

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

“Noordelijke ontsluiting Wanssum”

NL.IMRO.0984.OMV20004-va01

Vastgesteld

Document: Ruimtelijke onderbouwing “Noordelijke ontsluiting Wanssum”

IDN-code: NL.IMRO.0984.OMV20004-va01

Status: Vastgesteld

Datum: 10 september 2020

Aanvrager: Gemeente Venray

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



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

INHOUDSOPGAVE

I INLEIDING	2
1.1 Aanleiding en doel van het project	2
1.2 Ligging van het projectgebied	3
1.3 Het vigerende bestemmingsplan	3
2 HUIDIGE SITUATIE	5
3 BEOOGDE SITUATIE	8
4 BELEIDSKADER	10
4.1 Inleiding	10
4.2 Rijksbeleid	10
4.3 Provinciaal beleid	13
4.4 Gemeentelijk beleid	15
5 RANDVOORWAARDEN / RESULTATEN ONDERZOEKEN	18
5.1 Inleiding	18
5.2 Milieuaspecten	18
5.3 Externe veiligheid	20
5.4 Waterparagraaf	20
5.5 Kabels, leidingen en straalpaden	22
5.6 Natuur	22
5.7 Archeologie en cultuurhistorie	23
5.8 Verkeer en parkeren	24
5.9 Niet-gesprongen explosieven	24
6 UITVOERBAARHEID	25
6.1 Economische uitvoerbaarheid	25
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	25
7 PROCEDURE	26

BIJLAGEN

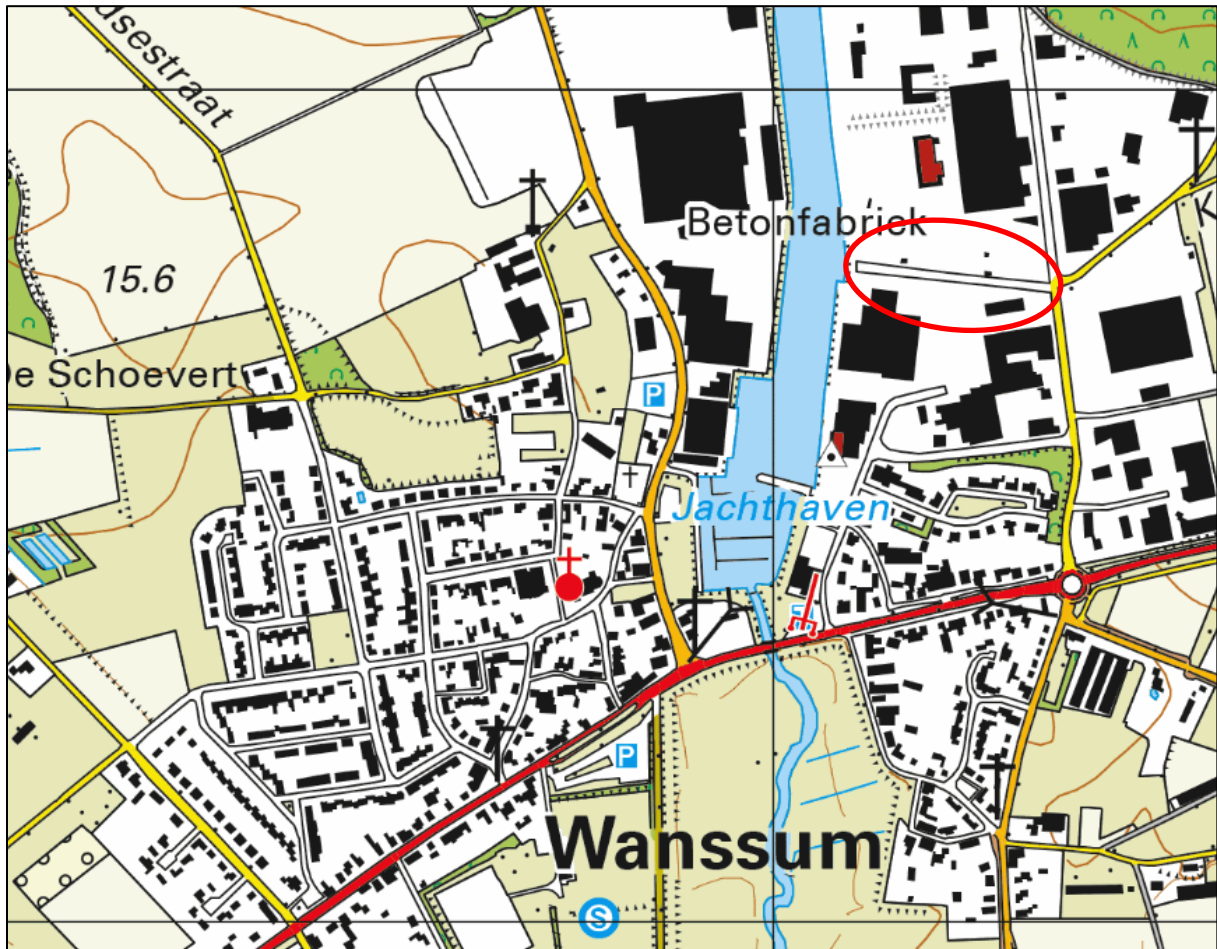
Bijlage 1: Aeries-berekening

Bijlage 2: Reactie Brandweer Limburg-Noord

I INLEIDING

I.1 Aanleiding en doel van het project

Via de Busserhofweg ontsluiten enkele bedrijven welke gelegen zijn op het Haven- en industrieterrein Wanssum. De Busserhofweg sluit aan op de Stayerhofweg welke weer aansluit op de N270 (Well – Helmond – Eindhoven). Het industrieterrein wordt via deze N270 ontsloten.



Abbeelding I. Ligging Busserhofweg in Wanssum

In het kader van de gebiedsontwikkeling “Ooijen-Wanssum” wordt o.a. een nieuwe rondweg om Wanssum gerealiseerd ter vervanging van het tracé van de N270. Het tracé van de huidige N270 gaat namelijk dwars door de kern van Wanssum. Om de doorstroming van de N270 te verbeteren en de leefbaarheid in het dorp Wanssum te verhogen is besloten het tracé van de N270 te verleggen om het dorp heen.

De rondweg wordt door het Haven- en industrieterrein Wanssum aangelegd. Het tracé van de nieuwe rondweg valt daarbij min of meer samen met de huidige Busserhofweg. Hierdoor is de Busserhofweg in de toekomst niet meer beschikbaar en is men op zoek gegaan naar een alternatieve ontsluiting voor bedrijven die in de huidige situatie ontsluiten via de Busserhofweg.

Om deze bedrijven te kunnen blijven ontsluiten is er voor gekozen een nieuwe openbare weg aan te leggen tussen de bestaande bedrijven door, welke weer kan ontsluiten via de Stayerhofweg.

Op basis van het inpassingsplan “Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum” is de aanleg van een nieuwe openbare weg, ter vervanging van het huidige Busserhofweg, niet toegestaan. Voor het beoogde nieuwe tracé van de Busserhofweg geldt namelijk een bedrijfsbestemming. Conform deze bestemming is het niet toegestaan de betreffende gronden te benutten ten behoeve van (openbare) verkeersdoeleinden.

De gemeente Venray heeft desondanks aangegeven bereid te zijn medewerking te verlenen aan het verleggen van de Busserhofweg middels het verlenen van een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan. Door middel van het bepaalde in artikel 2.1, lid 1, sub c, in combinatie met artikel 2.12, lid 1 van de Wabo (Wet algemene bepalingen omgevingsrecht), kan worden afgeweken van het bestemmingsplan.

Middels het verlenen van een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan, kan van het vigerende bestemmingsplan worden afgeweken indien het project niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening (artikel 2.12, lid 2 van de Wabo). Door middel van deze ruimtelijke onderbouwing wordt onderbouwd waarom in het geval van het verleggen van de Busserhofweg sprake is van een goede ruimtelijke ordening en dus in afwijking van het bestemmingsplan kan worden vergund.

