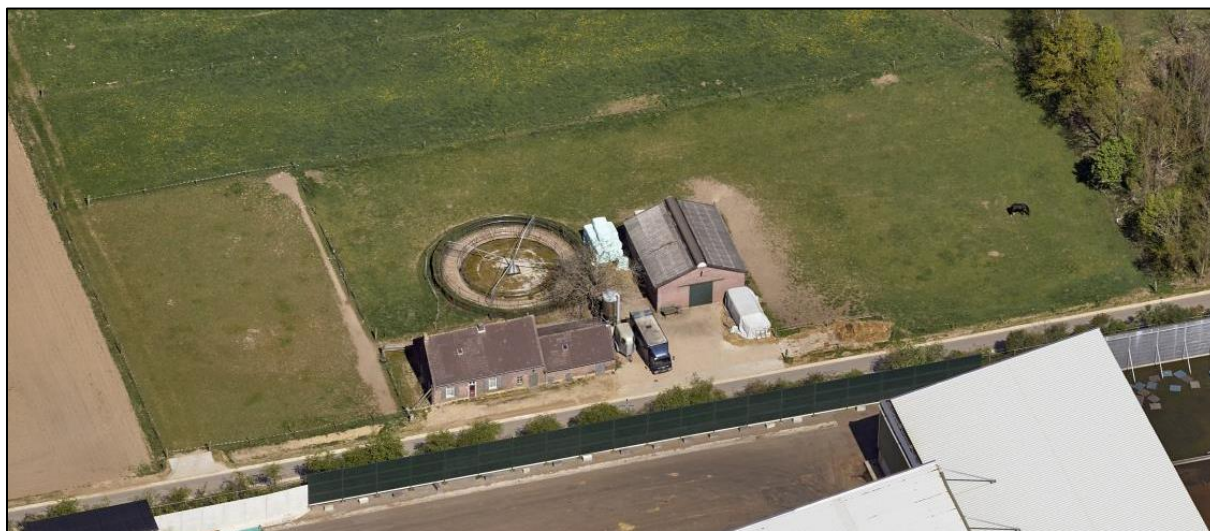
Aan de overzijde van de Ooijenseweg liggen enkele burgerwoningen en een bedrijfswoning, behorende bij een agrarisch bedrijf. Aan de overzijde van de Galgenberg en Veerweg bevinden zich agrarische gronden, plangebied C vormt daar een onderdeel van.



Afbeelding 6. Huidige situatie plangebied A en C

De Veerweg krult zich als het ware om het bedrijfsterrein heen. Direct ten noorden van het bedrijfsterrein, aan de overzijde van de Veerweg bevindt zich de agrarische bedrijfslocatie Veerweg 16, zijnde plangebied B. Dit agrarisch bedrijf is bebouwd met een boerderij, loods en stapmolen. Hier is een paardenhouderij gevestigd.

De locatie ligt solitair in het landschap; aan zowel de oost- als de westzijde is geen bebouwing gelegen. Rondom deze locatie bevinden zich agrarische gronden.



Afbeelding 7. Huidige situatie plangebied B



Afbeelding 8. Boerderij Veerweg 16, plangebied B



Afbeelding 9. Zicht op plangebied B richting het westen

2.2 Ruimtelijke structuur

De belangrijkste structuurdrager van het omliggende landschap is de rivier de Maas, die op een afstand van circa 350 meter ten oosten van het bedrijfsterrein stroomt. De Maas is bijzonder goed herkenbaar door haar grootte en typisch kronkelende loop. Rondom de Maas zijn de verschillende Maasterrassen met de daar doorheen lopende oude Maasmeanders duidelijk herkenbaar door hun lagere ligging.

Het verkavelingspatroon van de omgeving is redelijk kleinschalig en onregelmatig te noemen. Met een divers gebruik van de gronden. De hoger gelegen delen zijn in gebruik als akker en de lager gelegen delen als weilanden. Bosopstanden geven het landschap een halfopen karakter. Meer richting de Maas is het landschap juist grootschaliger en open.



Afbeelding 10. Impressie huidige situatie plangebied A



Afbeelding 11. Impressie Veerweg tussen Galgenberg en Ooijenseweg, plangebied A

2.3 Functionele structuur

De omgeving wordt gekenmerkt door het agrarisch gebruik, maar vanwege de natuurlijke inrichting, ook door het recreatieve gebruik. Daartussen bevinden zich burgerwoningen. Aan de overzijde van de Ooijenseweg van plangebied A bevindt zich een forellenkwekerij. In noordelijke richting ligt recreatiepark “het Roekenbosch”, bestaande uit een bungalowpark met bijbehorende voorzieningen. Het bedrijfsterrein van Walkro Blitterswijck B.V. is het enige andersoortige bedrijf in de directe omgeving.

3 BEOOGDE SITUATIE

Walkro Blitterswijck B.V., gevestigd op de locatie Veerweg 11 in Blitterswijck, is een producent van substraat voor de champignonenteelt. Als grondstoffen voor dit substraat worden paardenmest, stro, kippenmest en gips aangevoerd.

Door marktontwikkelingen is er een verschuiving in de vraag ontstaan. Hierdoor is het bedrijf 2 jaar geleden gestart met de productie van biologisch substraat, benodigd voor het telen van biologische champignons. Door de productie van biologisch substraat wordt minder conventioneel substraat geproduceerd. Dit betekent dat de aanvoer van biologisch stro ten koste gaat van paardenmest dat nodig is voor productie van conventioneel substraat.

Voor de productie van biologisch substraat is met name biologisch stro als grondstof nodig. Voor biologisch stro geldt:

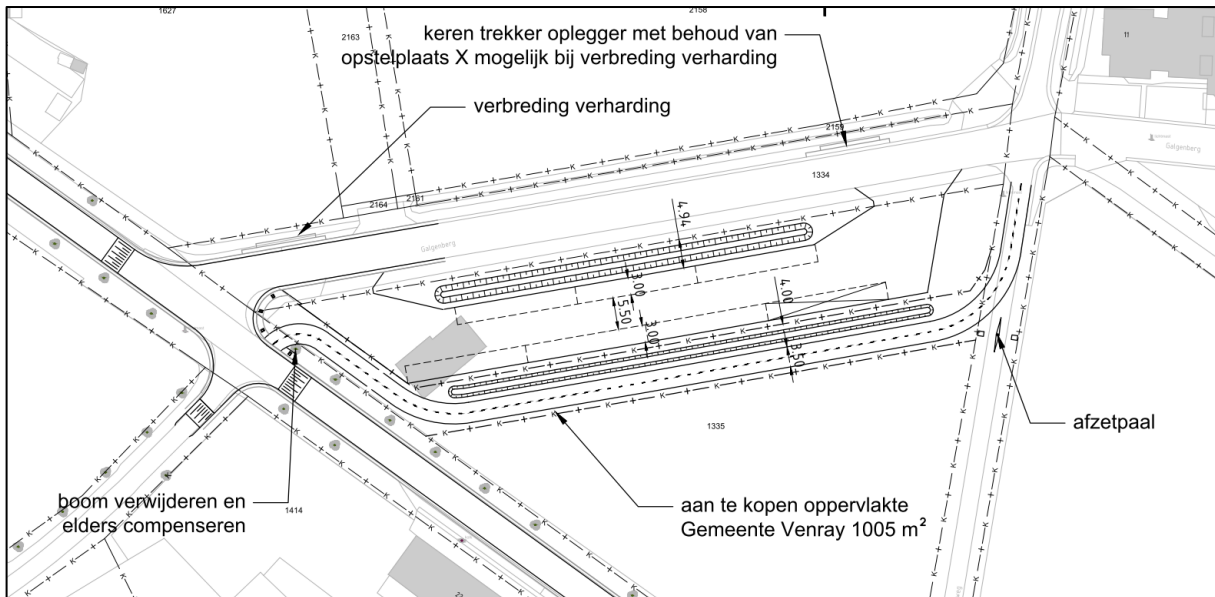
- Biologisch stro is schaars. Veel vraag en weinig aanbod.
- Vanwege schaarste wordt het biologisch stro daarom vanuit het buitenland aangevoerd (vanuit geheel Europa).
- De aanvoer geschiedt niet door het bedrijf zelf, maar door buitenlandse transporteurs en is daarom niet planbaar.
- Door biologische wetgeving moet dit stro bij ontvangst op benodigde documenten worden gecontroleerd, wat enige tijd kan vergen. In de tussentijd wachten de vrachtwagens met het stro buiten de poort van het bedrijf.
- Hierdoor ontstaan piekmomenten bij de entree van het bedrijf.
- Vanwege de inrichting en gebruik van het bedrijfsterrein moeten de vrachtwagens gedoseerd toegelaten worden. Er is geen ruimte om de piekmomenten op het bedrijfsterrein zelf op te vangen.

Het gevolg zijn ongewenste en onveilige situaties bij de entree van het bedrijf. Op regelmatige basis is sprake van stilstaand en incidenteel blokkerend verkeer op de Galgenberg en de kruising Galgenberg – Veerweg.

Om de aanvoer van biologisch stro in goede banen te leiden heeft het bedrijf behoefte aan een opstelstrook voor vrachtwagens buiten het bedrijfsterrein. Op deze opstelstrook, gelegen in de openbare ruimte, kunnen vrachtwagens met biologisch stro wachten totdat hun documenten gecontroleerd zijn en het bedrijfsterrein mogen betreden om te lossen. Uit oogpunt van verkeersveiligheid dient het opstellen van de vrachtwagens niet op de doorgaande weg plaats te vinden. De ideale plek voor de opstelstrook is nabij de entree van het bedrijfsterrein om onnodige verkeersstromen te voorkomen. Gekozen is om de opstelstrook evenwijdig aan de toegangsweg de Galgenberg te realiseren, net buiten het bedrijfsterrein, op het perceel kadastraal bekend als gemeente Wanssum, sectie E, nummer 1335.

De beoogde opstelstrook ligt evenwijdig aan de Galgenberg en wordt van de openbare weg gescheiden door een bestaande watergang. Aan weerszijden van een rijbaan met een breedte van 5,5 m worden in totaal 7 opstelplaatsen gerealiseerd zodat zich tegelijkertijd 7 vrachtwagens hier kunnen opstellen. Vrachtwagens kunnen zich hier opstellen zodat het verkeer op de openbare weg geen hinder meer heeft van deze stilstaande vrachtwagens. Vrachtwagens met biologisch stro zullen zich hier op werkdagen opstellen vanaf 07:00 uur 's ochtends tot 17:00 uur 's middags. Dagelijks zullen gemiddeld 9 vrachtwagens afzonderlijk van elkaar gebruik maken van de opstelstrook. De wachttijd voor deze vrachtwagens varieert van 20 minuten tot 2 uur.

Voor het perceel is een omgevingsvergunning verleend op 12 oktober 2016 voor het realiseren van allerlei verhardingen en hekwerk met poort. Tevens vindt er opslag plaats van agrarische producten. In het kader van de realisatie van de opstelstrook worden alle verhardingen en het hekwerk met poort verwijderd en wordt de opslag van agrarische producten volledig gestaakt.

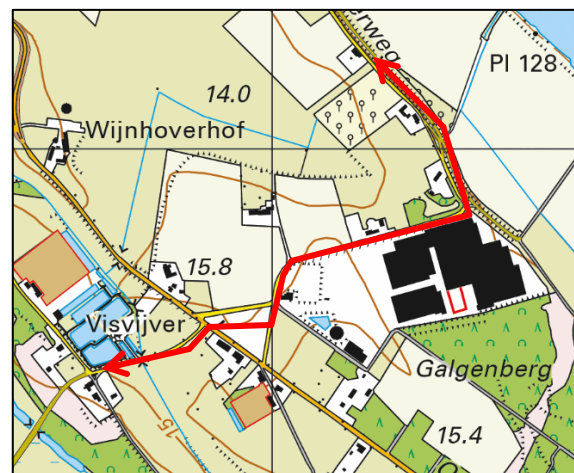


Afbeelding 12. Beoogde inrichting van het perceel met opstelstrook en nieuw fietspad

Samenhangend met de realisatie van de opstelstrook wil de gemeente Venray de toeristische fietsroute welke thans van de Veerweg via de Galgenberg en de Ooijenseweg naar de Kortenbos loopt verleggen. Met het vele zware transport dat over de Galgenberg plaatsvindt van en naar het bedrijf is het veiliger het fiets- en vrachtverkeer van elkaar te scheiden door de fietsroute niet meer via de Galgenberg te laten lopen. Door de fietsroute te verleggen via de Veerweg naar de Ooijenseweg wordt het verkeer van de Galgenberg zo veel mogelijk vermeden. Evenwijdig aan de nieuwe opstelstrook dient in dat kader een vrijliggend fietspad te worden gerealiseerd zodat fietsers gescheiden van de opstelstrook direct naar de Kortenbos kunnen fietsen. Het nieuwe fietspad heeft een breedte van 3 m en komt vrij te liggen van de opstelstrook. De Veerweg wordt in het kader van verkeersveiligheid tussen de Ooijenseweg en de Galgenberg volledig afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.



Afbeelding 13. Huidig tracé fietsroute



Afbeelding 14. Beoogd tracé fietsroute

Om desbetreffend perceel waar de opstelstrook is beoogd te kunnen verwerven ruilt het bedrijf het perceel tegen de verderop gelegen agrarische bedrijfslocatie Veerweg 16, welke het bedrijf thans in eigendom heeft. Voorwaarde voor de ruil is dat enige vorm van bewoning op de agrarische bedrijfslocatie onmogelijk wordt gemaakt en op termijn de huidige boerderij gesloopt wordt.

De boerderij wordt thans niet meer bewoond, maar wordt als kantineruimte nog door de huidige gebruiker gebruikt. Het bedrijf heeft met de gebruiker afgesproken dat hij de boerderij nog voor een periode van maximaal 1 jaar mag gebruiken als kantineruimte. De afspraak is dat de boerderij daarna direct wordt gesloopt of zoveel eerder als mogelijk.

Om het overvloedige water afkomstig van de Galgenberg en Veerweg op te kunnen vangen wordt ten noorden respectievelijk ten westen van deze wegen een watergang aangelegd c.q. de thans aanwezige watergang opgemaakt met een lengte van circa 200 m en een diepte van circa 1 m.