1.2 Ligging van het projectgebied

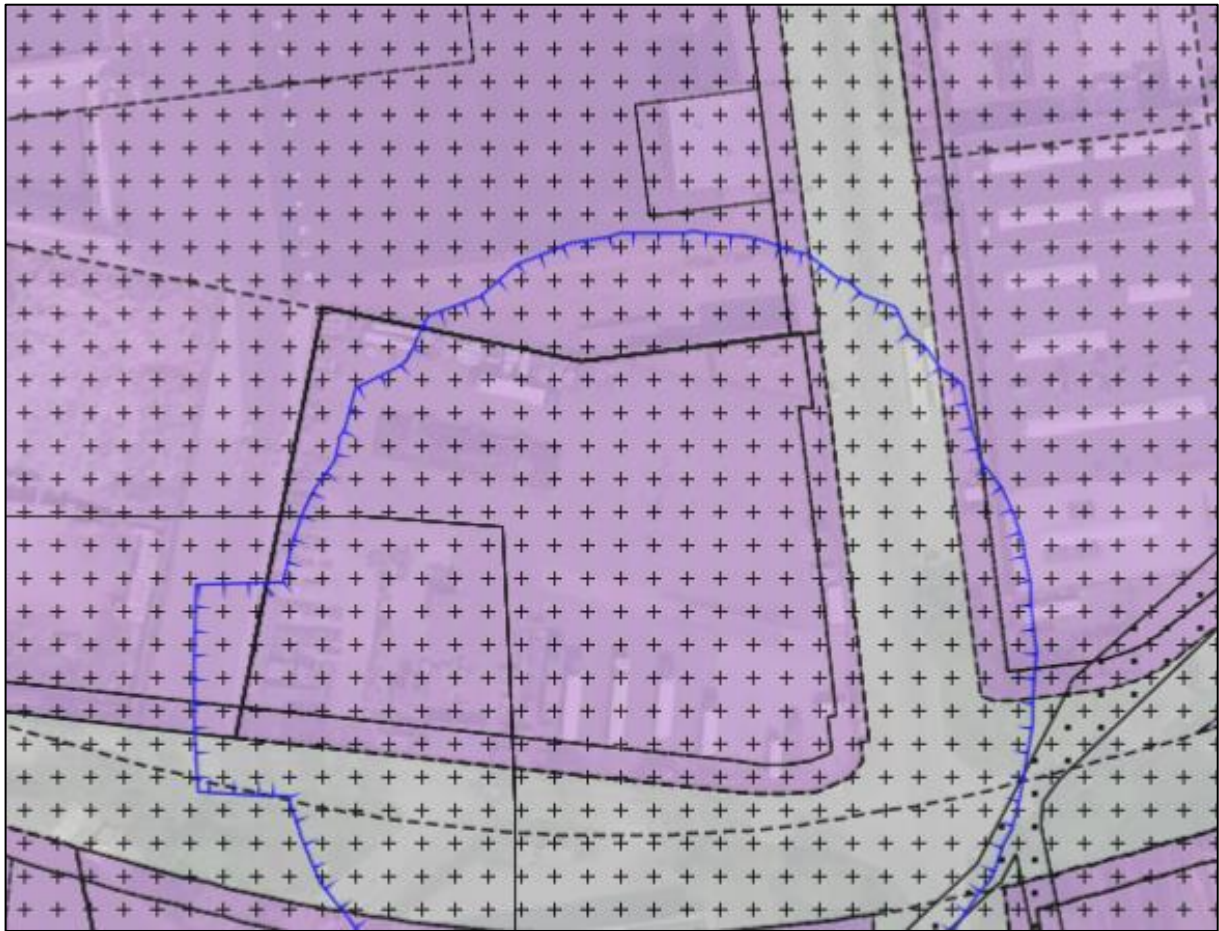
De Busserhofweg is gelegen in het Haven- en industrieterrein Wanssum. Dit bedrijventerrein ligt ingeklemd tussen de kern van Wanssum in het zuiden en de Maas in het noorden.

Het beoogde nieuwe tracé van de Busserhofweg is gelegen op de percelen, kadastraal bekend als gemeente Wanssum, sectie C, nummers 1391, 1640, 1678 en 1701.

1.3 Het vigerende bestemmingsplan

De Busserhofweg maakt onderdeel uit van het inpassingsplan “Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum” (vastgesteld d.d. 11 november 2016) waarin het huidige tracé is bestemd als ‘Verkeer’. Het nieuwe tracé is echter bestemd als ‘Bedrijventerrein – 2’ en voorzien van een bouwvlak met de aanduiding ‘specifieke vorm van bedrijf – van categorie 3.1 tot en met 4.2’ en deels met de aanduiding ‘specifieke vorm van bedrijf – betonmortelcentrale’. Daarnaast is het nieuwe tracé voorzien van de dubbelbestemming ‘Waarde – Archeologie 3’ of ‘Waarde – Archeologie 6’ en de gebiedsaanduidingen ‘overige zone – geluidruimte’ en ‘veiligheidszone – bevi’.

De voor ‘Bedrijventerrein – 2’ aangewezen gronden zijn bestemd voor de uitoefening van een havengebonden en havengerelateerd bedrijf. Conform deze bestemming is derhalve uitsluitend een bedrijfsmatig gebruik toegestaan. Het aanleggen van een weg voor een openbare verkeersfunctie is niet toegestaan binnen deze bestemming.

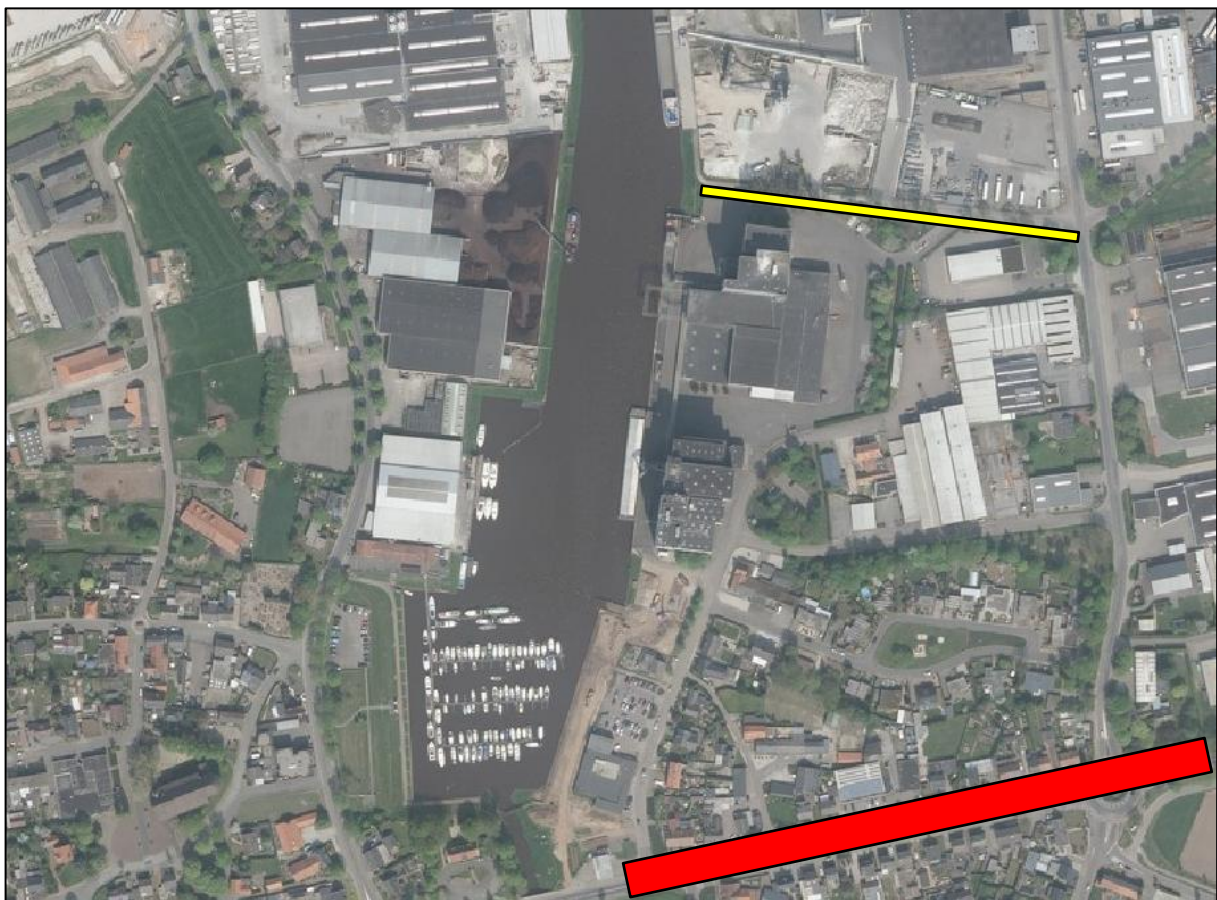


Afbeelding 2. Uitsnede verbeelding inpassingsplan

2 HUIDIGE SITUATIE

Het projectgebied, zijnde het nieuwe tracé van de Busserhofweg, is gelegen op het Haven- en industrieterrein Wanssum. Wanssum maakt onderdeel uit van de gemeente Venray, gelegen in het noorden van Limburg. Circa 2.000 inwoners bevolken de kern. Dwars door de kern van Wanssum voert de provinciale weg N270 die Eindhoven, via Helmond, Deurne en Venray, met Well en de N271 verbindt.

Ten noorden van de N270 bevindt zich het Haven- en industrieterrein Wanssum. De N270 betreft de belangrijkste ontsluitingsweg voor dit industrieterrein. Het (vracht)verkeer over de N270, van en naar het bedrijventerrein, zorgt echter voor veel overlast bij de inwoners van Wanssum. Daarnaast betreft de maximale rijsnelheid 50 km/uur binnen de bebouwde kom en zijn diverse snelheidsremmende maatregelen getroffen. Dit komt de doorvoer voor het (vracht)verkeer niet ten goede.



Afbeelding 3. Luchtfoto huidige situatie Busserhofweg (geel aangeduid) en N270 (rood aangeduid)

Ter vervanging van de huidige N270 wordt in het kader van de gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum een nieuwe rondweg aangelegd. Deze rondweg zal leiden tot een sterke afname van het verkeer door Wanssum. Voor de leefbaarheid van Wanssum is met name de afname van de hoeveelheid vrachtverkeer van belang. De verwachting is dat circa 12.500 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) de rondweg gaan gebruiken. De bestaande weg door Wanssum zal verkeersluw worden gemaakt en de maximumsnelheid wordt teruggebracht tot 30 km/u. Daarbij zal een verbod voor vrachtverkeer (niet-zijnde bestemmingsverkeer) worden ingesteld. Het aantal motorvoertuigen per etmaal in de dorpskern van Wanssum daalt van circa 11.000 naar 5.000 mvt/etm.

Het Haven- en industrieterrein Wanssum wordt in de toekomstige situatie via de nieuwe rondweg ontsloten. De ontsluiting van de bedrijven loopt dan niet meer via de kern Wanssum. Hiermee worden verkeersveiligheidsknelpunten op de provinciale weg en omliggende straten opgelost, omdat de verkeersdruk in het centrum aanzienlijk vermindert. De leefbaarheid in Wanssum verbetert door een vermindering van de geluidhinder, verbetering van de luchtkwaliteit en daling van het externe veiligheidsrisico. Er vinden geen transporten met gevaarlijke stoffen meer over de weg door de kern van Wanssum plaats.



Afbeelding 4. Nieuw tracé N270 (oranje) ten opzichte van bestaand tracé (rood)

Tussen de Nieuwlandsestraat en de Driesstraat zal de rondweg door het Haven- en industrieterrein en over de havenkom heen worden gerealiseerd. Ongeveer 600 meter van de rondweg wordt verhoogd aangelegd om de havenkom van Wanssum te kunnen kruisen (verhoging van 0 tot circa 8 meter ten opzichte van maaiveld). Ter plaatse van de havenkom wordt een nieuwe brug aangelegd voor de rondweg. De hoogte van de brug bedraagt circa 8 meter boven maaiveld.

Het verhoogde gedeelte van de rondweg wordt min of meer over de Busserhofweg aangelegd. De Busserhofweg is dan niet meer beschikbaar voor het openbare verkeer.



Afbeeldingen 5 en 6. Huidige situatie Busserhofweg

Via de Busserhofweg ontsluiten in de huidige situatie enkele bedrijven welke zijn gelegen op het Haven- en industrieterrein Vanssum. Dit betreffen twee mengvoederfabrieken (Agrifirm en Vitelia) en een betonmortelcentrale (Holcim). Zodra de nieuwe rondweg is gerealiseerd kunnen deze bedrijven niet langer uitsluiten via de Busserhofweg.



Afbeelding 7. Ontsluiting Vitelia op Busserhofweg



Afbeelding 8. Ontsluiting Agrifirm op Busserhofweg

3 BEOOGDE SITUATIE

De doelstelling van deze ruimtelijke onderbouwing is gericht op het planologisch mogelijk maken het tracé van de Busserhofweg te verleggen zodat betreffende bestaande bedrijven kunnen blijven ontsluiten op de openbare weg.

Het nieuwe tracé van de Busserhofweg komt rondom het bedrijfsperceel van Jewagas te liggen. Het nieuwe tracé betreft de huidige oprit naar het mengvoederbedrijf Vitelia (dus onbebouwd) en een thans bebouwd stuk grond gelegen tussen de bedrijven Jewagas en Feed Design Lab.



Afbeelding 9. Schematische weergave nieuw tracé Busserhofweg ten opzichte van de huidige situatie

Ten behoeve van het nieuwe tracé is het noodzakelijk dat bestaande bedrijfsbebouwing van Feed Design Lab gedeeltelijk wordt gesloopt. Deze sloopwerkzaamheden vinden reeds plaats.



Afbeelding 10. Nieuw tracé Busserhofweg, tussen bedrijfsbebouwing Jewagas en Feed Design Lab in

Via het nieuwe tracé kunnen de bedrijven Vitelia en Holcim blijven ontsluiten op de openbare weg. Het nieuwe tracé sluit, net als het huidige tracé, aan op de Stayerhofweg.

Op basis van het Verkeersmodel Noord-Limburg Online bedraagt het aantal motorvoertuigen op de Busserhofweg 300 per reguliere werkdag. Doordat dezelfde bedrijven blijven ontsluiten over de Busserhofweg is er geen sprake van een wijziging in aantallen motorvoertuigen per etmaal.

4 BELEIDSKADER

4.1 Inleiding

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

4.2 Rijksbeleid

4.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

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

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

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

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

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

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

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

Het initiatief betreft het verleggen van de Busserhofweg welke is gelegen en blijft liggen op een bestaand industrieterrein. Gezien de aard en omvang van het initiatief en het regionale c.q. gemeentelijke karakter heeft het initiatief geen invloed op de gestelde doelen van het Rijk en bovendien voorziet de SVIR niet in onderwerpen die op het projectgebied van toepassing zijn. Dit houdt in dat voor het initiatief geen beperkingen vanuit de SVIR gelden.

4.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

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

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

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

Met het verleggen van de Busserhofweg worden geen van de genoemde belangen geschaad. In het projectgebied is verder geen sprake van een gebiedsreservering voor de lange termijn. Kortom, het initiatief is niet in strijd met de beleidsregels zoals deze zijn opgenomen in het Barro.

4.2.3 Ladder duurzame verstedelijking

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

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

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

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

4.2.4 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 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.

Wat betreft de oppervlaktewaterlichamen geeft het Waterbesluit een grondslag om de grenzen hiervan in de Waterregeling vast te leggen en een grondslag voor de grenzen van de gebieden die zijn vrijgesteld van de vergunningplicht voor het gebruik van waterstaatswerken.

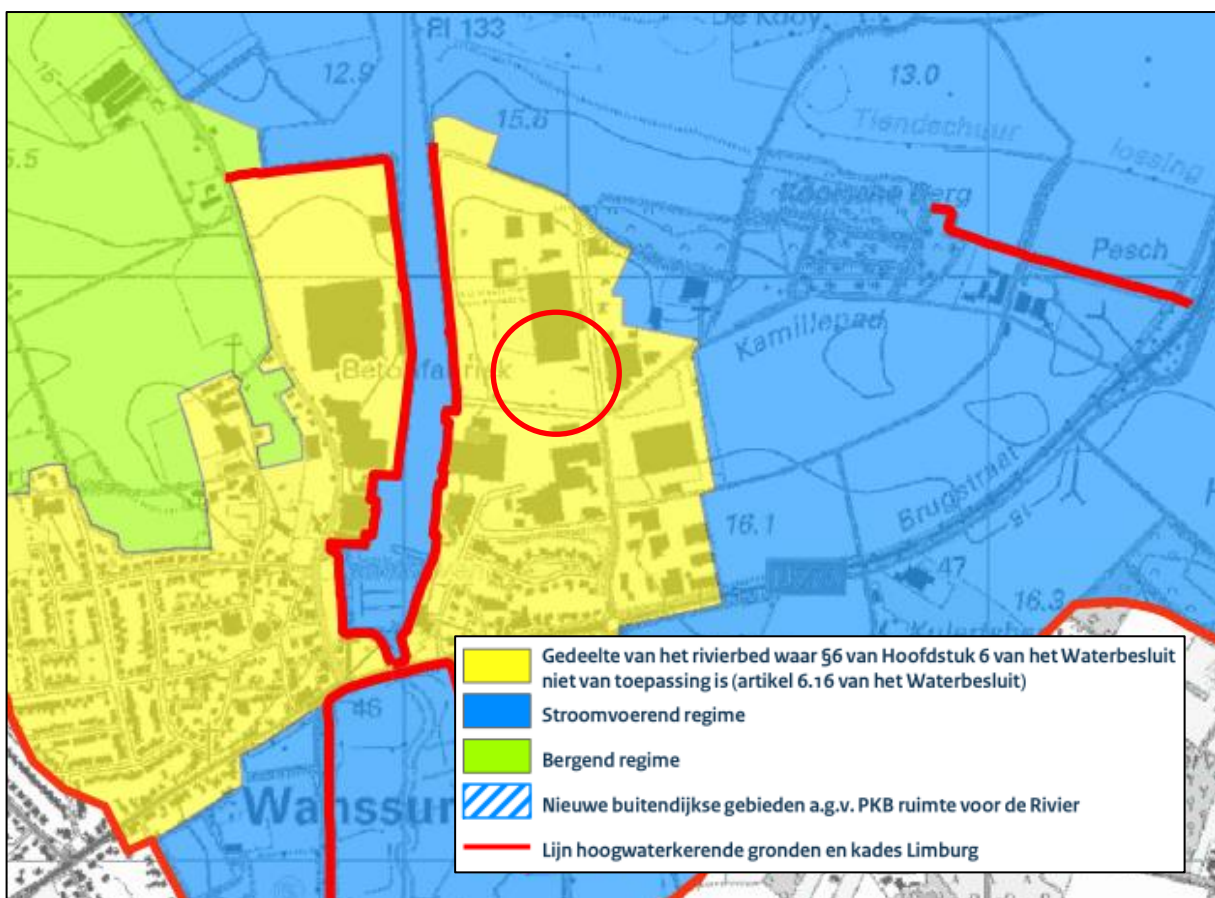
Uit de kaarten behorende bij het Waterbesluit en de Waterregeling, blijkt dat het projectgebied gelegen is binnen de zone 'Vrijstelling vergunningplicht gebruik waterstaatswerken'.