3.1 Uitgangspunten en doelstellingen van het plan

De doelstelling van dit bestemmingsplan is enerzijds gericht op het mogelijk maken van een opstelstrook voor vrachtwagens en een fietspad op het perceel kadastraal bekend als gemeente Wanssum, sectie E, nummer 1335 en anderzijds de mogelijkheid voor wonen te ontnemen op de locatie Veerweg 16 en op termijn de bedrijfswoning geheel te slopen. Ten slotte wordt de aanleg van een watergang mogelijk gemaakt evenwijdig aan de Galgenberg en Veerweg.

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

- De beoogde opstelstrook met een breedte van 16,5 m, welke evenwijdig is gepositioneerd aan de Galgenberg, net zoals de Galgenberg bestemmen als 'Verkeer – Wegverkeer';
- Het beoogde nieuwe fietspad met een breedte van 5,5 m, welke evenwijdig is gepositioneerd aan de opstelstrook bestemmen als 'Verkeer – Wegverkeer';
- Het overige deel van het perceel kadastraal bekend als gemeente Wanssum, sectie E, nummer 1335 blijft overeenkomstig bestemd als 'Agrarisch met waarden'.
- De geldende dubbelbestemmingen en gebiedsaanduidingen dienen voor het desbetreffend perceel opnieuw te gelden met dien verstande dat van de nieuwe verkeersbestemming de dubbelbestemming 'Waarde – Beekdal' wordt verwijderd zodat verharding binnen de verkeersbestemming is toegestaan.
- Het bestemmingsplan dient een voorwaardelijke bepaling te bevatten dat de realisatie van de opstelstrook pas is toegestaan wanneer de landschappelijke inpassing van de locatie wordt aangelegd en in stand wordt gehouden.
- Het bouwvlak voor de locatie Veerweg 16 wordt zodanig gewijzigd dat de bedrijfswoning buiten het bouwvlak komt te liggen. Na sloop van deze bedrijfswoning kan er dan ook niets voor in de plaats worden gebouwd;
- Sloop van de bedrijfswoning uiterlijk 1 jaar na onherroepelijk worden van bestemmingsplan wordt uitgevoerd;
- Alle woon-, verblijfsrecreatie- en zorgboerderijmogelijkheden binnen dit bouwvlak worden onmogelijk gemaakt;
- De mogelijkheid voor het exploiteren van een veehouderij, niet zijnde een intensieve veehouderij, dient binnen dit bouwvlak mogelijk te blijven;
- Een strook grond aan de Galgenberg en Veerweg met een breedte van ongeveer 2,5 meter wordt bestemd als 'Verkeer – Wegverkeer' zodat op deze strook grond een watergang ten behoeve van de afwatering van deze wegen is toegestaan;
- Qua systematiek wordt voor dit bouwvlak aangesloten bij het vigerende bestemmingsplan "Buitengebied – Oost" c.q. het bestemmingsplan "Buitengebied Venray 2010, herziening regels". Alle dubbelbestemmingen en gebiedsaanduidingen die voor de omgeving van het bouwvlak gelden worden ook van toepassing verklaard voor het bouwvlak.

De uitgangspunten hebben geleid tot een bestemmingsplan met drie plangebieden. Plangebied A is nog steeds grotendeels bestemd als 'Agrarisch met waarden'. Enkel de beoogde opstelstrook en het fietspad hebben de bestemming 'Verkeer – Wegverkeer' gekregen. Van deze delen van het perceel is de dubbelbestemming 'Waarde – Beekdal' verwijderd. Hierdoor wordt het mogelijk deze delen te verharden ten behoeve van verkeersdoeleinden. Het vigerende bestemmingsplan biedt de mogelijkheid gronden te verharden binnen de dubbelbestemming 'Waarde – Beekdal' (door middel van het verlenen van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden) indien door het verharden de landschappelijke en / of natuurwaarden van deze gronden niet onevenredig worden geschaad

(artikel 22.4.4). Daarvan is in dit geval sprake, daarom is het legitiem deze dubbelbestemming van betreffende gronden te verwijderen. Uit de uitgevoerde quickscan flora & fauna (zie paragraaf 5.5) blijken voor de te verhardende gronden geen natuurwaarden. Landschappelijke waarden worden door het initiatief geen nadelig beïnvloed. De landschappelijke waarde wordt hier vooral bepaald door het open zicht vanaf de Ooijenseweg op het Maasdal. Deze openheid blijft gewaarborgd daar de gronden alleen verhard worden. De landschappelijke karakteristiek wordt verder versterkt door tussen de opstelstrook en fietspad een haag aan te planten.

Plangebied B betreft het bouwvlak van de locatie Veerweg 16. Hier blijft een agrarisch bedrijf in de vorm van een veehouderij mogelijk, echter worden alle woonmogelijkheden van het bouwvlak gehaald door de aanduiding 'bedrijfswoning uitgesloten' aan het bouwvlak toe te kennen. Ook is de bedrijfswoning buiten het bouwvlak gelegd en is vastgelegd dat de bedrijfswoning uiterlijk 1 jaar na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan gesloopt moet zijn. Aan het bouwvlak zijn de dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie 2', 'Waarde – Beekdal' en 'Waterstaat – Stroomvoerend deel rivierbed' en de gebiedsaanduiding 'reconstructiewetzone – verwevingsgebied' toegekend, net zoals die gelden voor de omliggende gronden.

Plangebied C wordt bestemd als 'Verkeer – Wegverkeer' maar hier blijft de dubbelbestemming 'Waarde – Beekdal' van kracht zodat verharding niet zondermeer mogelijk is. Wel wordt door deze bestemming de realisatie van een watergang mogelijk ten behoeve van de afwatering van aangrenzende wegen. Alle andere dubbelbestemmingen en gebiedsaanduidingen blijven overeenkomstig van toepassing.

3.2 Stedenbouwkundige / ruimtelijke aspecten

Middels onderhavig bestemmingsplan wordt het voor plangebied A mogelijk gemaakt de beoogde opstelstrook en het fietspad te verharderen en als zodanig te gebruiken. Daarvoor wordt het huidige vervallen veldschuurtje volledig verwijderd. Ook overige verhardingen op het perceel worden verwijderd en de huidige opslagactiviteiten worden volledig beëindigd. Als compensatie voor het realiseren van de opstelstrook wordt het perceel landschappelijk ingepast en voor het overige weer in agrarisch gebruik gegeven. Hierdoor kan gesteld worden dat er sprake is van een verbetering van de stedenbouwkundige en ruimtelijke situatie, welke veel beter aansluit bij de omgeving dan de huidige situatie.

In plangebied B wordt de huidige boerderij, als zijnde de bedrijfswoning, gesloopt. De boerderij wordt daarbij buiten het bouwvlak gelegd zodat het na sloop niet meer mogelijk is hier een nieuw gebouw op te richten. Andere wijzigingen van deze locatie betreffen uitsluitend functionele veranderingen, de planologische mogelijkheid om te wonen op deze locatie wordt middels onderhavig bestemmingsplan ontnomen. Alle andere bebouwing en bouwmogelijkheden blijven gelijk aan de huidige situatie. De sloop van de boerderij en het uitsluiten van woonmogelijkheden op deze locatie heeft geen nadelige stedenbouwkundige of ruimtelijke consequenties.

Plangebied C maakt de realisatie van een watergang mogelijk evenwijdig aan de Galgenberg en Veerweg op de plek waar reeds een bestaande watergang aanwezig is. Het opmaken van de bestaande watergang heeft nauwelijks tot geen stedenbouwkundige of ruimtelijke consequenties.

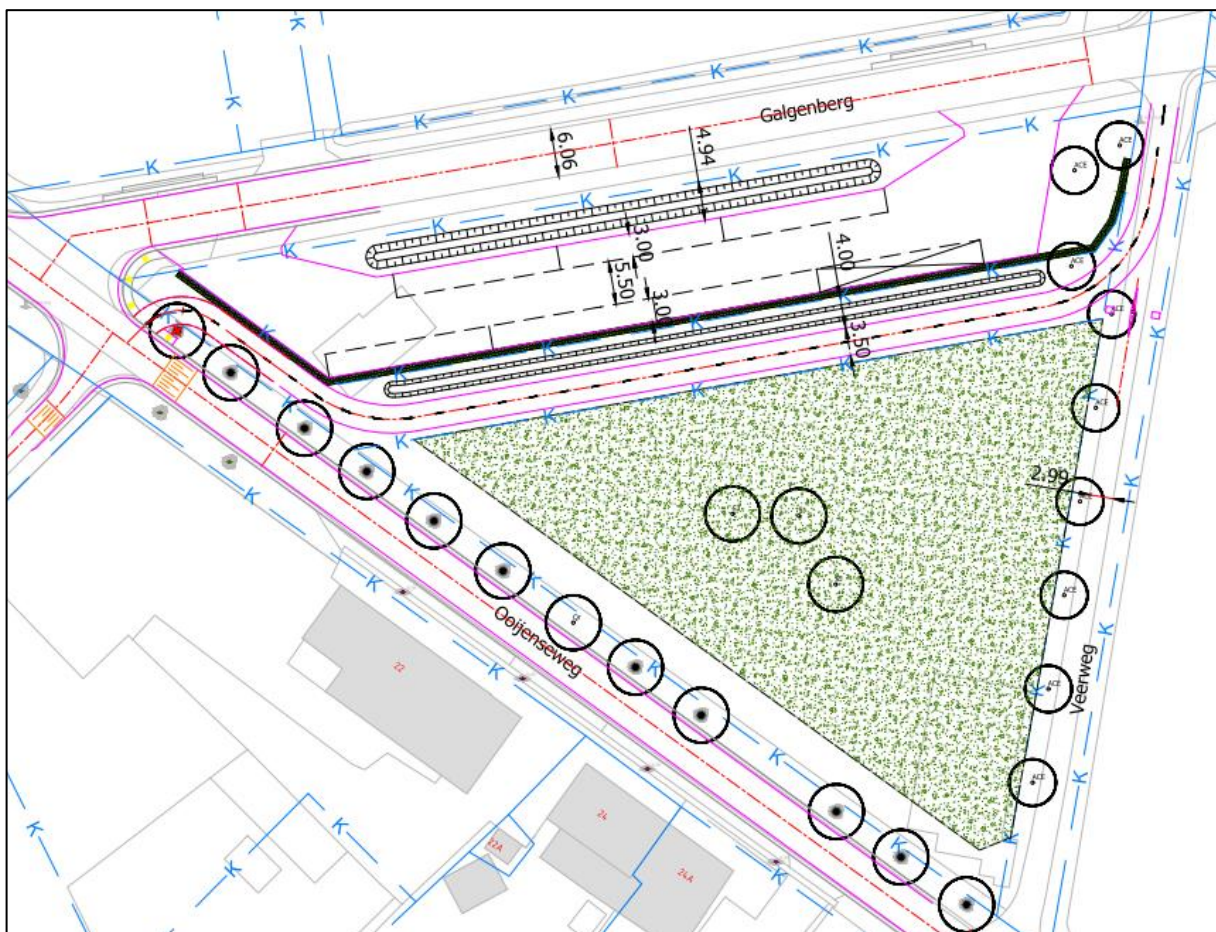
3.3 Landschappelijke inpassing

De realisatie van de opstelstrook en het fietspad gaan gepaard met een landschappelijke inpassing op hetzelfde perceel. Met deze landschappelijke inpassing wordt enerzijds beoogd om het initiatief op een juiste wijze in het landschap te integreren en anderzijds om het landschap te versterken.

De locatie is gelegen in het rivierdal van de Maas. Vanuit landschappelijk oogpunt is in het rivierdal het doel de herkenbaarheid van de verschillende onderdelen van het rivierenlandschap te vergroten:

- de steilranden van de terrassen herkenbaar maken;
- het ontwikkelen van de oude Maasmeanders tot natte laagtes;
- ruimte geven aan water;
- oude bouwlanden herkenbaar laten door karakteristieke openheid.

Typisch landschapselement voor dit landschapstype zijn de heggen in de delen van het landschap die in gebruik zijn en blijven als weide en/of hooiland. In de lagere delen zijn elementen wenselijk die passen bij natte natuurontwikkeling en open grazige vegetaties. Langs de akkercomplexen en in het stroomvoerende gedeelte zullen solitaire bomen, ook als rivierbegeleiding, goed tot hun recht komen.



Afbeelding 15. Landschappelijke inpassing van plangebied A

Met de landschappelijke inpassing van de locatie is hier zo veel mogelijk bij aangesloten. De opstelstrook zal worden afgeschermd door een gemengde haag, een verwijzing naar de kenmerkende heggen in het rivierdal. De rand van het perceel wordt aangezet door de evenwijdig aan de Veerweg een bomenrij aan te planten in de vorm van Veldesdoorn. Tevens worden twee van deze Veldesdoorns als solitaire bomen aangeplant aan de oostelijke zijde van de opstelstrook. Op het perceel zelf wordt een boomgroep van drie Honingbomen aangeplant. De akker wordt ingezaaid met een plukweidemengsel wat niet alleen kleur geeft maar ook een hoge ecologische waarde heeft. Ten slotte wordt opgemerkt dat de opgaande bomenrij evenwijdig aan de Ooijenseweg behouden blijft.

Uitvoering en instandhouding van de landschappelijke inpassing is als verplichting opgenomen in de planregels als voorwaardelijke bepaling en tevens als zodanig vastgelegd in een privaatrechtelijke overeenkomst met de gemeente.

4 BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk worden de op het plangebied van toepassing zijnde beleidskaders behandeld. Gemeenten zijn immers niet geheel vrij in het voeren van hun eigen beleid. Rijk en provincie geven met het door hen gevoerde beleid de kaders aan waarbinnen gemeenten kunnen opereren. In de volgende paragraaf wordt ingegaan op het van toepassing zijnde Rijksbeleid. In de daarop volgende paragraaf komt het provinciaal beleid aan bod. In paragraaf 3.4 volgt ten slotte het van toepassing zijnde beleid van de gemeente Venray.

In beginsel wordt hierbij uitsluitend de fysieke realisatie van de opstelstrook en het fietspad behandeld, aangezien voor de locatie Veerweg 16 alleen de woonmogelijkheden van een bestaand agrarisch bouwvlak worden ontnomen. Hier worden verder geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt, juist alleen maar ontnomen. Bij het ontnemen van ontwikkelingsmogelijkheden is een toetsing aan het beleid, indien niet anders vermeld, niet aan de orde.