4.2.5 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 uit 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 gemeente 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.



Afbeelding 11. Uitsnede kaart beleidslijn 'Grote rivieren'

Het projectgebied is, volgens de kaart behorende tot de beleidslijn gelegen binnen het zogeheten “artikel 2aWbr-gebied” (gele gebieden op afbeelding 11). Op basis van rivierkundige gronden en via een algemene maatregel van bestuur is het vergunningenregime van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wvbr) hier niet van toepassing. Deze aanduiding betekent dat de betreffende gebieden vanuit rivierkundig oogpunt (vanuit het rivieren stroombelang) minder van belang worden geacht. Bescherming van dat belang door middel van een vergunningenstelsel in het kader van de Wvbr is daarmee niet noodzakelijk.

De artikel 2a-gebieden blijven wel deel uit maken van het rivierbed. Dit betekent dat sommige van deze gebieden bij hoogwatersituaties onder water kunnen staan. Bouwen in deze, in het rivierbed gelegen artikel 2a-gebieden, geschiedt net als elders in het rivierbed op eigen risico. Ingeval van hoogwaterschade, wordt door zowel het rijk als de gemeente, geen recht op schadevergoeding erkend.

4.3 Provinciaal beleid

4.3.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014

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

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

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

De belangrijke principes in het Limburgs omgevingsbeleid zijn:

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

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



Afbeelding 12. Zonering POL2014

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

	Buitengebied	Alle andere gronden in het landelijk gebied, vaak met een agrarisch karakter. Met ruimte voor doorontwikkeling van agrarische bedrijven.
--	--------------	--

Het projectgebied is gelegen in de zone 'bedrijventerreinen'. Dit betreffen specifiek ingerichte gebieden voor grotere bedrijvigheid. Beleidsmatig worden hier de volgende accenten gelegd:

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

Het verleggen van een weg om enkele bedrijven op het industrieterrein te kunnen blijven ontsluiten past in de doelstelling van het bieden van een optimale ontsluiting. Het initiatief past derhalve binnen de beleidsregels zoals geschetst in het POL2014.

4.3.2 Omgevingsverordening Limburg 2014

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

De Omgevingsverordening Limburg was een samenvoeging van de Provinciale milieuverordening, de Wegenverordening, de Waterverordening en de Ontgrondingenverordening. De Omgevingsverordening Limburg is op 1 januari 2011 in werking getreden. In 2014 is de Omgevingsverordening opnieuw gewijzigd, vanwege de vaststelling van POL2014, waarin is bepaald dat er een nieuw hoofdstuk "Ruimte" aan de Omgevingsverordening wordt toegevoegd. Dat hoofdstuk "Ruimte" is gericht op de doorwerking van het ruimtelijke beleid van POL2014 naar gemeentelijke ruimtelijke plannen.

Het POL2014 zet sterk in op het zoveel mogelijk concentreren van nieuwe stedelijke ontwikkelingen binnen bestaand stedelijk gebied. In de omgevingsverordening komt dit tot uiting in de Ladder voor duurzame verstedelijking (artikel 2). Daarin wordt gesteld dat een ruimtelijk plan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, rekening houdt met het bepaalde in artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro. Daarbij worden tevens de mogelijkheden van herbenutting van leegstaande monumentale en beeldbepalende gebouwen, zoals bedoeld in artikel 2.2.3 van de omgevingsverordening onderzocht. De toelichting bij het ruimtelijk plan bevat een verantwoording over de wijze waarop hieraan invulling is gegeven. Een uitwerking van de ladder duurzame verstedelijking is in paragraaf 4.2.3 opgenomen.

4.4 Gemeentelijk beleid

4.4.1 Strategische visie 2020

In de "Strategische visie Venray Dorp en Stad" van april 2005 is een toekomstvisie geformuleerd waarin een antwoord wordt gegeven op de vraag waar de gemeente Venray in het jaar 2015 wil staan. De visie is in 2009 geactualiseerd waarin de horizon is verlegd naar 2020.

De thema's die centraal staan zijn:

1. Venray is dorp en stad;
2. Venray is kennisintensief;

3. Venray zorgt voor elkaar;
4. Venray is levendig;
5. Venray voorziet in alle woonwensen.

Onder het thema 'Venray is kennisintensief' wordt onder andere ingegaan op de gewenste economische ontwikkeling van de gemeente, namelijk het bieden van ruimte aan behoud en groei van de bestaande werkgelegenheid en bedrijvigheid, bij voorkeur in de dienstensector en de moderne kennisindustrie.

Het initiatief draagt bij aan het behoud van de bedrijvigheid op het Haven- en industrieterrein Wanssum. In die zin past het initiatief in het gemeentelijk beleid zoals verwoord in de Strategische visie 2020.

4.4.2 Ontwikkelingsperspectief 2015

Het Ontwikkelingsperspectief 2015 dient als verbindende schakel tussen het strategisch beleid in de Strategische visie en het tactisch beleid in de verschillende Dorp- en Wijkontwikkelingsplannen. Daarbij worden dezelfde thema's aangehouden als in de Strategische visie, maar deze worden in dit document verder uitgewerkt in richtinggevende beleidsuitspraken met keuzes voor ontwikkelingen op middellange termijn. Het gemeentebestuur hanteert dit als leidraad bij de afweging van concrete beslissingen of voor de inzet van bestuurlijke uitvoeringsinstrumenten. Daarnaast bevat de nota een uitvoeringsprogramma.

Aangaande de wegenstructuur op het Haven- en industrieterrein Wanssum staat in het Ontwikkelingsperspectief niets specifiek vermeld. Dit gemeentelijke beleid is derhalve niet van toepassing.

4.4.3 Economische visie Venray 2008 - 2020

In haar Economische visie Venray 2008 - 2020 geeft de gemeente Venray verdere invulling aan de doelstelling 'Venray is kennisintensief' uit de Strategische Visie. Het bevat het gemeentelijk economisch beleid voor de periode 2008 - 2020, met waar nodig een doorkijk naar 2020/2025.

In de economische visie kiest Venray voor de volgende drie speerpunten:

- Kennis en innovatie;
- Kwaliteit en duurzaamheid;
- Regionale identiteit.

Venray streeft naar voldoende en voldoende gevarieerde werklocaties voor bedrijven voor nu en in de toekomst en voor elke fase, waarin een bedrijf zich bevindt (startend, internationaal). Er gaat dus niet alleen maar aandacht uit naar nieuwe bedrijfskavels (van verschillende omvang en type), maar ook naar het bieden van mogelijkheden voor werken aan huis, in een bedrijfsverzamelgebouw of in een opgeknapt pand uit de bestaande voorraad. Behoud en versterking van de lokaal aanwezige bedrijven staat voorop, maar ook het voorkomen van leegstand en/of verpaupering.

Venray wil nieuwe uitbreidingsruimte creëren en de bestaande terreinen revitaliseren, waarbij ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid centraal staan. Er is verschil in kwaliteitsniveaus tussen de bedrijfsterreinen en binnen één bedrijfsterrein, maar elk terrein heeft een bepaalde basiskwaliteit. In de economische visie is per bedrijfsterrein het gewenste kwaliteitsniveau bepaald en zijn inrichtingsprincipes met oog voor ruimtelijke kwaliteit verwoord.

De gemeente Venray stimuleert de invoering van parkmanagement op alle bedrijventerreinen en kantorenlocaties in Venray.

Het initiatief draagt bij aan het behoud van de bedrijvigheid op het Haven- en industrieterrein Wanssum. In die zin draagt het initiatief bij aan de economische versterking van de gemeente Venray.

4.4.4 Toekomstvisie Haven Wanssum

In deze toekomstvisie (september 2011) worden de belangrijkste uitgangspunten en randvoorwaarden geschetst voor een duurzame en verantwoorde ontwikkeling van de haven, die een belangrijke functie heeft voor de aan- en afvoer van goederen via de binnenvaart. Door uitbreidingswensen van zittende bedrijven en van regionale en landelijke ontwikkelingen op het gebied van de binnenvaart is extra behoefte aan 'nat' bedrijventerrein ontstaan. De geplande maatregelen in het kader van de gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum bieden kansen voor een verdere ontwikkeling van deze haven en voor Wanssum. Bij deze ontwikkeling moet nadrukkelijk aandacht zijn voor de leefbaarheid voor de inwoners van Wanssum en de in het gebied aanwezige natuur- en landschapswaarden. Het bestaande industrieterrein wordt functioneel beter ingedeeld (inwaartse zonering en branchering) en de haven en het industrieterrein worden uitgebreid. Zeer zware milieubelastende activiteiten (die nu nog wel zijn toegestaan) worden geweerd en het industrieterrein wordt gezoneerd (conform Wet geluidhinder). Belangrijke randvoorwaarde voor de uitbreiding van de het industrieterrein is de aanleg van de nieuwe rondweg. Uitbreiding zonder rondweg leidt tot een verdere toename van het aantal verkeersbewegingen door Wanssum, wat uit oogpunt van leefbaarheid niet aanvaardbaar is.

Door de aanleg van de nieuwe rondweg dient ook de Busserhofweg te worden verlegd.

4.4.5 Verkeersvisie Wanssum, Blitterswijck en Geijsteren

De Verkeersvisie Wanssum, Blitterswijck en Geijsteren is gericht op een nieuwe verkeerssituatie in en rondom Wanssum, Blitterswijck en Geijsteren. De principes hiervoor zijn af te leiden uit het gemeentelijke verkeer- en vervoerbeleid en zijn bereikbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. De provinciale weg N270 (vanuit Eindhoven, via Helmond, Deurne en Venray, dóór Wanssum naar Well) is een belangrijke schakel in het regionaal verbindende wegennet van Oost-Brabant en Noord-Limburg. De weg biedt aansluiting op het hoofdwegennet van de A73 nabij Venray, de A2 nabij Eindhoven en in Well op de N271 op de oostelijke Maasover. De weg wordt gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg. Vanaf de huidige rotonde aan de oostkant van Wanssum bieden gemeentelijke wegen doorgaande verbindingen naar Blitterswijck en Meerlo.

In de visie zijn de komst en het tracé van de rondweg een gegeven. De visie beschrijft vanuit dit gegeven de gevolgen ervan voor de omliggende lokale wegenstructuur. Onlosmakelijk onderdeel daarvan is het verleggen van de Busserhofweg. Het initiatief betreft derhalve een uitwerking van deze verkeersvisie.

5 RANDVOORWAARDEN / RESULTATEN ONDERZOEKEN

5.1 Inleiding

Bij het verleggen van de Busserhofweg 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 projectgebied wordt in de navolgende paragrafen beschreven. Eveneens is gekeken naar de gevolgen van het initiatief voor de aspecten archeologie, leidingen en infrastructuur, natuur, waterhuishouding en verkeer. De hieruit voortkomende bevindingen worden in onderstaande paragrafen toegelicht.

5.2 Milieuaspecten

5.2.1 M.e.r.-beoordeling

Niet voor alle nieuwe activiteiten hoeft een m.e.r.-procedure gevolgd te worden. Uitgangspunt van de m.e.r.-beoordeling is het “nee, tenzij”-principe. Dat wil zeggen dat alleen een milieueffectrapport (MER) hoeft te worden opgesteld, wanneer er omstandigheden zijn die (waarschijnlijk) leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen. De verplichting tot het toepassen van een m.e.r.-procedure ontstaat als de voorgenomen activiteit vermeld is in het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r., in werking getreden op 7 juli 2017) én een omvang heeft boven de vermelde richtwaarden én voor die activiteit de aangewezen besluiten genomen moeten worden en/of plannen worden vastgesteld.

Het Besluit m.e.r. maakt onderscheid naar m.e.r.-plichtige activiteiten en m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten. Het Besluit bevat daartoe twee lijsten van activiteiten, respectievelijk onderdeel C en D. Beide onderdelen bestaan uit vier kolommen. De eerste kolom bevat een omschrijving van de m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten. De tweede kolom vermeldt eventuele richtwaarden. Kolom 3 geeft aan voor welke plannen de plan-m.e.r.-plicht geldt. Kolom 4 benoemt voor welke besluiten de m.e.r.-(beoordelings)-plicht geldt.

Onderdeel C van de bijlage bij dit Besluit vermeldt voor welke activiteiten altijd verplicht een MER moet worden opgesteld, voordat een (m.e.r.-plichtig) besluit mag worden genomen, danwel een m.e.r.-plichtig plan mag worden vastgesteld. De activiteit is dan direct m.e.r.-plichtig. In onderdeel D is vermeld welke activiteiten m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn.

In onderdeel C1.2 en 1.3 is vastgelegd dat een m.e.r.-plicht geldt voor de aanleg van een autosnelweg of autoweg of voor de aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken in die gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengthe van 10 km of meer. In dit geval is geen sprake van het aanleggen van een autosnelweg, autoweg of andere weg met vier of meer rijstroken. Met betrekking tot het verleggen van de Busserhofweg geldt daarom geen m.e.r.-plicht.

In onderdeel D1.1 en 1.2 is vastgelegd dat een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt voor de wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg of voor de wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken in die gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengthe van 10 km of meer. In dit geval is geen sprake van het wijzigen of uitbreiden van een autosnelweg, autoweg of andere weg met vier of meer rijstroken. Met betrekking tot het verleggen van de Busserhofweg geldt daarom geen m.e.r.-beoordelingsplicht.

Aangezien deze weg ook niet voldoet aan de beschrijving van de activiteiten zoals genoemd bij C1.2, C1.3, D1.1 en D1.2, is er vanuit het Besluit m.e.r. ook geen noodzaak om een vormvrije m.e.r.-beoordeling uit te voeren.

5.2.2 Bodem- en grondwaterkwaliteit

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

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

Thans is het projectgebied bestemd voor een industriefunctie. Dit zal worden gewijzigd naar een verkeersfunctie. Er is in beide gevallen sprake van de bodemfunctieklassering 'industrie'. Er is derhalve geen sprake van een wijziging in de bodemfunctieklassering. De milieuhygiënische bodemkwaliteit hoeft in dit geval niet aangetoond te worden.

5.2.3 Wegverkeerslawaaier

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

Een openbare weg betreft een niet-geluidsgevoelige functie in het kader van de Wet geluidhinder. Wettelijke eisen ten aanzien van wegverkeerslawaaier of spoorweglawaaier die gesteld worden zijn dan ook niet van toepassing.

Het verleggen van de weg heeft daarnaast geen invloed op de geluidbelasting op geluidsgevoelige functies (woningen). Het initiatief heeft immers geen effect op de verkeersgeneratie of -samenstelling van het verkeer binnen het gebied. Daarnaast bedraagt de afstand van het projectgebied tot woningen van derden circa 230 meter. Dit is dermate ruime afstand dat een wijziging van de effecten van wegverkeerslawaaier over de Busserhofweg niet waarneembaar is.

5.2.4 Luchtkwaliteit

Op basis van de Wet luchtkwaliteit, als onderdeel van de Wet milieubeheer, gelden kwaliteitseisen voor de luchtkwaliteit. Deze kwaliteitseisen zijn door middel van grenswaarden voor de diverse luchtverontreinigingscomponenten vastgelegd. Deze grenswaarden gelden overal in de buitenlucht. Er wordt onderscheid gemaakt tussen projecten die 'Niet in betekende mate' (NIBM) en 'In betekende mate' (IBM) bijdragen. Projecten die NIBM bijdragen aan de luchtkwaliteit kunnen zonder verdere toetsing aan de grenswaarden uitgevoerd worden.

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

Het initiatief heeft geen verkeersaantrekkende werking voor de omgeving tot gevolg. Het initiatief heeft immers geen effect op de verkeersgeneratie of -samenstelling van het verkeer binnen het gebied. Met het initiatief wordt derhalve ruimschoots onder het 3% criterium gebleven.

Het verleggen van de Busserhofweg draagt NIBM bij aan de luchtkwaliteit.

5.2.6 Geur

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

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

Alleen een geurgevoelig object wordt tegen geurhinder beschermd. Een weg is geen geurgevoelig object. Het aspect geur is daarmee niet beperkend voor het verleggen van de Busserhofweg.

5.3 Externe veiligheid

Het algemene beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor (beperkte) kwetsbare objecten vanwege het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichting), het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen) en het gebruik van luchthavens.

Het beleid is onder andere verankerd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), de bijbehorende Regeling externe veiligheid inrichting (Revi) en verder uitgewerkt / toegelicht in o.a. de Handleiding Externe Veiligheid Inrichtingen en de Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico.

Een weg betreft geen (beperkt) kwetsbaar object. Het aspect externe veiligheid is wat dat betreft niet van toepassing op het initiatief.