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Nationale Omgevingsvisie

Nederland staat voor grote uitdagingen die van invloed zijn op onze fysieke leefomgeving. Complexe opgaven zoals verstedelijking, verduurzaming en klimaatadaptatie zijn nauw met elkaar verweven. Dat vraagt een nieuwe, integrale manier van werken waarmee keuzes voor onze leefomgeving sneller en beter gemaakt kunnen worden. De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) zorgt voor een gezamenlijke aanpak die leidt tot een duurzaam perspectief voor onze leefomgeving. Dit is nodig om onze doelen te halen en is een zaak van overheid en samenleving.

Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie in beeld. Op nationale belangen wil het Rijk sturen en richting geven. Dit komt samen in vier prioriteiten.

1. *Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie*

Nederland moet zich aanpassen aan de gevolgen van klimaatverandering. In 2050 is Nederland klimaatbestendig en waterrobuust. Dit vraagt om maatregelen in de leefomgeving, waarmee tegelijkertijd de leefomgevingskwaliteit verbeterd kan worden en kansen voor natuur geboden kunnen worden. In 2050 heeft Nederland daarnaast een duurzame energievoorziening. Dit vraagt echter om ruimte. Door deze ruimte zoveel mogelijk te clusteren, wordt versnippering van het landschap voorkomen en wordt de ruimte zo efficiënt mogelijk benut. Het Rijk zet zich in door het maken van ruimtelijke reserveringen voor het hoofdenrgiesysteem op nationale schaal.

2. *Duurzaam economisch groeipotentieel*

Nederland werkt toe naar een duurzame, circulaire, kennisintensieve en internationaal concurrerende economie in 2050. Daarmee kan ons land zijn positie handhaven in de top vijf van meest concurrerende landen ter wereld. Er wordt ingezet op een innovatief en sterk vestigingsklimaat met een goede quality of life. Belangrijk is wel dat onze economie toekomstbestendig wordt, oftewel concurrerend, duurzaam en circulair.

3. *Sterke en gezonde steden en regio's*

Er zijn vooral in steden en stedelijke regio's nieuwe locaties nodig voor wonen en werken. Het liefst binnen de bestaande stadsgrenzen, zodat de open ruimten tussen stedelijke regio's behouden blijven. Dit vraagt optimale afstemming op en investeringen in mobiliteit. Dit betekent dat voorafgaand aan de keuze van nieuwe verstedelijkingslocaties helder moet zijn welke randvoorwaarden de leefomgevingskwaliteit en -veiligheid daar stelt en welke extra maatregelen nodig zijn wanneer er voor deze locaties wordt gekozen. Zo blijft de gezondheid in steden en regio's geborgd.

4. *Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied*

Er ontstaat een nieuw perspectief voor de Nederlandse landbouwsector als koploper in de duurzame kringlooplandbouw. Een goed verdienpotentieel voor de bedrijven wordt gecombineerd met een minimaal effect op de omgevingskwaliteit van lucht, bodem en water. In alle gevallen zetten we in op ontwikkeling van de karakteristieke

eigenschappen van het Nederlandse landschap. Dit vertegenwoordigt een belangrijke cultuurhistorische waarde. Verrommeling en versnippering, bijvoorbeeld door wildgroei van distributiecentra, is ongewenst en wordt tegengegaan.

De druk op de fysieke leefomgeving in Nederland is zo groot, dat belangen soms botsen. Het streven is combinaties te maken en win-win situaties te creëren, maar dit is niet altijd mogelijk. Soms zijn er scherpe keuzes nodig en moeten belangen worden afgewogen. Hiertoe gebruikt de NOVI drie afwegingsprincipes:

1. Combinatie van functies gaan voor enkelvoudige functies. In het verleden is scheiding van functies vaak te rigide gehanteerd. Met de NOVI wordt gezocht naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van onze ruimte;
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal. Het verschilt tussen gebieden wat de optimale balans is tussen bescherming en ontwikkeling en tussen concurrentiekracht en leefbaarheid. Sommige opgaven en belangen wegen in het ene gebied zwaarder dan in het andere;
3. Afwentelen wordt voorkomen. Het is van belang dat de leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie inwoners, zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.

De NOVI laat zich niet specifiek uit over dergelijke kleinschalige ontwikkelingen. Het betreffen ontwikkelingen waarbij geen nationale belangen in het geding zijn en er is geen sprake van enige belemmering met betrekking tot de prioriteiten zoals verwoord in de NOVI. Geconcludeerd wordt dat de NOVI geen belemmering vormt voor de realisatie van de opstelstrook en fietspad.

4.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. Op 1 oktober 2012 zijn enkele wijzigingen daarvan in werking getreden.

Voor de nationale belangen die kaderstellend zijn voor besluiten van gemeenten zijn in het Barro regels opgenomen die direct het bestemmingsplan en daarmee gelijk te stellen besluiten betreffen. Zij strekken ertoe dat de nationale ruimtelijke afweging, die door het kabinet in samenspraak met de Tweede en Eerste Kamer der Staten-Generaal is gemaakt, bij besluitvorming over bestemmingsplannen wordt gerespecteerd.

Onderwerpen waarvoor het Rijk ruimte vraagt zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken.

In oktober 2012 is het besluit aangevuld met de ruimtevraag voor de onderwerpen veiligheid op Rijkswaagen, toekomstige uitbreiding van infrastructuur, de elektriciteitsvoorziening, het Nationaal Natuurnetwerk, de veiligheid van primaire waterkeringen, reserveringsgebieden voor hoogwater langs de Maas en maximering van de verstedelijkingsruimte in het IJsselmeer.

Met het realiseren van de opstelstrook en het fietspad zijn de waterveiligheid in verband met de Maas van toepassing. Het beleid voor hoogwater is nader uitgewerkt in de Waterwet en Beleidslijn grote rivieren (zie hierna).

4.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen is per 1 oktober 2012 de Ladder voor duurzame verstedelijking in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 Bro) opgenomen. De ladder ziet op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

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

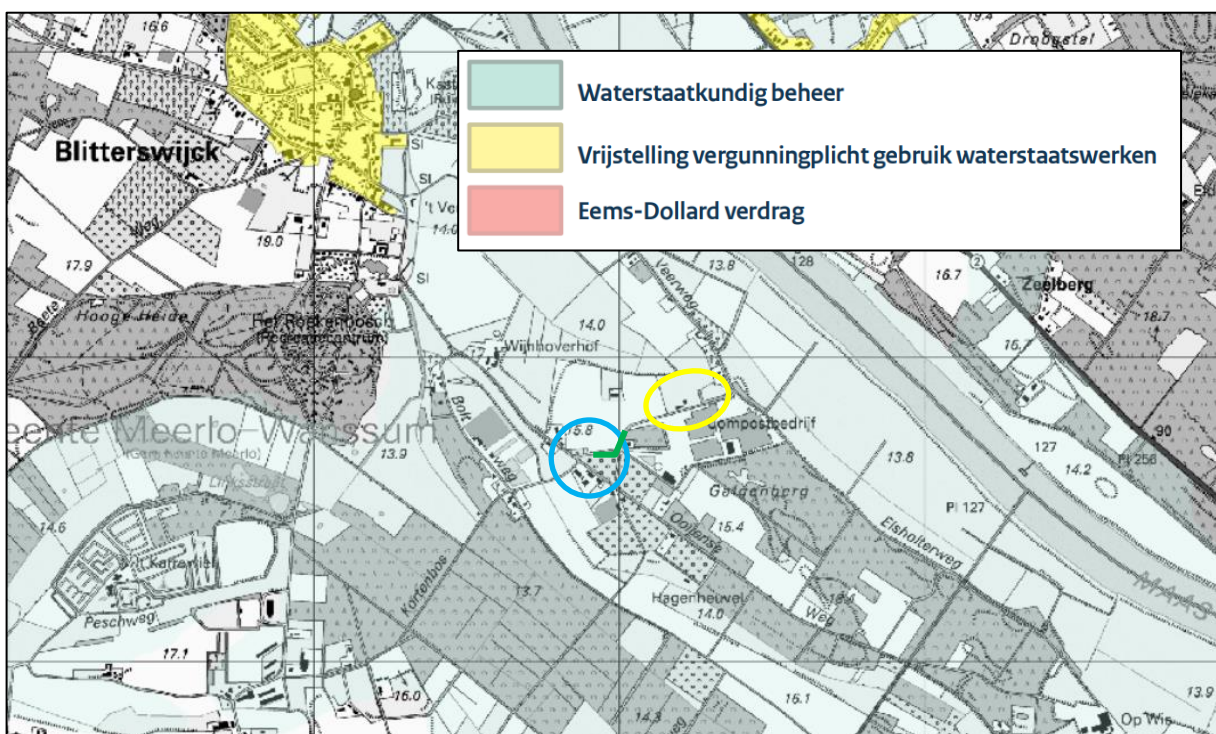
“De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand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

De ladder is uitsluitend van toepassing als een ‘stedelijke ontwikkeling’ wordt gerealiseerd. Het begrip “stedelijke ontwikkeling” is daarbij als volgt gedefinieerd: “ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.”

Uit jurisprudentie (ECLI:NL:RVS:2015:448 en ECLI:NL:RVS:2015:2929) is gebleken dat de aanleg van een weg of een busbaan niet kan worden aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling zoals bedoeld in artikel 3.6.1, tweede lid van het Bro. Daarbij heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State het volgende afgewogen: “Gelet op de nota van toelichting en de strekking van de regeling die mede gericht is op het tegengaan van leegstand, is de Afdeling van oordeel dat de busbaan, evenals een weg, niet kan worden aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling, als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, in samenhang met artikel 1.1.1, aanhef en eerste lid, onder i, van het Bro.”

De ontwikkelingen voorzien in de realisatie van een opstelstrook voor wachtende vrachtwagens, de aanleg van een vrijliggend fietspad langs de Ooijenseweg om zo een bestaande toeristische fietsroute te kunnen verleggen en een watergang aan de Galgenberg en Veerweg. Deze kleinschalige ontwikkelingen zullen niet zorgen voor leegstand elders. In lijn met de voornoemde jurisprudentie kan dan ook worden geconcludeerd dat de realisatie van de opstelstrook, het fietspad en de watergang niet als een stedelijke ontwikkeling in de zin van het Bro kunnen worden aangemerkt. Een toets aan de ladder voor duurzame verstedelijking blijft dan ook achterwege.

Op basis van het vorenstaande kan worden geconcludeerd dat dit initiatief zich dan ook niet als een stedelijke ontwikkeling kwalificeert. De ladder voor duurzame verstedelijking is derhalve niet van toepassing.



Afbeelding 16. Uitsnede kaart behorende bij de Waterregeling

4.1.4 Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. In deze wet zijn een achttal wetten samengevoegd tot één wet. Het Waterbesluit is de uitwerking bij de algemene maatregel van bestuur van bepalingen van de Waterwet. De Waterregeling is de uitwerking bij ministeriële regeling van bepalingen van de Waterwet en het Waterbesluit. De Waterwet, het Waterbesluit en de Waterregeling zijn het resultaat van de in 2004 aangekondigde integratie van waterwetgeving.

Uit de kaarten behorende bij het Waterbesluit en de Waterregeling, blijkt dat de plangebieden zijn gelegen in de zone 'Waterstaatkundig beheer'. De gebieden die deel uitmaken van het 'Waterstaatkundig beheer' van de Maas dienen te voldoen aan het stroomvoerend en bergend regime, zoals aangegeven in de Beleidslijn grote rivieren.

4.1.5 Beleidslijn grote rivieren

De overstromingen van de Maas in december 1993 en januari 1995 hebben duidelijk gemaakt dat de Maas niet altijd binnen het winterbed blijft zoals dit in het Koninklijk Besluit 1916 (op basis van de Rivierenwet 1908) is vastgelegd. Bij (nieuwbouw)plannen in het rivierbed van de Maas dient daarom rekening gehouden te worden met hoge waterstanden.

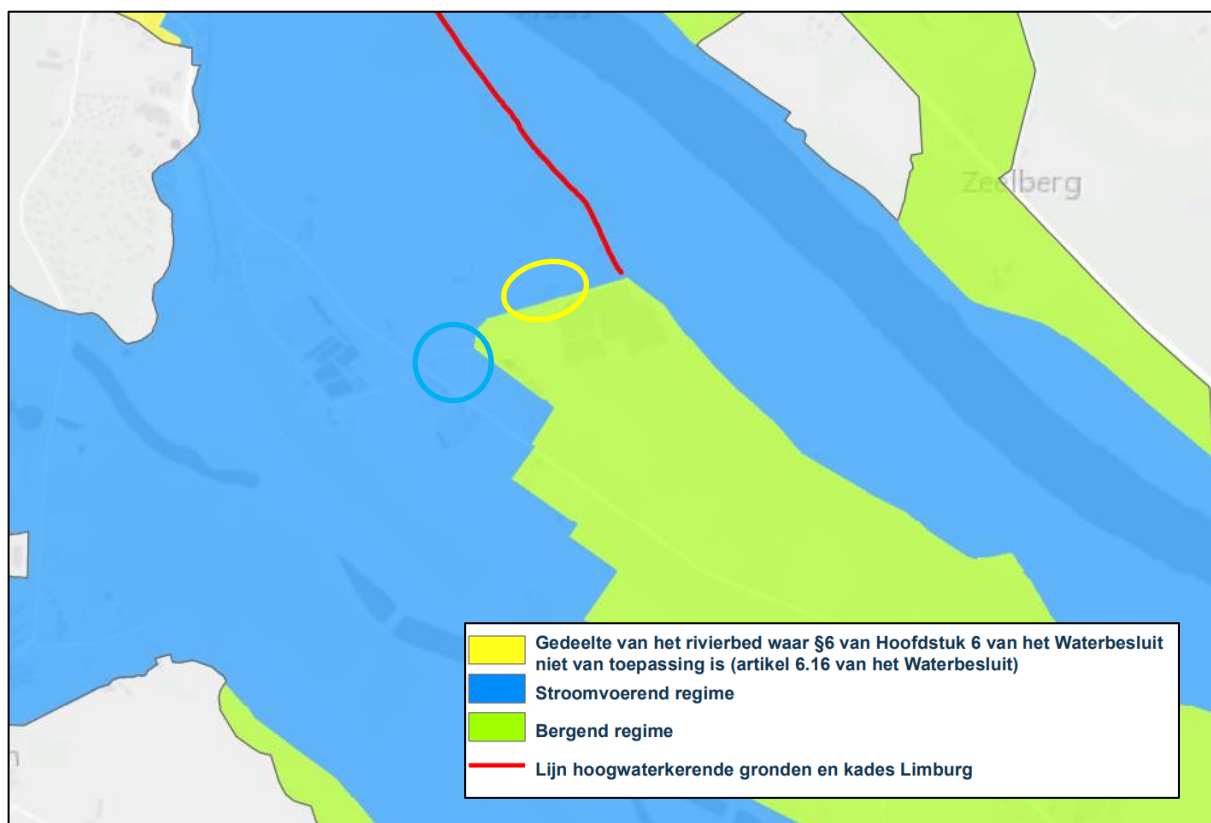
Op 19 september 1997 werd de circulaire "Bouwen langs de Maas" vastgesteld door Provinciale Staten als provinciaal ruimtelijk beleid. Hierin werd vastgelegd hoe de ministeriële beleidslijn "Ruimte voor de rivier" (Staatscourant 12 mei 1997) in Limburg zijn doorwerking diende te krijgen, waarbij de bescherming van een deugdelijke stroomvoering en waterberging voorop stonden. Middels deze circulaire werd tevens invulling gegeven aan de afspraken die naar aanleiding van de beleidslijn "Ruimte voor de rivier" tussen Rijk, provincie en gemeentes waren gemaakt.