Het nabij gelegen BRZO-bedrijf Jewagas (evenals de andere achterliggende bedrijven) kan na de realisatie van de rondweg niet meer op de tot dan toe gebruikelijke wijze worden ontsloten. Met de Veiligheidsregio Limburg-Noord is in vooroverleggen vastgesteld hoe een andere adequate ontsluiting kan worden gerealiseerd om Jewagas tweezijdig te kunnen bereiken. Dit plan ziet mede hier op toe. Opgemerkt wordt dat een deel van de opslagloods van buurbedrijf Vitelia inmiddels is gesloopt teneinde de weergegeven ontsluiting te realiseren. De Veiligheidsregio is in het kader van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) om een formeel advies gevraagd. In dit (zie bijlage 2) is aangegeven dat de Veiligheidsregio Limburg-Noord instemt met het plan.

5.4 Waterparagraaf

In deze paragraaf wordt beschreven op welke wijze het waterhuishoudkundig systeem in het projectgebied opgebouwd is en hoe rekening is gehouden met de (ruimtelijk) relevante aspecten van (duurzaam) waterbeheer. Een beknopte beschrijving van de kenmerken van het watersysteem kan de benodigde inzicht geven in het functioneren van dit systeem.

Het projectgebied ligt binnen het beheersgebied van Waterschap Limburg. In het kader van het beleid van zowel de gemeente Venray als het waterschap dient binnen het projectgebied een duurzaam waterhuishoudkundig systeem gerealiseerd te worden.

Beleidskader

Relevante beleidstukken op het gebied van water zijn het Waterbeheerplan 2016-2021 van het waterschap, het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014 (POL2014), het Nationaal Waterplan, WB21, Nationaal Bestuursakkoord Water en de Europese Kaderrichtlijn Water. Belangrijkste gezamenlijke punt uit deze beleidsstukken is dat water een belangrijk sturend element is in de ruimtelijke ordening. Water legt een ruimteclaim op het landschap waaraan voldaan moet worden. De bekende drietrapsstrategieën zijn leidend:

- vasthouden-bergen-afvoeren (waterkwantiteit);
- voorkomen-scheiden-zuiveren (waterkwaliteit).

Tevens wordt thans gewerkt met de trits, hergebruik-bergen-infiltreren-afvoeren.

Daarnaast is de Beleidsbrief regenwater en riolering nog relevant. Hierin staat hoe het best omgegaan kan worden met het hemelwater en het afkoppelen daarvan. Ook hier gelden de driestapsstrategieën.

Het waterbeleid in het POL2014 sluit aan op de Europese Kaderrichtlijn Water en het Nationaal Waterplan. Het provinciaal waterbeleid omvat de volgende strategische doelen:

- herstel sponswerking: het voorkomen van wateroverlast en watertekort in het regionale watersysteem, anticiperend op veranderde klimatologische omstandigheden;
- herstel van de natte natuur: het bereiken van ecologisch gezonde watersystemen en grondwaterafhankelijke natuur;
- schoon water: het bereiken van een goede chemische kwaliteit voor water en sediment;
- duurzame watervoorziening: het beschermen van water voor menselijke consumptie, zodanig dat voldoende water van de vereiste kwaliteit via eenvoudige zuiveringstechnieken beschikbaar is;
- een veilige Maas: het streven naar een acceptabel risico voor overstromingen in het rivierbed van de Maas.

De waterkundige waarden zijn in het POL2014 weergegeven op de kaarten 'Regionaal Water' en 'Ondergrond'. Conform deze kaarten gelden er voor het projectgebied geen waterkundige waarden.

Conform de algemene beleidsregels van het Rijk, de provincie, de gemeente en Waterschap Limburg dient bij het realiseren van een nieuwe verharding sprake te zijn van een hydrologisch neutrale ontwikkeling. Hydrologisch neutraal ontwikkelen houdt onder andere in dat het versneld afvloeiende hemelwater (als gevolg van extra verhardingen) dient te worden gecompenseerd door middel van extra waterberging. Via deze (tijdelijke) berging kan water vertraagd de bodem worden ingebracht, of vertraagd worden afgevoerd naar het bestaande watersysteem of geheel worden geïnfiltreerd in de bodem. Bij een hydrologisch neutrale ontwikkeling wordt dus geborgd dat extra afvloeiend hemelwater niet wordt afgewenteld op de omgeving.

Waterhuishoudkundige situatie

Op de leggerkaarten van Waterschap Limburg is te zien dat binnen het projectgebied geen oppervlaktewater aanwezig is.

Invloed planvoornemen

In het kader van het initiatief worden geen nieuwe verhardingen gerealiseerd. De nieuwe wegverharding komt in de plaats van bestaande verhardingen (gebouwen of bedrijfsinfrastructuur). Uit waterhuishoudkundig oogpunt is het initiatief daarom niet relevant.

Hemelwater dat valt op de nieuwe weg zal naar het omliggende (niet-verharde) maaiveld worden geleid waar het de mogelijkheid krijgt te infiltreren. Dit is dezelfde wijze van hemelwaterinfiltratie die reeds van toepassing is voor de bestaande wegen op het industrieterrein.

5.5 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 projectgebied.

Blijkens kaarten van Gasunie, TenneT en Waterschapsbedrijf Limburg bevinden er zich in of in de nabijheid van het projectgebied geen belangrijke (ondergrondse) leidingen.

Een straalpad is een denkbeeldige lijn tussen twee bouwwerken ten behoeve van telecommunicatie. Binnen een straalpad dient rekening gehouden te worden met de maximale bouwhoogte voor zover dat het verboden is enig bouwwerk op de gronden te bouwen met een grotere hoogte dan de hoogte van een straalpad.

Verspreid over Nederland staat een aantal militaire- en burgerradarstations. Deze dienen voor de beveiliging van het nationale luchtruim en over de veilige afhandeling van het militaire en het civiele luchtverkeer. Objecten hoger dan 65 m +NAP binnen 15 nautische mijl (circa 28 km) van dit radarstation kunnen aanleiding geven tot verstoring van het radarbeeld en kunnen derhalve niet worden toegestaan, tenzij uit onderzoek is gebleken dat de mate van verstoring aanvaardbaar is. Hiervoor dient een radarverstoringsonderzoek te worden uitgevoerd.

De weg wordt niet hoger dan 65 m +NAP gerealiseerd. Een radarverstoringsonderzoek is om die reden niet noodzakelijk. De te verleggen weg heeft geen negatieve effecten op het radarbeeld.

5.6 Natuur

De Europese natuurwetgeving is in Nederland, op het gebied van soort- en gebiedsbescherming, uitgewerkt in de Wet natuurbescherming (Wn). 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

Gezien de huidige situatie van het projectgebied als industrieterrein, ver verwijderd van natuurgebieden, worden bijzondere dier- en / of plantensoorten ter plaatse niet verwacht.

Natura2000

Het dichtstbijzijnde wettelijk beschermde natuurgebied, het Natura 2000-gebied Maasduinen, ligt op 2 kilometer afstand van het projectgebied.

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 meer dan 2,0 km zijn negatieve effecten vanuit het projectgebied op de Natura2000-gebieden uit te sluiten, behoudens wat betreft verzuring en/of vermesting. Verzuring en vermesting zijn een van de mogelijk negatieve effecten van een initiatief op een Natura2000-gebied en kan een groot bereik hebben daar stikstof (in de vorm van NO_x of NH₃), welke verzuring en vermesting veroorzaakt, door de atmosfeer kan neerslaan in een Natura2000-gebied.

Het nieuwe tracé leidt in vergelijking tot het huidige tracé niet tot een toename van stikstofdepositie in de Natura2000-gebieden. Een Aeries-berekening is opgesteld om de bestaande situatie te vergelijken met de nieuwe situatie. Hieruit blijkt