Mede op basis van de resultaten van een in 2005 verrichte evaluatie en ervaringen in de praktijk is besloten om de beleidslijn "Ruimte voor de rivier" te herzien. De herziening van de beleidslijn draagt, mede als gevolg van de uitbreiding van het toepassingsgebied en de wens om verwarring met de PKB "Ruimte voor de Rivier" te voorkomen, de naam "Beleidslijn grote rivieren".

Met de herziening van de beleidslijn wordt meer ruimte geboden aan ontwikkelingsgerichte initiatieven. Zo ontstaan meer mogelijkheden voor ontwikkelingen die de ruimtelijke en economische kwaliteit van het betreffende gebied kunnen verbeteren. Doelstelling van de beleidslijn grote rivieren is om de beschikbare bergingscapaciteit van het rivierbed te behouden, ontwikkelingen tegen te gaan die de mogelijkheid tot rivierverruiming door verbreding en verlaging nu en in de toekomst feitelijk onmogelijk maken en het waarborgen van de afvoercapaciteit in het stroomvoerend rivierbed.

Alle plangebieden bevinden zich in het stroomvoerend regime. Dit regime geldt voor delen van het rivierbed waar, op grond van rivierkundige overwegingen, in principe alleen specifiek omschreven riviergebonden activiteiten zijn toegestaan (ja, mits). Deze activiteiten dienen te voldoen aan rivierkundige voorwaarden. Niet riviergebonden activiteiten zijn niet toegestaan, alleen onder specifieke criteria zijn uitzonderingen mogelijk (nee, tenzij).

Om deze het stroomvoerend regime planologisch-juridisch te borgen is op basis van het vigerende bestemmingsplan de dubbelbestemming 'Waterstaat – Stroomvoerend deel rivierbed' aan plangebied A en de omgeving van plangebied B toegekend. In deze dubbelbestemming is een verbodsbepaling opgenomen zodat voor activiteiten binnen het stroomvoerend regime vaak een vergunningsplicht geldt. De daarvoor benodigde omgevingsvergunning kan dan niet zonder goedkeuring van de beheerder van Maas, Rijkswaterstaat, worden verleend.



Afbeelding 17. Uitsnede kaart Beleidslijn grote rivieren

In het geval van het realiseren van de opstelstrook en het fietspad wordt alleen het bestaande maaiveld verhard. Daarvoor in plaats worden andere bestaande verharding verwijderd. Dit heeft geen negatieve consequenties voor het functioneren van de Maas. In het geval van het verkleinen van het bouwvlak en het ontnemen van alle woonmogelijkheden op de locatie Veerweg 16 worden juist bouwmogelijkheden verkleind of vindt een functiewijziging plaats van de bestaande bebouwing. Ten slotte wordt een watergang gerealiseerd. Ook dit heeft geen negatieve consequenties voor de Maas.

Door het opnieuw van toepassing verklaren van de dubbelbestemming 'Waterstaat – Stroomvoerend deel rivierbed' voor het gehele plangebied blijven de rivierkundige waarden juridisch-planologisch geborgd. Voorafgaand aan het verharden van de opstelstrook en het fietspad en het realiseren van de watergang dient Rijkswaterstaat haar goedkeuring hieraan te hebben gegeven.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Provinciale Omgevingsvisie Limburg

Met de komst en invoering van de Omgevingswet dient elke provincie haar eigen provinciale omgevingsvisie op te stellen.

In de periode 7 september 2020 tot en met 18 oktober 2020 heeft de provincie Limburg een ontwerp provinciale omgevingsvisie ter inzage gelegd: 'de Provinciale omgevingsvisie Limburg.' Op 1 oktober 2021 hebben Provinciale Staten de Provinciale Omgevingsvisie, met bijbehorend m.e.r vastgesteld. De Provinciale Omgevingsvisie is per 25 oktober 2021 in werking getreden. De Provinciale Omgevingsvisie Limburg vervangt het voormalige 'Provinciaal Omgevingsplan Limburg' (POL2014).

De omgevingsvisie is een lange termijnvisie, met als doelstelling invulling geven over hoe de provincie Limburg in de periode 2030-2050 op een integrale en toekomstbestendige manier kan door ontwikkelen. De omgevingsvisie is dynamisch en flexibel, aangezien dit mogelijkheden biedt om het document te actualiseren met het oog op toekomstige veranderingen.

In de provinciale omgevingsvisie Limburg zijn een aantal hoofdpogaven te onderscheiden, namelijk:

- Het creëren van een aantrekkelijke, sociale, gezonde en veilige omgeving, zowel in het landelijk als in het bebouwde gebied;
- Een toekomstbestendige, innovatieve en duurzame economie (inclusief landbouwtransitie);
- Klimaatadaptatie en energietransitie.

Deze opgaven, die Limburg-breed spelen, dienen met inachtneming van de specifieke eigenschappen die Limburg bezit op een integrale en toekomstbestendige manier te worden geïmplementeerd. Participatie tussen de overheid, de markt en de inwoners van Limburg is hierbij een belangrijk uitgangspunt. In de Provinciale omgevingsvisie Limburg wordt vervolgens een toekomstbeeld van 2030-2050 geschetst.

De Omgevingsvisie Limburg bestaat uit twee delen:

- Een thematisch deel waarin gedetailleerd wordt ingegaan op de provinciale ambities en opgaven voor de diverse thema's;
- Een gebiedsgericht deel waarin de thema's op hoofdlijnen verbonden worden op regionale schaal voor de drie regio's Noord-, Midden en Zuid-Limburg.

Bereikbaarheid is een belangrijke voorwaarde voor de ontwikkeling van de Limburgse economie, de leefbaarheid en een aantrekkelijk leef- en vestigingsklimaat. Bovendien maakt het een brede deelname mogelijk aan het maatschappelijke leven, werk, sociale contacten, culturele bijeenkomsten en recreatie. Mobiliteit is echter breder dan bereikbaarheid. In 2018 heeft de Provincie Limburg het mobiliteitsplan 'Slim op weg naar morgen' vastgesteld. Dat is het uitgangspunt voor de provinciale beleidskeuzes. Naast bereikbaarheid in de zin van doorstroming onderscheidt de provincie als mobiliteitsdoelen: veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid. Veiligheid gaat hierbij onder meer over de veilige staat van het wegennet, verkeers- veiligheid in algemene zin en sociale veiligheid.

Natuurlijk kijkt de provincie over de provinciale en nationale grenzen. Door de euregionale ligging van Limburg zijn grensoverschrijdende verbindingen van groot belang. Ook de bereikbaarheid van en tussen de steden in Limburg vraagt aandacht. Tegelijkertijd is de bereikbaarheid en mobiliteit van het buitengebied, van minder druk bevolkte regio's en voorzieningen een toenemend aandachtspunt vanuit het oogpunt van leefbaarheid en maatschappelijke participatie. Het doorontwikkelen van het (snel-)fietsroutenetwerk in Limburg kan bijdragen aan de beleefbaarheid van het landschap, de gezondheid van onze inwoners en aan het verbinden van regio's (ook over de grens), steden en dorpen.

De provincie streeft naar een toekomstbestendige, toegankelijke, slimme, schone en grenzeloze mobiliteit, zodat mensen zich vrij kunnen bewegen. De provincie wil een Limburg dat uitstekend bereikbaar is voor alle mensen, voor goederen en informatie, mede door een goede aansluiting op (inter-)nationale en (eu)regionale netwerken (weg, spoor, water, lucht, buis en digitaal). Het vervoer van mensen en goederen dient betrouwbaar, vlot, veilig en duurzaam te zijn, zonder teveel impact op de leefomgeving en milieukwaliteit. De provincie stimuleert het (elektrisch) fietsen, ook over langere afstanden. Zo neemt de mobiliteitsdruk af en wordt de gezondheid en luchtkwaliteit bevorderd.

Zowel de opstelstrook als het verleggen van het fietspad draagt bij aan het halen van de provinciale doelstellingen. Met de opstelstrook is niet alleen sprake van het faciliteren van het bedrijf en daarmee de Limburgse economie, maar vooral van het verbeteren van de verkeersveiligheid. De vrachtwagens zullen niet meer op de openbare weg hoeven op te stellen wat de doorstroming van de Galgenberg bevordert alsook de overzichtelijkheid van de kruising Galgenberg – Veerweg. Met het te verleggen fietspad worden fietsers niet meer over de Galgenberg geleid, alwaar veel vrachtverkeer plaatsvindt van en naar het bedrijf. Uit het oogpunt van verkeersveiligheid is het beter de fietsers te scheiden van het vrachtverkeer

door een nieuw fietspad aan de Ooijenseweg te realiseren. Het nieuwe fietspad draagt daarom bij aan meer fietsveiligheid en daarmee een meer aantrekkelijk fietsnetwerk.

Over de realisatie van een watergang is als een dermate kleinschalige ontwikkeling niet genoemd in de Provinciale Omgevingsvisie.

Het initiatief is daarmee passend in het provinciale beleid, zoals verwoord in de Provinciale Omgevingsvisie.

4.2.2 Omgevingsverordening Limburg 2021

In de Omgevingsverordening Limburg 2021 staan regels op het gebied van milieu, wegen, water, grond, landbouw, natuur, wonen en ruimte. Op dit moment geldt nog de Omgevingsverordening Limburg 2014. Met de komst van de Omgevingswet (verwachte inwerkingtreding: 1 januari 2023) is een nieuwe verordening nodig die de huidige gaat vervangen. Tot het moment dat de Omgevingswet en de nieuwe Omgevingsverordening Limburg 2021 in werking treden, blijft de huidige verordening gelden. Hierna is het initiatief getoetst aan de huidige verordening. Het initiatief is echter wel alvast getoetst aan de nieuwe omgevingsverordening.

Alle regels die betrekking hebben op het omgevingsbeleid zijn ondergebracht in één verordening, die grofweg twee typen regels bevat:

- Instructieregels gericht tot gemeenten of het waterschap;
- Regels voor activiteiten die rechtstreeks voor eenieder gelden of voor specifieke doelgroepen.

De volgende regels uit de Omgevingsverordening 2021 zijn in dit geval van toepassing:

- Groenblauwe mantel;
- Bufferzones grondwaterafhankelijke natuur;

Groenblauwe mantel

Een van de wijzigingen in de Omgevingsverordening 2021 ten opzichte van de Omgevingsverordening 2014 betreft het samenvoegen van de zilvergroeene en bronsgroeene landschapszone tot de groenblauwe mantel. De regels voor beide typen gebieden komen sterk overeen, net als het feitelijke gebruik.

Het plangebied is aangeduid als 'groenblauwe mantel'. Het Maasdal, de beekdalen en steilere hellingen vormen samen de groenblauwe mantel binnen de landelijke gebieden. Dergelijke stad-landzones vormen samen een soort mantel tussen en bij het Natuurnetwerk Limburg. Het zijn gebieden waar de provincie goede combinatiemogelijkheden ziet voor duurzame vormen van (kringloop) land- en tuinbouw en andere economische functies, vooral door hergebruik van reeds aanwezige monumentale en beeldbepalende gebouwen.

Binnen dit gebiedstype ligt de focus op het versterken van het klimaatadaptieve karakter, de biodiversiteit en kernkwaliteiten van het landschap. Bij ruimtelijke ontwikkelingen binnen de groenblauwe mantel geldt een motiveringsplicht om aan te geven hoe met de bescherming en versterking van de kernkwaliteit in de betreffende gebieden wordt omgegaan. De kernkwaliteiten in de groenblauwe mantel zijn het groene karakter, het visueel-ruimtelijk karakter, het cultuurhistorisch erfgoed, het reliëf en de ruimte voor water en waterberging in de laagten en beekdalen. Deze zijn aangeduid in het Landschapskader Noord- en Midden-Limburg. Zie voor de toets aan het landschapskader paragraaf 4.2.4.

Bufferzones grondwaterafhankelijke natuur

Het is in deze zone verboden om zonder omgevingsvergunning grondwater te onttrekken. Voor zowel de opstelstrook als het fietspad als de watergang is geen sprake van het onttrekken van grondwater. Deze bepaling is derhalve niet van toepassing voor het initiatief.

4.2.3 Omgevingsverordening Limburg 2014

De Omgevingsverordening Limburg is op 1 januari 2011 in werking getreden maar is in 2014 gewijzigd vanwege de vaststelling van het toenmalige POL2014, waarin was bepaald dat er een nieuw hoofdstuk Ruimte aan de Omgevingsverordening zou worden toegevoegd. Dat hoofdstuk Ruimte is gericht op de doorwerking van het ruimtelijke beleid van het POL2014 naar gemeentelijke ruimtelijke plannen. Behalve de toevoeging van het hoofdstuk Ruimte zijn in de Omgevingsverordening Limburg 2014 ook de verordeningen Veehouderijen en Natura 2000 (van oktober 2013) en Wonen Zuid-Limburg (van juli 2013) opgenomen. Hiermee zijn alle verordeningen die betrekking hebben op het omgevingsbeleid ondergebracht in één document.

Het hoofdstuk Ruimte is gericht op de doorwerking van het ruimtelijke beleid van POL2014 naar gemeentelijke ruimtelijke plannen. In artikel 2.2 van het hoofdstuk Ruimte is bepaald dat een ruimtelijk plan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, rekening moet houden met het bepaalde in artikel 3.1.6, tweede lid van het Besluit ruimtelijke ordening (ladder duurzame ontwikkeling) waarbij tevens de mogelijkheid tot herbenutting van monumentale en beeldbepalende gebouwen onderzocht moet worden. Met onderhavig initiatief is geen sprake van een stedelijke ontwikkeling (zie hoofdstuk 4.1.3). De ladder voor duurzame ontwikkeling is daarom niet van toepassing.

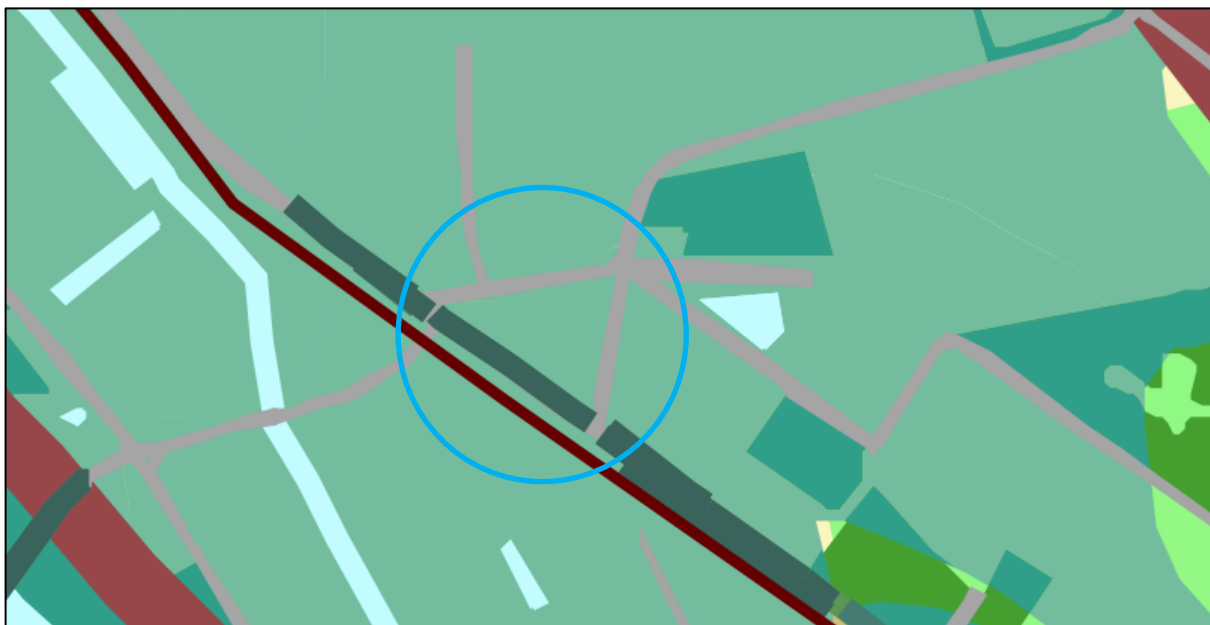
In de Omgevingsverordening Limburg 2014 zijn nadere regels gesteld voor de onttrekking van grondwater vanwege de ligging van de locatie in een bufferzone verdrogingsgevoelige natuurgebieden. Het is in deze zone verboden grondwater te onttrekken. Voor zowel de opstelstrook als het fietspad is geen sprake van het onttrekken van grondwater. Er wordt derhalve voldaan aan de Omgevingsverordening Limburg 2014.

4.2.4 Landschapskader Noord- en Midden-Limburg

Volgens de Omgevingsverordening Limburg 2021 ligt het plangebied binnen de groenblauwe mantel, het vroegere 'landelijk gebied – bronsgroene landschapszone' (zoals destijds opgenomen in het POL2014). Deze zone betreft de beekdalen en gebieden met steilere hellingen met een grote variatie aan functies, in hoge mate bepalend voor het beeld van het Limburgs landschap en omvat ook het winterbed van de Maas. Het accent ligt op:

- Kwaliteit en functioneren regionaal watersysteem
- Ontwikkeling landbouw in balans met omgeving
- Versterken kernkwaliteiten landschap en cultuurhistorie
- Recreatief medegebruik

Bij een ruimtelijke ontwikkeling binnen de bronsgroene landschapszone dienen de in het plangebied voorkomende kernkwaliteiten beschreven te worden, alsmede een motivering hoe met de bescherming en versterking van de kernkwaliteiten in het betreffende gebied wordt omgegaan. De kernkwaliteiten in de bronsgroene landschapszone zijn het groene karakter, het visueel-ruimtelijke karakter, het cultuurhistorisch erfgoed en het reliëf. Deze zijn aangeduid in het Landschapskader Noord- en Midden-Limburg.



Afbeelding 18. Uitsnede kaart Landschapskader Noord- en Midden-Limburg

Blijkens de bij het Landschapskader behorende kaart ligt het plangebied in een rivierdal. Het rivierdal bestaat uit een aantal verschillende gebieden. In de eerste plaats de verschillende Maasterrassen met de daar doorheen lopende oude Maasmeanders. Deze zijn vaak nog herkenbaar door hun lagere ligging. De terrasranden zelf zijn op veel plekken nog herkenbaar als steilranden in het landschap. In de tweede plaats is er het typische Maasheggenlandschap dat zich vooral op het laagterras bevindt in Noord-Limburg. Ten slotte ligt er rond Roermond nog het Maasplassengebied, ontstaan als gevolg van grootschalige grindwinning.

De landschapsecologische kwaliteit van het rivierdal is divers door de grootte van dit landschapstype en de verschillende te onderscheiden deelgebieden. In algemene zin kan echter gesteld worden dat het rivierdal van bijzonder belang is als belangrijkste structuurdrager van het landschap. In feite zijn de Maas en de wind de belangrijkste scheppers van het landschap van Noord- en Midden-Limburg. De Maas is bijzonder herkenbaar door haar grootte en typisch kronkelende loop. Daarnaast heeft het Maasdal een bijzondere betekenis als belangrijk natuurgebied en als ecologische verbingszone. Tegelijkertijd liggen in het rivierdal ook verschillende bosgebieden met een flinke oppervlakte.

Het doel van de ontwikkeling van het rivierdal is het vergroten van de herkenbaarheid van de verschillende onderdelen van het rivierenlandschap:

- de steilranden van de terrassen herkenbaar maken;
- het ontwikkelen van de oude Maasmeanders tot natte laagtes;
- ruimte geven aan water;
- oude bouwlanden herkenbaar laten door karakteristieke openheid.

Typisch landschapselement voor dit landschapstype zijn de heggen in de delen van het landschap die in gebruik zijn en blijven als weide en/of hooiland. In de lagere delen zijn elementen wenselijk die passen bij natte natuurontwikkeling en open grazige vegetaties. Langs de akkercomplexen en in het stroomvoerende gedeelte zullen solitaire bomen, ook als rivierbegeleiding, goed tot hun recht komen.

Met een ontwikkeling in de bronsgroene landschapszone moet het landschap er in ieder geval op vooruit gaan. Met de aanwezige landschappelijke kwaliteiten van het rivierdal is rekening gehouden bij de inrichting en inpassing van het plangebied (zie paragraaf 3.3). Daarnaast heeft de ontwikkeling mede betrekking op het verbeteren van het recreatief medegebruik (zijnde het fietspad) wat een van de doelen is in de bronsgroene landschapszone.

4.3 Gemeentelijk beleid

4.3.1 Toekomstvisie Venray 2030

Binnen de 'Toekomstvisie Venray' staat de vraag centraal hoe Venray eruit ziet in het jaar 2030. De toekomstvisie is tot stand gekomen op basis van de inbreng van ruim 1.500 inwoners van Venray. De gemeente Venray heeft voor de komende tien jaar de navolgende vijf concrete ambities geformuleerd:

1. zijn inwoners, hun netwerken, culturen en voorzieningen met elkaar verbonden;
Ambitie in het jaar 2030: Om deze eerste ambitie te realiseren zal de gemeente Venray de komende tien jaar op actieve wijze initiatieven stimuleren en ondersteunen die ontmoeting en verbinding tussen verschillende leeftijdsgroepen of culturele groepen tot stand brengen.
2. woon je groen en sociaal;
Ambitie in het jaar 2030: Tot 2030 is nog sprake van een bevolkingstoename in Venray. Desondanks kan je de komende tien jaar in Venray voor elke levensfase een passende woning vinden. De mismatch tussen inwoners en het woningaanbod is verleden tijd en er is een gedifferentieerd aanbod aan woningtypes en woonmilieus.
3. zorgt ondernemerschap met aandacht voor mens, dier en milieu, voor nieuwe economische kansen;
Ambitie in het jaar 2030: Hergebruik, recycling en het gebruik van herbruikbare materialen is in 2030 de norm, waardoor we zowel de grondstoffenvoorziening als onze milieu-impact beperken. Bovendien hebben we in 2030 de verantwoordelijkheid genomen voor onze eigen energievoorziening en zijn we aan de slag met energiebesparing, opwekking van duurzame elektriciteit en het gebruik van duurzame warmte. De energietransitie zet zich nog voort tot 2050. Dan willen we energieneutraal zijn.
4. stroomt kennis, creativiteit en vernieuwing;
Ambitie in het jaar 2030: In de digitale en geautomatiseerde economie van 2030 is de beroepsbevolking kleiner en de vraag naar hoogopgeleide kenniswerkers groter, zo is de verwachting. Een leven lang leren is noodzakelijk geworden. In 2030 is de regionale arbeidsmarkt versterkt vanuit de driehoek bedrijven, onderwijs en overheid.
5. is iedereen mobiel.
Ambitie in het jaar 2030: Het bevorderen van de bereikbaarheid staat hoog op de gemeentelijke en regionale agenda. Venray heeft in 2030 een veilig, toegankelijk en betrouwbaar mobiliteitssysteem met, waar mogelijk, schone en stille mobiliteit.

De bovenstaande ambities zijn gebaseerd op een aantal trends en ontwikkelingen die geconstateerd zijn binnen de gemeente Venray. Deze trends en ontwikkelingen zijn:

- andere invulling van de (schaarse) ruimte;
- klimaatverandering en energietransitie;
- nieuwe technologie;
- langer leven;
- nieuwe rolinvulling inwoners en overheid;
- toenemende diversiteit;
- veranderende economie.

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

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

Het realiseren van de opstelstrook en het verleggen van het fietspad draagt bij aan ambitie 5 van de gemeente Venray. Het zorgt niet alleen voor een betere en veilige ontsluiting voor het bedrijf en de Galgenberg in zijn algemeenheid, ook fietsen wordt aanzienlijk veiliger door het scheiden van het fietsverkeer en het vrachtverkeer.

4.3.2 Omgevingsvisie Venray

De gemeente Venray heeft, in het kader van de op handen zijnde Omgevingswet en door gewijzigde inzichten, op 2 november 2021 een nieuwe omgevingsvisie voor het grondgebied van de gemeente opgesteld. Daarin heeft de gemeente de nieuwe beleidsuitgangspunten voor ontwikkelingen in de gemeente opgenomen. De nieuwe omgevingsvisie biedt de basis van de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente en dient als ruimtelijk toetsingskader.

In de omgevingsvisie wil de gemeente laten zien voor welke uitdagingen de gemeente staat en waar zij als gemeente naar toe willen in de toekomst. De omgevingsvisie vormt de ruimtelijke vertaling van de strategische visie: de Toekomstvisie 2030 "Venray loopt voorop". De omgevingsvisie is samen met de input van inwoners, ondernemers en verenigingen tot stand gebracht.

De gemeente wil de belangrijke waarden van Venray beschermen en versterken. Daarbij wordt aan de hand van ambities rekening gehouden met verschillende opgaven zoals de klimaatverandering, de energietransitie en de woningbouw om het woningtekort op te lossen. Belangrijk vraagstuk daarbij is hoe de gemeente er over 10 jaar uit zal zien. De ambities spelen een rol in ontwikkelingen binnen de verschillende deelgebieden.

Het plangebied is gelegen binnen de zogenaamde 'agrarische gebieden'. Het agrarisch gebied is volop in ontwikkeling. Er spelen diverse onderwerpen in het agrarisch gebied zoals grootschalige agrarische bedrijvigheid, leegstand en ruimteclaims vanuit de energietransitie en klimaatverandering. Ook spelen er maatschappelijke discussies over voedselproductie, grondgebruik en biodiversiteit. De gemeente gaat in kaart brengen hoe al deze functies naast elkaar kunnen bestaan. De gemeente gaat voor het toekomstbestendig maken van het agrarische landschap. Veiligheid en gezondheid zijn belangrijke pijlers hierin.

Met bereikbaarheid worden de mogelijkheden aangegeven, die bewoners hebben om zich te verplaatsen en deel te nemen aan activiteiten. Bewoners kunnen zich lopend verplaatsen, maar ook gebruik maken van vervoersmiddelen als de fiets, auto, bus en trein. De gemeente wil dat bereikbaarheid geen obstakel vormt voor haar inwoners om deel te nemen aan de samenleving, conform aan de doelen van het regionale samenwerkingsverband Trendsportal. De hoofddoelstellingen van Trendsportal zijn:

1. Verhogen kwaliteit van leven: Mobiliteit zodat iedereen mee kan doen
2. Verbeteren verkeersveiligheid: Streven naar nul verkeersslachtoffers
3. Aantrekkelijk mobiliteitssysteem: Robuust, attractief en betrouwbaar
4. Ondersteunen milieu- en energietransitie: Overschakelen op schone en stille mobiliteit
5. Verbeteren ruimtelijk-economische bereikbaarheid: Voor toerisme, agro, maak en logistieke sector

Het initiatief sluit aan bij de omgevingsvisie. Het betreft een kleinschalige plaatselijke ontwikkeling die grootschalige agrarische bedrijvigheid niet belemmert. Wel wordt door het initiatief de bereikbaarheid van het bedrijf verbeterd en draagt het initiatief bij aan een betere verkeersveiligheid.

5 RANDVOORWAARDEN / RESULTATEN ONDERZOEKEN

Met de realisatie van de opstelstrook, het fietspad en de watergang dient rekening gehouden te worden met (milieu-) aspecten vanuit de omgeving en op de omgeving. Het onderzoek naar de milieuaspecten bodem, milieuzonering, geluid, lucht, externe veiligheid voor het plangebied wordt in de navolgende paragrafen beschreven. Eveneens is gekeken naar de gevolgen van deze ontwikkelingen voor de aspecten archeologie, leidingen en infrastructuur, natuur, waterhuishouding en verkeer. De hieruit voortkomende bevindingen worden in onderstaande paragrafen toegelicht.