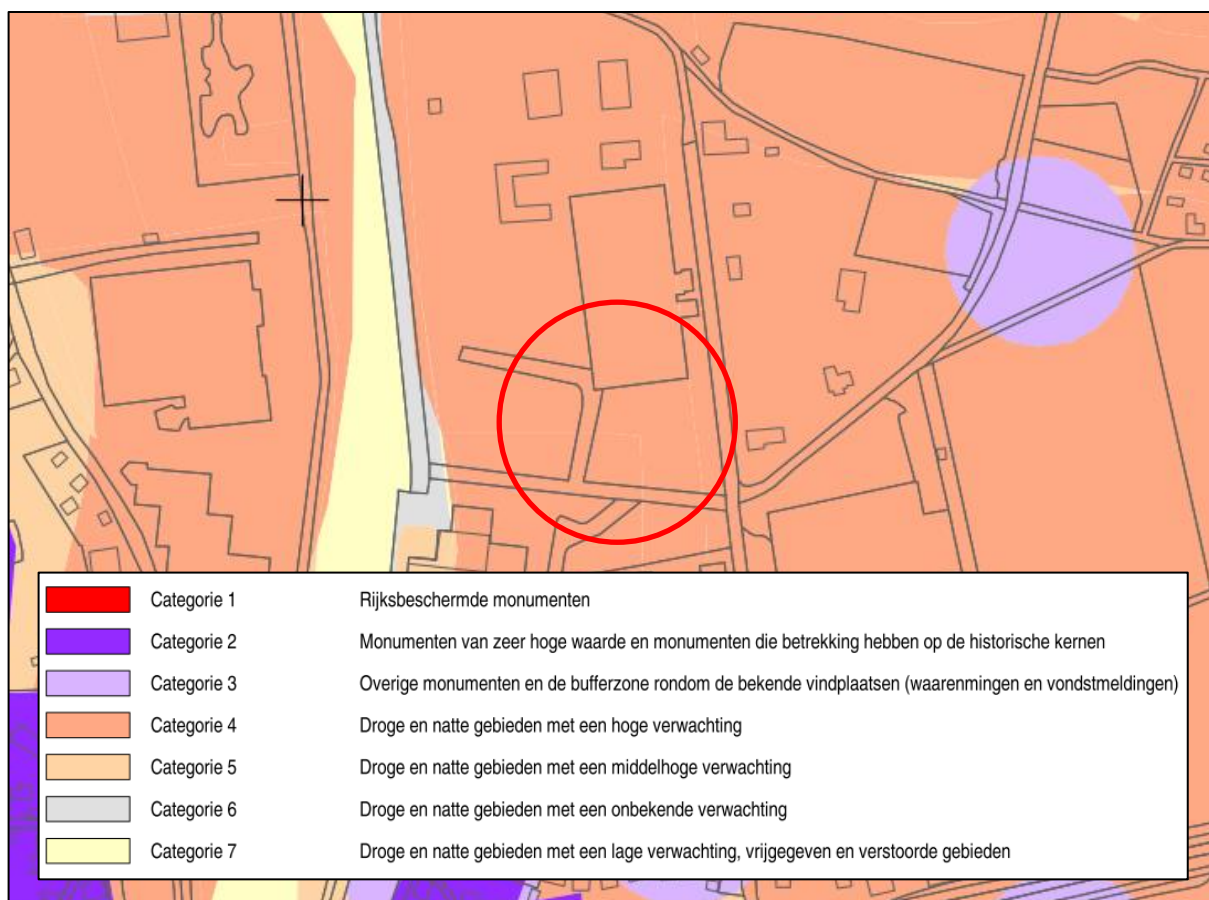
op alle Natura2000-gebieden geen toename van stikstofdepositie (zie bijlage I). Er is zodoende geen sprake van verzuring of vermesting ter plaatse van de Natura-gebieden door het verleggen van de Busserhofweg.

5.7 Archeologie en cultuurhistorie

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

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.



Afbeelding 13. Uitsnede archeologische beleidskaart

Op deze beleidskaart is het projectgebied gelegen in een gebied met een hoge archeologische verwachtingswaarde (rood). Voor het projectgebied is dan ook in het vigerende bestemmingsplan de

dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 3' of 'Waarde – Archeologie 6' opgenomen. Dit betekent dat een archeologisch onderzoek noodzakelijk is zodra de bodem voor een oppervlakte groter dan 500 m² verstoord wordt, dieper dan respectievelijk 30 of 50 cm.

Wat betreft nut en noodzaak van een archeologisch onderzoek wordt geconcludeerd dat het in dit geval niet zinvol is wegens de ligging in een bebouwd en bestraat bedrijventerrein met bijbehorende ondergrondse infrastructuur. Bovendien is deze locatie gesitueerd tussen de zone van de vrijgegeven noordelijke ontsluiting en het westelijke (verhoogde) gedeelte van de Rondweg-Oost. Dat kan namelijk ook worden vrijgegeven wat betreft archeologie.

Al met al heeft een archeologisch onderzoek geen zin. De kans op zinvol onderzoek, dat wil zeggen met een inhoudelijke meerwaarde, wordt ingeschat als gering en daarmee zou het per definitie niet proportioneel zijn (verhouding inhoudelijke opbrengst – kosten/projectbelasting). Het initiatief kan daarom zonder archeologisch onderzoek worden uitgevoerd.

5.8 Verkeer en parkeren

Gebruik van het huidige tracé van de Busserhofweg is niet langer mogelijk door de aanleg van de rondweg om Wanssum. Vandaar dit initiatief om een alternatieve ontsluiting te regelen voor de bedrijven die thans via de Busserhofweg ontsluiten. Doordat dezelfde bedrijven blijven ontsluiten over de alternatieve ontsluiting is er geen sprake van een wijziging in aantallen motorvoertuigen per etmaal ten opzichte van het huidige tracé.

5.9 Niet-gesprongen explosieven

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

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

Aangezien de gronden van het projectgebied na de Tweede Wereldoorlog zijn geroerd in het kader van de aanleg van het industrieterrein behoeft redelijkerwijs niet gevreesd te worden dat ter plaatse van het projectgebied nog NGE aanwezig zijn. Derhalve is nader onderzoek in casu niet noodzakelijk.

6 UITVOERBAARHEID

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Het verleggen van de Busserhofweg vormen een onderdeel van de gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum. Voor deze gebiedsontwikkeling is een budget vastgelegd waaruit de aanleg en voorbereidingskosten (waaronder ook de kosten van het planologisch traject) worden betaald. Er is geen sprake van een bij de wet omschreven bouwplan (artikel 6.12 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening). Hiermee bestaat voor het initiatief geen verplichting om een exploitatieplan vast te stellen.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1 Vooroverleg

Op de voorbereiding van een omgevingsvergunning waarbij sprake is van strijd met het bestemmingsplan, dient ten behoeve van het voldoen aan het criterium van een goede ruimtelijke ordening, vooroverleg te worden gevoerd conform artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Om die reden is onderhavige ruimtelijke onderbouwing voorgelegd aan de provincie Limburg, Brandweer Limburg-Noord c.q. Veiligheidsregio Limburg-Noord en Waterschap Limburg. Van zowel de provincie en de brandweer is een reactie ontvangen.

De provincie geeft per email aan: *‘Onduidelijk is welke consequenties dit plan heeft voor de bereikbaarheid van het bedrijf Jewagas. Het bedrijf moet namelijk – in geval van een calamiteit – van twee kanten te benaderen zijn, zodat bij elke windrichting bestrijding door hulpdiensten mogelijk is. Of met dit plan aan deze voorwaarde is voldaan, blijkt onvoldoende uit de onderbouwing. Dit blijkt eveneens uit het kaartmateriaal dat deel uitmaakt van de ruimtelijke onderbouwing. Ik verzoek u het plan op dit punt aan te passen.* Naar aanleiding van deze reactie is de ruimtelijke onderbouwing aangepast. Met de Veiligheidsregio Limburg-Noord is in vooroverleggen vastgesteld hoe een andere adequate ontsluiting worden gerealiseerd om Jewagas tweezijdig te kunnen (blijven) bereiken. Dit plan ziet mede hierop toe. De Veiligheidsregio is in het kader van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) om een formeel advies gevraagd. In dit advies (zie bijlage 2) is aangegeven dat de Veiligheidsregio Limburg-Noord instemt met het plan. Dit is toegevoegd aan paragraaf 5.3.

Brandweer Limburg-Noord c.q. Veiligheidsregio Limburg-Noord heeft te kennen gegeven dat ze geen opmerkingen hebben op het initiatief (zie bijlage 2).

6.2.2 Zienswijzen

De ontwerp omgevingsvergunning heeft vanaf 17 juli 2020 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn er geen zienswijzen ingediend.

7 PROCEDURE

Voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan dient de uitgebreide procedure zoals beschreven in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) te worden gevolgd.

Voor de uitgebreide procedure geldt afdeling 3.4 van de Awb. De Wabo geeft hierop enkele aanvullingen. Dit zijn onder andere:

- Aanvraag, ontwerpbesluit en/of het definitieve besluit moeten op grond van zowel de Wabo als het Besluit omgevingsrecht (Bor) in bepaalde specifieke gevallen aan specifieke personen of instanties worden toegestuurd. Te denken valt aan het orgaan dat de verklaring van geen bedenkingen afgeeft, de Inspectie, een ander bestuursorgaan dan het aangewezen bevoegd gezag, etc.
- Iedereen kan zienswijzen op het ontwerpbesluit indienen (art. 3.12 lid 5 Wabo).
- De beslistermijn van zes maanden begint te lopen op de dag ná de dag van ontvangst van de aanvraag (art. 3.12 lid 7 Wabo).
- De beslistermijn van zes maanden mag éénmaal verlengd worden, met ten hoogste zes weken (art. 3.12 lid 8 Wabo).
- Indien er sprake is van een geval als bedoeld in artikel 2.12, eerste lid, aanhef en onder a, onder 3°, van de Wabo (de toestemming uit de Wabo die in de plaats komt van het projectbesluit) wordt de kennisgeving van het ontwerpbesluit en de mededeling van het definitieve besluit in de Staatscourant geplaatst en gezonden aan de eigenaar van en eventuele beperkt gerechtigden op de in het ontwerpbesluit begrepen gronden, voor zover dat nodig is met het oog op de toepassing van artikel 85 van de onteigeningswet (art. 3.12 lid 2 Wabo jo. art. 6.14 lid 2 Regeling omgevingsrecht). De mededeling van het definitieve besluit wordt tevens langs elektronische weg gedaan en beschikbaar gesteld (art. 6.14 Bor jo. Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2008).