In beginsel wordt hierbij uitsluitend de fysieke realisatie van de opstelstrook, het fietspad en watergang behandeld, aangezien voor de locatie Veerweg 16 alleen de bedrijfswoning op termijn wordt gesloopt en verder alle woonmogelijkheden van een bestaand agrarisch bouwvlak worden ontnomen. Hier worden verder geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt, juist alleen maar ontnomen. Bij het ontnemen van ontwikkelingsmogelijkheden is een toetsing aan de sectorale aspecten, indien niet anders vermeld, niet aan de orde.

5.1 Milieuaspecten

5.1.1 Bodem- en grondwaterkwaliteit

Bij nieuwe ontwikkelingen moet de bodemgesteldheid in kaart worden gebracht. Onderzocht moet worden of de bodem verontreinigd is en wat voor gevolgen een eventuele bodemverontreiniging heeft voor de uitvoerbaarheid van het plan. Een nieuwe functie mag pas worden toegelaten als is aangetoond dat de bodem geschikt (of geschikt te maken) is voor de nieuwe of aangepaste bestemming. Wanneer (een deel van) de bodem in het plangebied verontreinigd is moet worden aangetoond dat het bestemmingsplan, rekening houdend met de kosten van sanering, financieel uitvoerbaar is.

In dit geval wijzigt de functie niet in een functie die gevoelig is in het kader van de bodemkwaliteit. De agrarische bestemming wijzigt in de bestemming 'Verkeer – Wegverkeer voor de realisatie van de opstelstrook, het fietspad en de watergang. De bodemkwaliteit is voor de uitvoerbaarheid van onderhavig bestemmingsplan daarom geen belemmering.

5.1.2 Geluid

Rondom de beoogde opstelstrook bevinden zich enkele woningen. De vrachtwagens die zich op de opstelstrook zullen opstellen produceren geluid. Het gebruik van de opstelstrook mag geen negatieve effecten hebben c.q. ontoelaatbare hinder veroorzaken op het woon- en leefklimaat in deze woningen. Om de geluidseffecten van de vrachtwagens op de opstelstrook op de omliggende woningen te onderzoeken is een akoestisch onderzoek¹ uitgevoerd.

In de representatieve situatie wordt de opstelstrook tussen 07:00 en 17:00 uur in gebruik genomen. In totaal gaat het dagelijks om negen vrachtwagens die vanaf de westelijke zijde het terrein opkomen en via de oostzijde weer vertrekken. Geluidsuitstraling vanwege de opstelstrook wordt veroorzaakt door het motorgeluid van rijdende vrachtwagens. Er is geen trailerkoeling van de vrachtwagens. In de akoestische modellering is, vanwege de worst-case benadering, uitgegaan van het parkeren op de zuidelijke parkeerplaatsen. De dichtstbijzijnde woning ligt namelijk ten zuiden van de opstelstrook.

Op de gevels van de omliggende woningen is getoetst aan de voorkeursgrenswaarde uit de 'Circulaire Indirecte hinder', welke 50 dB(A) bedraagt in de dagperiode (dagperiode loopt van 07:00 tot 19:00 uur). Uit de rekenresultaten volgt dat de berekende geluidsniveaus ruimschoots voldoen aan de voorkeursgrenswaarde. Hoogst berekende geluidsniveau bedraagt 38 dB(A).

¹ Cauberg Huygen, Akoestisch onderzoek Walkro Blitterswijk; effecten opstelstrook, 3 augustus 2022, referentie: 09125-56820-02

De realisatie van de opstelstrook heeft derhalve geen negatieve effecten op het woon- en leefklimaat in de omliggende woningen.

5.1.3 Luchtkwaliteit

Algemeen

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden en sindsdien staan de hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5 Wm). Artikel 5.16 Wm (lid 1) geeft weer, onder welke voorwaarden bestuursorganen bepaalde bevoegdheden (uit lid 2) mogen uitoefenen. Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid:

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

Het Besluit NIBM

Deze AMvB legt vast, wanneer een project niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. De achtergrond van het beginsel 'Niet in betekende mate' is dat de gevolgen van een ontwikkeling voor de luchtkwaliteit in een aantal gevallen (beschreven in de ministeriële Regeling NIBM) worden tenietgedaan door de ontwikkeling van bijvoorbeeld schonere motoren in het gehele land.

Op 1 augustus 2009 is het nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL) in werking getreden. Hierdoor dient bij plannen die de luchtkwaliteit beïnvloeden niet langer te worden uitgegaan van de normen uit de interimperio. Nu het NSL in werking is getreden is een project NIBM, als aannemelijk is dat het project een toename van de concentratie veroorzaakt van maximaal 3%. De 3% grens wordt gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM₁₀) of stikstofdioxide (NO₂). Dit komt overeen met 1,2 microgram/m³ voor zowel fijn stof en NO₂. Als de 3% grens voor PM₁₀ of NO₂ niet wordt overschreden, dan hoeft geen verdere toetsing aan grenswaarden plaats te vinden.

Conclusie luchtkwaliteit

De opstelstrook heeft geen verkeersaantrekkende werking voor de omgeving tot gevolg; het is immers de bestaande verkeersstroom van vrachtwagens welke gebruik maakt van de opstelstrook. Deze verkeersstroom maakt als zodanig al gebruik van de Galgenberg. Daarnaast heeft de realisatie het fietspad geen verkeersaantrekkende werking. Van het fietspad, welke wordt aangelegd om een toeristische fietsroute te verleggen, maakt in principe geen gemotoriseerd verkeer gebruik. Met beide ontwikkelingen wordt derhalve ruimschoots onder het 3% criterium gebleven.

Het initiatief draagt NIBM bij aan de luchtkwaliteit.

5.1.4 Geur

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

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

Alleen een geurgevoelig object wordt tegen geurhinder beschermd. Een opstelstrook, fietspad of watergang betreffen geen geurgevoelige objecten. Het aspect geur is daarmee niet beperkend voor het initiatief.

5.2 Externe veiligheid

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

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

Binnen de beleidskaders voor deze drie typen risicobronnen staan altijd twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Hoewel beide begrippen onderlinge samenhang vertonen zijn er belangrijke verschillen. Hieronder worden beide begrippen verder uitgewerkt.

Plaatsgebonden risico (PR)

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

Groepsrisico (GR)

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

Verantwoordingsplicht groepsrisico

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

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

Wanneer verantwoorden?

Bron	Wanneer groepsrisicoverantwoording?
Inrichtingen (Bevi)	Altijd wanneer binnen invloedsgebied een ruimtelijk besluit wordt genomen
Buisleidingen (Bevb)	Altijd wanneer binnen invloedsgebied een ruimtelijk besluit wordt genomen

Spoor-, Rijks- en waterwegen (Bevt)	Wanneer sprake is van toename van het groepsrisico of overschrijding van de oriëntatiewaarde
-------------------------------------	--

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

Inventarisatie risicobronnen

Door de provincie Limburg is een risicokaart samengesteld waarop de risico veroorzakende bedrijven en objecten zijn weergegeven. Op basis van de risicokaart bevinden er zich in de omgeving geen risicovolle activiteiten.

Conclusie

Externe veiligheid vormt geen belemmering voor het initiatief.

5.3 Water

5.3.1 Waterbeleid

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

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

5.3.2 Waterhuishoudkundige situatie plangebied (huidige situatie)

Bodemgesteldheid en grondwater

De bodem in het plangebied is tamelijk vlak. De maaiveldhoogte bedraagt ongeveer 15 m +NAP. De bodem in het plangebied bestaat uit ooivaaggronden. Dit zijn oude rivierkleigronden zonder minerale eerdlaag en geen roest en grijze vlekken beginnend binnen 50 cm. De bouwvoor bestaat uit lichte zavel.

Conform de algemene gegevens van het waterschap blijkt het plangebied een zeer goede bodemdoorlatendheid te hebben van 1,5 tot 10 m/dag. Ter plaatse van het plangebied bedraagt de hoogte van het grondwater grondwatertrap VIII. Op basis van de kaarten behorende bij het Nieuw Limburgs Peil blijkt dat de gemiddelde hoogste grondwaterstand zich op ongeveer 100 cm-mv bevindt.

Grondwaterbescherming

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

Oppervlaktewater

Op de leggerkaarten van Waterschap Limburg is te zien dat binnen het plangebied of directe omgeving geen oppervlaktewater van betekenis ligt. Ook in de directe omgeving is geen oppervlaktewater aanwezig.

Afvalwater

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

5.3.3 Water in relatie tot de ontwikkeling (nieuwe situatie)

Met onderhavig initiatief worden nieuwe verhardingen gerealiseerd in de vorm van de opstelstrook en het fietspad. Hierdoor neemt het verhard oppervlak toe ten opzichte van de huidige situatie.

Het hemelwater dat valt op de nieuwe verharding zal conform het beleid worden afgekoppeld van het rioleringsstelsel en op eigen terrein worden geïnfiltreerd. Conform richtlijnen van de gemeente dienen de infiltratievoorzieningen gedimensioneerd te worden op een bui waarbij 60 mm neerslag valt.

De infiltratievoorzieningen mogen niet dieper zijn dan de gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG). Anders zijn de infiltratievoorzieningen al (gedeeltelijk) gevuld voordat er hemelwater valt.

5.4 Kabels, leidingen en straalpaden

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

Op basis van het vigerende bestemmingsplan is er geen sprake van een dergelijke dubbelbestemming in of in de nabijheid van het plangebied. Blijkens kaarten van Gasunie, TenneT en Waterschapsbedrijf Limburg bevinden er zich in of in de nabijheid van het plangebied geen belangrijke (ondergrondse) leidingen.

5.5 Natuur

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

Flora en fauna

Om het voorkomen van flora en fauna op plek van de opstelstrook en het fietspad aan te tonen en het effect van het realiseren van beide initiatieven hierop te onderzoeken is een quickscan flora & fauna² ter plaatse uitgevoerd.

Naar verluid en blijkens het bureau-onderzoek zijn er meerdere waarnemingen van steenuil geregistreerd in en rond het plangebied. Destijds stond binnen het plangebied een veldschuur die inmiddels is vervallen. Hierdoor is er binnen het plangebied geen nestgelegenheid voor de steenuil. In het kader van de ontwikkeling van het plangebied heeft initiatiefnemer een steenuilenkast opgehangen om zo de mogelijkheid tot nestelen voor de steenuil binnen c.q. in de nabijheid van het plangebied te herstellen.

De initiatieven kunnen zonder effecten op broedvogels of andere beschermde soorten uitgevoerd worden. Er is geen ontheffing op grond van Wnb noodzakelijk. Er is ook voor de overige natuurwaarden geen ontheffing noodzakelijk.

² ForFarmers, Quickscan Wet natuurbescherming soortenbescherming, 25 oktober 2022

Natura2000

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied “Maasduinen”, ligt op circa 1,4 km van het plangebied.

In de Wnb is voorgeschreven dat voor alle activiteiten die mogelijk een negatief effect hebben op Natura 2000-gebieden een Wnb-vergunning vereist is. Over een afstand van 1,4 km of meer zijn negatieve effecten vanuit het plangebied op Natura2000-gebieden uit te sluiten, behoudens wat betreft verzuring en/of vermesting. Verzuring en vermesting zijn een van de mogelijk negatieve effecten van een initiatief op een Natura2000-gebied en kan een groot bereik hebben daar stikstof (in de vorm van NO_x of NH_3), welke verzuring en vermesting veroorzaakt, door de atmosfeer kan neerslaan in een Natura2000-gebied.

Voor ieder habitattype binnen een Natura2000-gebied dat gevoelig is voor verzuring en/of vermesting is een kritische depositiewaarde (KDW) vastgesteld. De KDW geeft de grens aan waarboven het risico bestaat dat de kwaliteit van het habitat significant wordt aangetast door de verzurende en/of vermestende invloed van atmosferische stikstofdepositie. Door middel van het rekeninstrument AERIUS Calculator wordt de stikstofdepositie op Natura2000-gebieden als gevolg een initiatief berekend.

In het geval van de opstelstrook en het fietspad is de uitstoot van NO_x uitsluitend afkomstig van het verkeer. De opstelstrook heeft echter geen verkeersaantrekkende werking voor de omgeving tot gevolg; het is immers de bestaande verkeersstroom van vrachtwagens welke gebruik maken van de opstelstrook. Deze verkeersstroom maakt als zodanig al gebruik van de Galgenberg. Daarnaast heeft de realisatie het fietspad geen verkeersaantrekkende werking. Van het fietspad, welke wordt aangelegd om een toeristische fietsroute te verleggen, maakt in principe geen gemotoriseerd verkeer gebruik.

Met het initiatief is er daarom geen sprake van een toename van NO_x waardoor het initiatief niet leidt tot een verzuring en/of vermesting van de Natura2000-gebieden.

Wel is er tijdens de aanlegfase sprake van (tijdelijke) stikstofemissie, veroorzaakt door verkeer van en naar de locatie (vrachtwagens die bouwmaterialen komen leveren, vervoer bouwvakkers, etc.) en het gebruik van mobiele werktuigen (kraan, graafmachine, etc.).

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van reële aannames. Dit betreffende volgende aantallen:

- Aanvoer gele grond: 6 vrachtwagens
- Aanvoer korrelmix: 4 vrachtwagens
- Afvoer zwarte grond: 10 vrachtwagens
- Aanvoer bestrating opstelstrook en fietspad: 5 vrachtwagens
- Aanvoer overige materialen: 5 vrachtwagens
- Afvoer overige materialen: 5 vrachtwagens

Dagelijks zal personeel (bouwvakkers) de bouwlocatie bezoeken om bouwwerkzaamheden aldaar te verrichten. Het personeel komt over het algemeen gezamenlijk in 1 bestelbusje. Voor overige bezoekers is eveneens 1 bestelbusje aangehouden per dag. Uitgaande van een bouwperiode van 2 weken (met 10 werkdagen) betekent dit in totaal 20 bestelbusjes, wat resulteert in 40 middelzware verkeersbewegingen. Er wordt vanuit gegaan dat al het verkeer via de bebouwde kom van Blitterswijk zo snel mogelijk naar Wanssum zal rijden en daar zal opgaan in het heersende verkeer.

Voor het bepalen van de emissie afkomstig van mobiele werktuigen op de locatie tijdens de aanlegfase is eveneens gebruik gemaakt van reële aannames. Dit betreffen de volgende gegevens:

- Uitgraven opstelstrook en fietspad: 1 graafmachine gedurende 24 uur (3 dagen)
- Aanvullen opstelstrook en fietspad: 1 graafmachine gedurende 16 uur (2 dagen)
- Aanbrengen korrelmix: 1 graafmachine gedurende 8 uur (1 dag)
- Aanleg sloot: 1 graafmachine gedurende 8 uur (1 dag)

Op grond van deze uitgangspunten zijn de emissies van de mobiele werktuigen berekend. Voor het berekenen van deze door diesel aangedreven werktuigen wordt in AERIUS Calculator gebruik gemaakt van het emissiemodel van TNO³. In dit model wordt voor het berekenen van de emissies van stikstofoxiden (NO_x) gebruik gemaakt van de volgende formule:

$$\text{Emissie} = \text{Lastfactor} * \text{Vermogen} * \text{Emissiefactor} * \text{TAF-factor}$$

Lastfactor = het gedeelte van het (gemiddelde) volle vermogen van dit machinetype dat gemiddeld gebruikt wordt [%];

Vermogen = het gemiddelde vermogen van dit machinetype [kW];

Emissiefactor = de gemiddelde emissiefactor behorend bij het bouwjaar [g/kWh];

TAF-factor = aanpassingsfactor op de gemiddelde emissiefactor in verband met de afwijking van de gemiddelde gebruikstoepassing van dit machinetype als gevolg van wisselende vermogensvraag [-].

Voor de werktuigen zijn de emissiefactoren NO_x en bijbehorende TAF-factoren verkregen uit de genoemde rapportage. In onderstaande tabel zijn de berekende emissies van de mobiele werktuigen weergegeven.

Nr.	Werktuig	Draaiuren per jaar	Vermogen [kW]	Emissiefactor [g/kWh]	Lastfactor	TAF-factor	Emissie [kg/jaar]
I	Graafmachine	56	100	3,3	60	0,87	9,7
Totaal							9,7

Uit de ingevoerde gegevens blijkt dat de emissie NO_x met 10,9 kg/jaar en de emissie NH₃ met 26,3 g/jaar toeneemt tijdens de aanleg van de opstelstrook, het fietspad en de sloot. Met de ingevoerde gegevens geeft AERIUS Calculator aan dat er geen rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/j (zie bijlage I). Er is derhalve geen merkbaar c.q. negatief effect voor wat betreft stikstofdepositie ter plaatse van de Natura2000-gebieden door de aanleg van de initiatieven.

5.6 Archeologie en cultuurhistorie

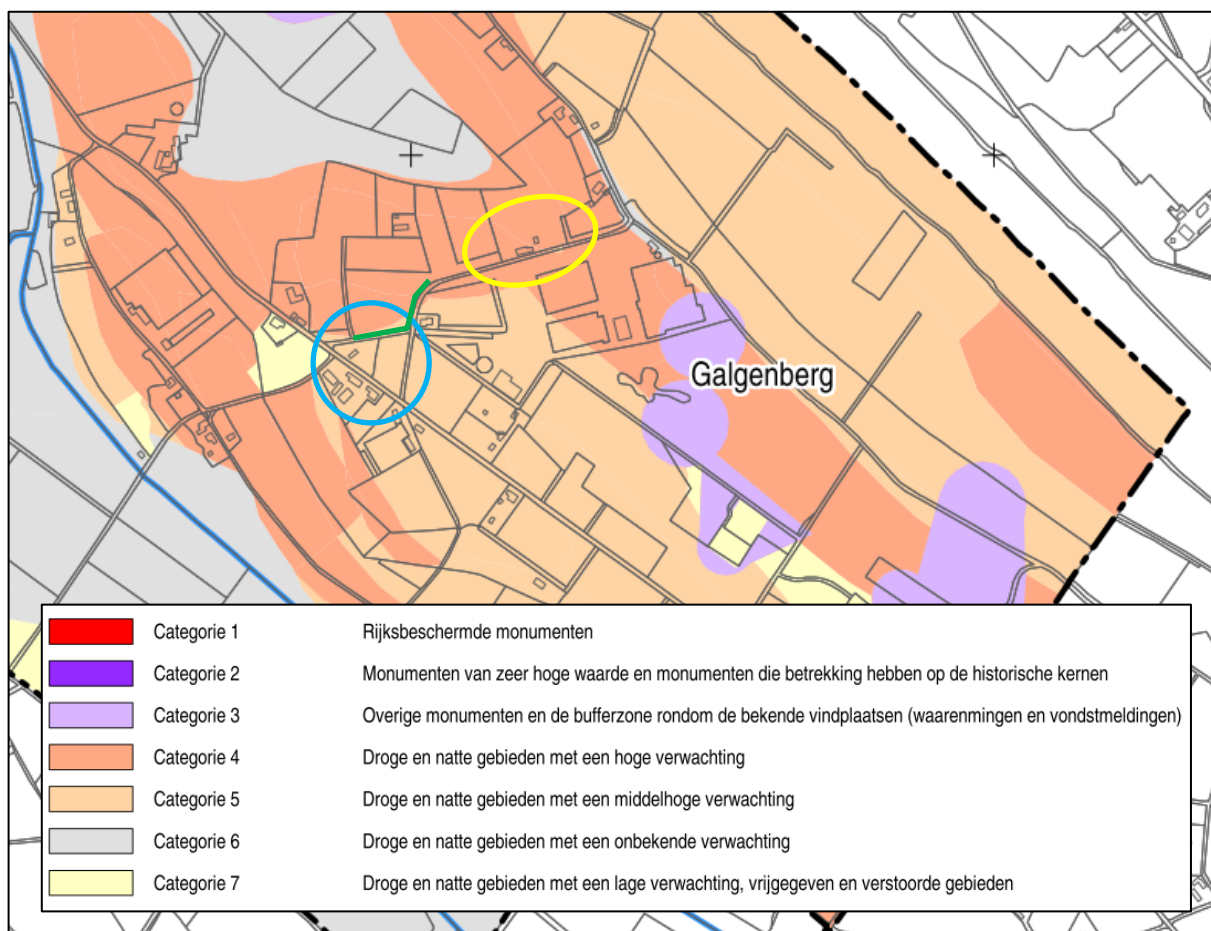
5.6.1 Archeologie

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

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

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

³ Hulskotte, J. Verbeek, R., *Emissiemodel Mobiele Machines gebaseerd op machineverkoop in combinatie met brandstof afzet (TNO-034-UT-2009-01782_RPT-ML)*, TNO Bouw en Onderhoud, november 2009



Afbeelding 19. Uitsnede archeologische beleidskaart

Op deze beleidskaart is plangebied A gelegen in een gebied met een middelhoge verwachting, plangebied B in een gebied met een hoge verwachting en plangebied C ligt op de overgang van beide verwachtingswaardes. Op basis van het vigerende bestemmingsplan zijn voor de plangebieden daarom respectievelijk de dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie 1' en 'Waarde – Archeologie 2' van toepassing.

Op basis van het archeologisch beleid en de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 1' zijn bodemverstoring niet dieper dan 50 cm mogelijk. Indien een bodemverstoring plaatsvindt welke dieper gaat dan 50 cm en qua oppervlakte groter is dan 2.500 m² is op voorhand archeologisch onderzoek noodzakelijk. Deze ondergrenzen worden in het kader van het initiatief niet overschreden. Wel is de archeologische dubbelbestemming opnieuw van toepassing verklaard zodat geborgd wordt dat als de ondergrenzen toch worden overschreden eerst archeologisch onderzoek plaatsvindt.

Op basis van het archeologisch beleid en de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2' zijn bodemverstoring niet dieper dan 50 cm mogelijk. Indien een bodemverstoring plaatsvindt welke dieper gaat dan 50 cm en qua oppervlakte groter is dan 500 m² is op voorhand archeologisch onderzoek noodzakelijk. Deze ondergrenzen worden in het kader van het initiatief niet overschreden. Wel is de archeologische dubbelbestemming opnieuw van toepassing verklaard zodat geborgd wordt dat als de ondergrenzen toch worden overschreden eerst archeologisch onderzoek plaatsvindt.

5.6.2 Cultuurhistorie

Met de komst van de Erfgoedwet is het verplicht om de facetten historische (steden)bouwkunde en historische geografie mee te nemen in de belangenafweging. Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en

structuren. De provincie richt zich op de bescherming van objecten en de bescherming, benutting en ontwikkeling van structuren en ensembles van een grotere schaal.

Conform het vigerende bestemmingsplan en de cultuurhistorische waardenkaart van de Provincie Limburg heeft het plangebied geen aanduidingen die eventuele historische facetten beschermen.

Door het ontbreken van cultuurhistorische waarden in de omgeving van het plangebied heeft het initiatief hier geen nadelige effecten op.

5.7 Verkeer en parkeren

5.7.1 Opstelstrook

Doordat het bedrijf is gestart met de productie van biologisch substraat, wat is benodigd voor het telen van biologische champignons, wordt biologisch stro als de belangrijkste grondstof aangevoerd. Door de productie van biologisch substraat wordt minder conventioneel substraat geproduceerd. Dit betekent dat de aanvoer van biologisch stro ten koste gaat van paardenmest dat nodig is voor productie van conventioneel substraat. Dit betekent dat door de productie van biologisch substraat de bestaande en vergunde aantallen vrachtwagens van en naar het bedrijf gelijk blijven c.q. niet wijzigen. Met ander woorden; de vrachtwagens met biologisch stro zijn in de plaats gekomen van vrachtwagens met conventionele paardenmest, benodigd voor de productie van conventioneel substraat.

De vrachtwagens die gebruik zullen gaan maken van de opstelstrook maken daarom al onderdeel uit van de verkeersstroom die het bedrijf genereert en gebruik maakt van de Galgenberg. Juist door de opstelstrook evenwijdig aan de Galgenberg te realiseren hoeven deze vrachtwagens niet anders te rijden dan dat ze al deden.

De volgende aantallen vrachtwagens zullen gebruik maken van de opstelstrook:

Vracht	Gemiddeld per week
Biologisch stro	25
Ingehuurd transport paardenmest	6
Gips	5
Overige	5,25
Totaal	41,25

Dit resulteert in een dagelijks gemiddelde van 8,25 vrachtwagens, afgerond 9. De wachttijd van deze vrachtwagens varieert van 20 minuten tot 2 uur. Tijdens weekenden wordt de opstelstrook niet gebruikt. Vrachtwagens zullen zich op de opstelstrook op werkdagen opstellen vanaf 07:00 uur 's morgens tot 17:00 uur 's middags.

In totaliteit zullen maximaal 7 vrachtwagens tegelijkertijd op de opstelstrook zich kunnen opstellen. Omdat de vrachtwagens verspreid over de werkdag komen wordt echter verwacht dat nooit meer dan 5 of 6 vrachtwagens tegelijkertijd op de opstelstrook staan.

Zoals al eerder aangegeven verandert er niets aan de verkeersstromen van en naar het bedrijf. Ook aan de parkeersituatie op het bedrijf wijzigt niets, dit blijft volledig plaatsvinden op eigen terrein, los van de op te stellen vrachtwagens die gebruik maken van de opstelstrook.

5.7.2 Fietspad

De realisatie van het fietspad heeft geen verkeersaantrekkende werking of een negatief effect op de parkeersituatie. Een bestaande fietsroute, welke thans over de Galgenberg loopt, wordt verlegd naar parallel aan de Ooijenseweg zodat het fietsverkeer zich niet mengt met het vrachtverkeer wat gebruik maakt van de Galgenberg. Om ook de kruising van de

Galgenberg met de Veerweg verkeersveiliger te maken voor het fietsverkeer wordt de Veerweg tussen de Galgenberg en de Ooijenseweg afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.

5.8 Niet-gesprongen explosieven

Op vele locaties in Nederland bevinden zich nog conventionele explosieven uit de Tweede Wereldoorlog in de ondergrond, zoals niet ontplofte vliegtuigbommen (blindgangers, granaten, mijnen en (handwapen)munitie. Het gehele grondgebied van de gemeente Venray heeft in de Tweede Wereldoorlog zwaar onder vuur gelegen. Bij eventuele grondwerkzaamheden en nieuwe ontwikkelingen in het plangebied, dient er uit het oogpunt van veiligheid en zorgvuldigheid gezocht te worden naar niet gesprongen explosieven (NGE). Met behulp van het explosievenonderzoek worden de aanwezigheid en risico's van explosieven uit de Tweede Wereldoorlog in kaart gebracht. De gemeente Venray adviseert bij grondwerkzaamheden en nieuwe ontwikkelingen een detectieonderzoek uit te (laten) voeren.

Dit onderzoek dient plaats te vinden in het kader van de Arbowetgeving en is in het kader van de bestemmingsplanprocedure niet juridisch afdwingbaar. Het is echter te allen tijde de verantwoordelijkheid van de eigenaar van de grond om bij grondwerkzaamheden te zorgen voor een gezonde en veilige werkomgeving.

6 JURIDISCHE ASPECTEN

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

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

6.1 Toelichting op de verbeelding

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

De analoge verbeelding is getekend op een bijgewerkte en digitale kadastrale ondergrond, schaal 1:2.000. De analoge verbeelding bestaat uit één plankaart, met daarop beide plangebieden, met een legenda.

Plangebied A blijft bestemd als 'Agrarisch met waarden', maar de delen van het perceel die beoogd zijn als opstelstrook en als fietspad zijn bestemd als 'Verkeer – Wegverkeer'. Hierdoor wordt het mogelijk deze delen te gebruiken als weg.

Plangebied B blijft agrarisch bestemd en het bouwvlak is verkleind (de boerderij is buiten het bouwvlak gelegd). Wel wordt qua systematiek aangesloten bij de gemeentelijke standaard. Daarom is de bestemming gewijzigd van 'Agrarische doeleinden, bouwperceel A(b)' naar 'Agrarisch met waarden' met de aanduiding 'agrarisch bedrijf'. De strekking c.q. de inhoud blijft echter hetzelfde. De enige andere wijziging heeft betrekking op het feit dat een aanduiding is opgenomen dat een bedrijfswoning is uitgesloten, waardoor een bedrijfswoning ter plaatse niet meer is toegestaan. Ook andere woonmogelijkheden zijn uitgesloten, evenals mogelijkheden voor verblijfsrecreatie of een zorgboerderij.

Plangebied C wordt bestemd als 'Verkeer – Wegverkeer'. Hierdoor wordt het mogelijk hier een watergang ten behoeve van de afwatering van de aangrenzende wegen te realiseren.

De dubbelbestemmingen ('Waarde – Archeologie 1', 'Waarde – Archeologie 2', 'Waarde – Beekdal' en 'Waterstaat – Stroomvoerend deel rivierbed') en de gebiedsaanduiding ('reconstructiewetzone - verweingsgebied') die reeds voor het plangebied golden zijn opnieuw van toepassing verklaard. Het enige wat daarin is aangepast is dat de dubbelbestemming 'Waarde – Beekdal' niet van toepassing is verklaard voor die delen van plangebied A die bestemd zijn als 'Verkeer – Wegverkeer'.

6.2 Toelichting op de planregels

Alle gronden binnen het plangebied hebben een bestemming. Een bestemming geeft de functie aan, die de gemeenteraad aan een gebied heeft toebedacht. Bij deze bestemmingen horen gebruiksregels. Het kan gaan om regels voor bouwen, werken en werkzaamheden, slopen en het gebruik van grond en de opstallen voor bepaalde activiteiten. De bestemming en de regels bepalen gezamenlijk welke activiteiten en handelingen zijn toegestaan. Het gevolg van het leggen van een bestemming is, dat de betreffende gronden alleen overeenkomstig deze bestemming mogen worden gebruikt. In die zin houdt een bestemming dus een inperking in van het eigendomsrecht. De bevoegdheid om bestemmingen te leggen is toegekend aan de gemeenteraad. Dit is geregeld in artikel 3.1 van de VVro. Een gemeenteraad mag niet zomaar een bestemming leggen, maar moet daarvoor vanuit het algemeen belang van een “goede ruimtelijke ordening” redenen hebben. Het leggen van een bestemming betekent overigens niet, dat er een verplichting bestaat voor een grondgebruiker om die bestemming te realiseren. 'Bestemming' heeft slechts een passieve betekenis: of een bestemming gerealiseerd wordt, is afhankelijk van het handelen van de rechthebbende(n) op de grond (eigenaar, huurder, pachter). Een bestemming geeft alleen aan welk handelen toegelaten is. Daaruit kan worden afgeleid dat ander handelen niet is toegelaten. De artikelen 2.1 en 2.2 van de Wabo en enkele andere wetten verbieden het handelen in strijd met het bestemmingsplan. Om misverstanden te voorkomen wordt bij de bestemming aangegeven wat “in ieder geval” beschouwd moet worden als in strijd met het bestemmingsplan.

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

Bij het opstellen van de regels is zo veel mogelijk uitgegaan van het rapport Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2012 (SVBP 2012) en de gemeentelijke standaard uit het vigerende bestemmingsplan “Buitengebied – Oost”. Voor wat betreft de agrarische bedrijfslocatie Veerweg 16 is echter gebruik gemaakt van de gemeentelijke standaard uit het bestemmingsplan “Buitengebied Venray 2010, herziening regels” aangezien in het bestemmingsplan “Buitengebied – Oost” geen regeling is opgenomen voor veehouderijen. In het bestemmingsplan “Buitengebied Venray 2010, herziening regels” zit een dergelijke regeling wel.

De regels zijn verdeeld in 4 hoofdstukken, te weten:

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

Het belangrijkste doel van de planregels is om de bouw- en gebruiksregels van de verschillende bestemmingen aan te geven.

Hoofdstuk 1: INLEIDENDE REGELS

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

Hoofdstuk 2: BESTEMMINGSGEELGS

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

Hoofdstuk 3: ALGEMENE REGELS

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

Hoofdstuk 4: SLOT- EN OVERGANGSREGELS

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

7 UITVOERBAARHEID

7.1 Economische uitvoerbaarheid

Het initiatief geschiedt volledig voor rekening van de initiatiefnemer. De gemeentelijke financiën zijn hierbij niet in het geding.

De initiatiefnemer is zich ervan bewust dat alle kosten die gemaakt worden in of ten behoeve van de procedure en de uitvoering voor rekening van de initiatiefnemer komen. Dit betreft onder meer de kosten voor de benodigde onderzoeken, de kosten voor het opstellen van het bestemmingsplan, de legeskosten die voldaan dienen te worden en eventuele planschade die door uitvoering van het bestemmingsplan optreedt.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

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

Daarnaast acht de gemeente Venray het wenselijk dat er door initiatiefnemer een omgevingsdialog wordt gevoerd met belanghebbenden, voordat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage wordt gelegd.

Gedurende de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan kan eenieder zienswijzen indienen tegen het ontwerpbestemmingsplan. Met inachtneming van de zienswijzen kan het ontwerpbestemmingsplan vervolgens verder in procedure worden gebracht voor vaststelling door de gemeenteraad.

Omgevingsdialog

Initiatiefnemer heeft voorafgaand aan de feitelijke bestemmingsplanprocedure het initiatief op 4 augustus 2022 gepresenteerd aan alle naastbetrokken burens. De bewoners van de volgende adressen zijn uitgenodigd voor de bijeenkomst:

- Ooijenseweg 9
- Ooijenseweg 13
- Ooijenseweg 22
- Ooijenseweg 24
- Ooijenseweg 24a
- Ooijenseweg 26
- Boltweg 15

Tijdens deze bijeenkomst zijn alle aanwezigen (2 van de 7 genodigde burens waren niet aanwezig) ingelicht over het initiatief en is ingegaan op de gestelde vragen en reacties.

Alle omwonenden hebben aangegeven op het eerste gezicht geen bezwaren te hebben tegen de gepresenteerde wijzigingen van het bestemmingsplan en kunnen zich positief vinden in het initiatief. Wel wordt als verbeterpunt de aansluiting van de Galgenberg op de Ooijenseweg genoemd. Voor het overige stemmen de omwonenden in met de gekozen ontwikkelingsrichting. Indien het bestemmingsplan als zodanig wordt voortgezet verwachten de burens dan ook niet bezwaar en/of beroep aan te tekenen gedurende de procedure van het bestemmingsplan.

Vooroverleg

Artikel 3.1.1 van het Besluit geeft aan dat het college van Burgemeester van Wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan, waar nodig, overleg dienen te plegen met betrokken instanties.

Om die reden is onderhavig bestemmingsplan voorgelegd aan de provincie Limburg, Rijkswaterstaat en Waterschap Limburg. Van zowel de provincie als Rijkswaterstaat is een reactie ontvangen.

De provincie geeft per email aan: Het plan is beoordeeld op de adequate doorwerking van de provinciale belangen. De beoordeling van het plan geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen. Indien u dit plan op deze wijze voortzet, zal er geen aanleiding zijn om in de verdere procedure van het plan een zienswijze in te dienen. Wel wordt gevraagd om op voorhand in overleg te treden met Rijkswaterstaat om te bezien wat allemaal nodig is vanwege de ligging in het stroomvoerend regime van de Maas.

Rijkswaterstaat geeft per email aan: Onduidelijk is hoe de nieuwe activiteiten exact zijn gedimensioneerd. Gezien deze onduidelijk is niet duidelijk of de activiteit onder reguliere toetsing aan de Beleidsregels grote rivieren vergund kan worden. Initiatiefnemer kan indien dit noodzakelijk blijkt, een beroep doen op de Regeling Ontwikkelingsruimte gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum. Na goedkeuring vanuit Rijkswaterstaat dient, voor het verkrijgen van de Provinciale Instemmings- en Akkoordverklaring (PIAV) om gebruik te kunnen maken de Regeling, contact opgenomen te worden opgenomen met de provincie Limburg.

Volledigheidshalve wordt tevens opgemerkt dat naast bouwactiviteiten in het rivierbed ook aanlegactiviteiten meldings- dan wel vergunningplichtig zijn in het kader van de Waterwet. Er wordt verzocht deze activiteiten dan ook aan regels te verbinden binnen de dubbelbestemming 'Waterstaat - Stroomvoerend deel rivierbed'. Naar aanleiding van deze reactie is een aanlegvergunningstelsel opgenomen voor o.a. verhardingen in de dubbelbestemming 'Waterstaat – Stroomvoerend deel rivierbed'.

Per mail heeft Rijkswaterstaat later bevestigd dat voor de aanlegactiviteiten in dit geval een watervergunning noodzakelijk is.

Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 7 juli tot en met 17 augustus 2023 voor eenieder ter inzage gelegen. Er zijn tegen het ontwerpbestemmingsplan geen zienswijzen ingediend.

8 PROCEDURE

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

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

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- [Overzicht](#)
- [Samenvatting situaties](#)
- [Resultaten](#)
- [Detailgegevens per emissiebron](#)

*Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers*



Contactgegevens

Rechtspersoon
Inrichtingslocatie

Bureau Leefomgeving BV
Veerweg 11,
5863 AR Blitterswijk

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

Aanlegfase opstelstrook, fietspad en sloot
Aanlegfase

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

RYjK5866zc6v
16 juni 2023, 17:52
Wnb-rekengrid

Totale emissie

Situatie 1 - Beoogd

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2023	26,3 g/j	10,9 kg/j

Resultaten

Situatie 1 - Beoogd
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)
Grootste toename
Grootste afname

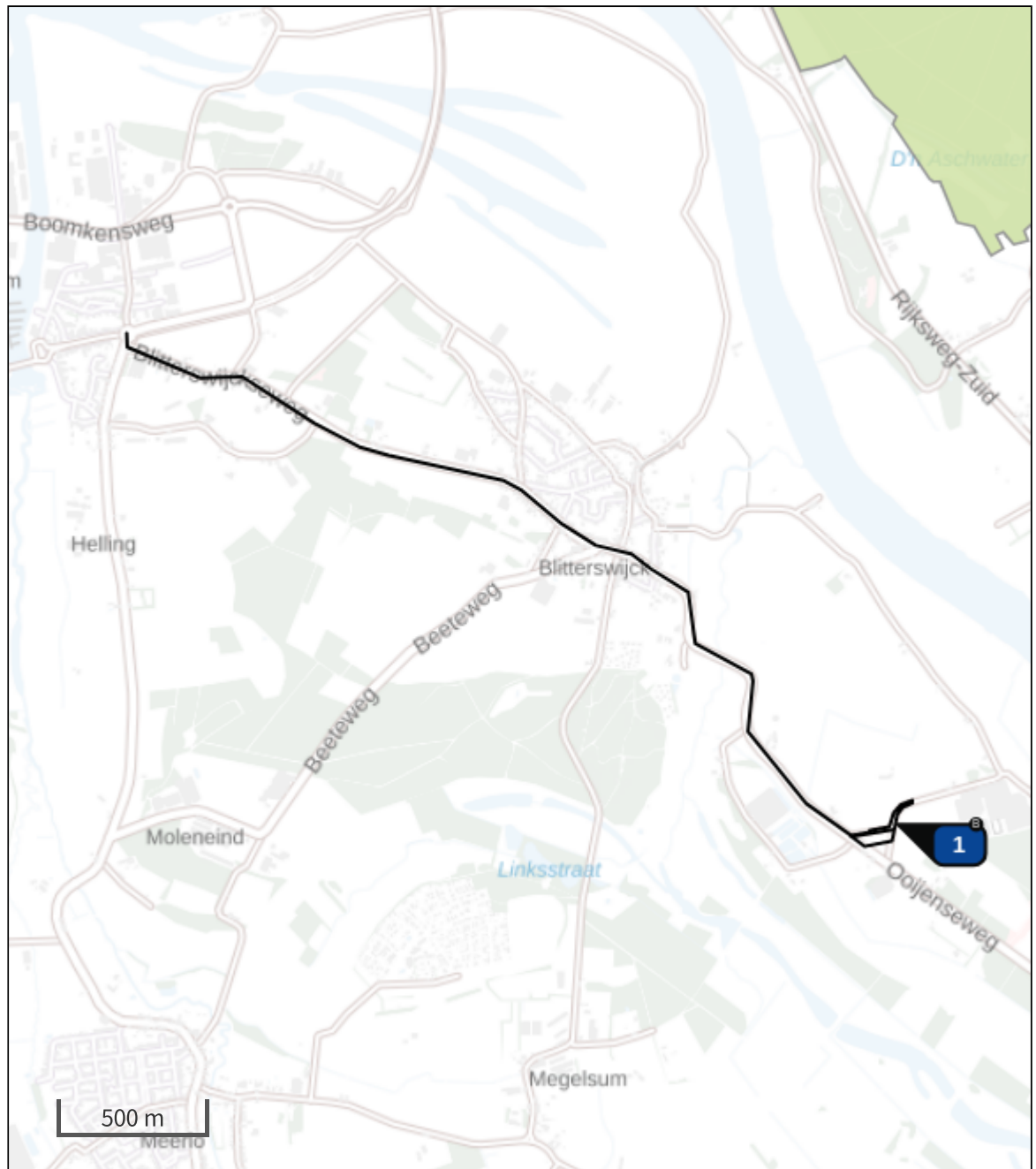
Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
-		
-		
-		
-		
-		



Situatie 1 (Beoogd), rekenjaar 2023

Emissiebronnen		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	Anders... Anders... Mobiele werktuigen	-	9,7 kg/j
	Verkeersnetwerk	26,3 g/j	1,2 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- | | | | |
|---|----------------------------------|---|--|
|  | Habitatrichtlijn |  | Grootste toename (projectberekening) |
|  | Vogelrichtlijn |  | Grootste afname (projectberekening) |
|  | Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn |  | Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening) |
|  | Niet bepaald | | |

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Situatie 1"
(Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteed)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteed)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Situatie 1, Rekenjaar 2023

1 Anders... | Anders...

Naam	Mobiele werktuigen	Uittreedhoogte	<u>0,0 m</u>	NO _x	9,7 kg/j
Locatie	X:205997,57 Y:392721,2	Warmteinhoud	<u>0,000 MW</u>		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	0,76 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	<u>Continue Emissie</u>				

2 Wegverkeer | Weg

Naam	Werkverkeer		Links	Rechts	NO _x	1,2 kg/j
Locatie	X:204878,06 Y:393738,94	Type scherm	-	-	NO ₂	0,3 kg/j
Lengte	3.456,56 m	Hoogte	-	-	NH ₃	26,3 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte	0 m					
Verkeer	Max. snelheid	Voertuigbewegingen			In file	
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar			0,0 %	
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	40,0 p/jaar			0,0 %	
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	70,0 p/jaar			0,0 %	
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar			0,0 %	

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2022.1_20230606_5e1adbf5a8

Database versie 2022.1_5e1adbf5a8

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/>