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, op basis van 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.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en/of stikstofoxide (NO_x).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website www.aerius.nl.

Berekening Situatie 1 en Situatie 2

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: www.aerius.nl.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
Bureau Leefomgeving	Busserhofweg, 5861 EL Wanssum

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk	
Verleggen Busserhofweg Wanssum	RV2azZ2YWLFz	
Datum berekening	Rekenjaar	Rekenconfiguratie
04 november 2019, 12:41	2019	Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

	Situatie 1	Situatie 2	Verskil
NOx	118,92 kg/j	94,42 kg/j	-24,50 kg/j
NH ₃	1,57 kg/j	1,25 kg/j	-0,32 kg/j

Resultaten

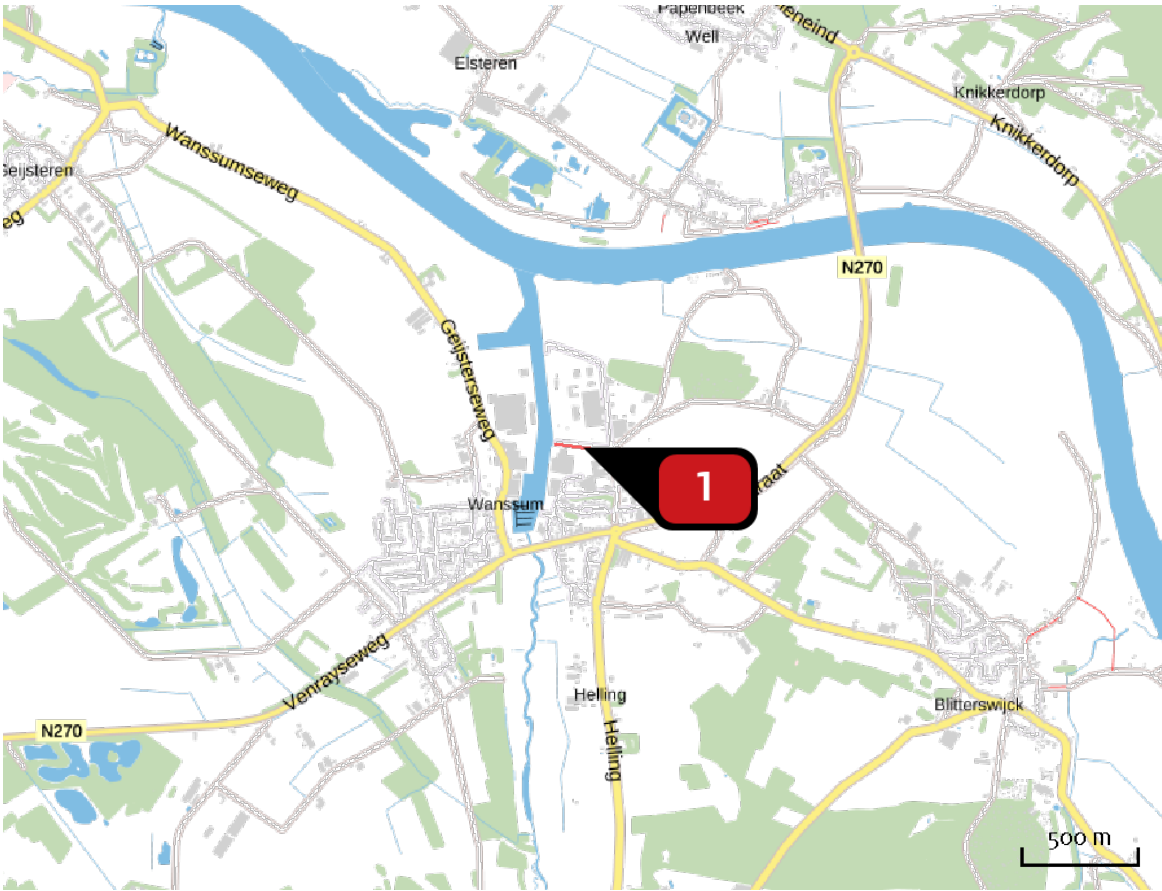
Hectare met
hoogste verschil
(mol/ha/j)

Natuurgebied
Uw berekening heeft geen verschillen opgeleverd boven 0,00 mol/ha/jr.

Toelichting

-

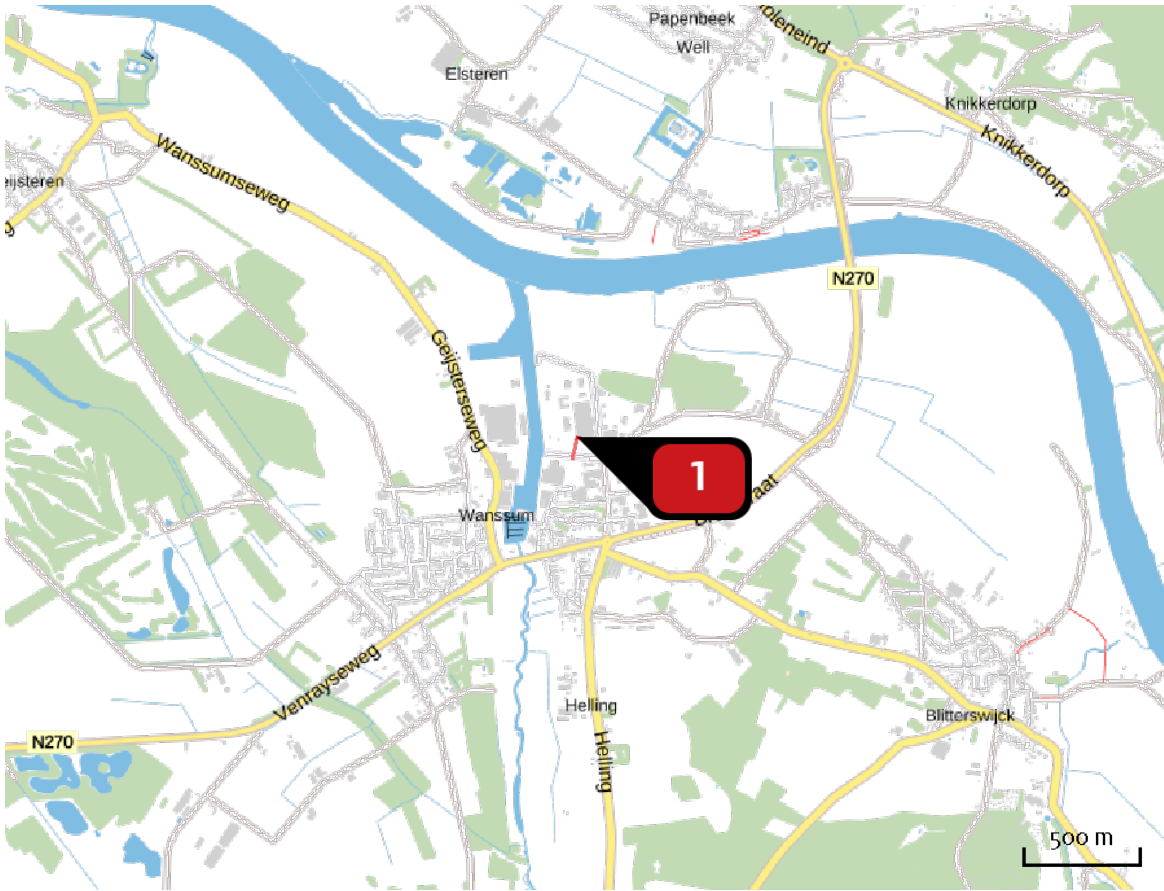
Locatie
Situatie 1



Emissie
Situatie 1

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	Oude tracé Wegverkeer Binnen bebouwde kom	1,57 kg/j	118,92 kg/j

Locatie
Situatie 2



Emissie
Situatie 2

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	Nieuwe tracé Wegverkeer Binnen bebouwde kom	1,25 kg/j	94,42 kg/j

Resultaten
stikstof
gevoelige
Natura 2000
gebieden
(mol/ha/j)

Natuurgebied	Hectare met hoogste verschil			Verskil op (bijna) overbelaste hexagonen*
	Situatie 1	Situatie 2	Verskil	
Maasduinen	0,01	0,00	0,00	

* Als de hoogste depositietoename plaatsvindt op een hexagoon waar géén sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting, dan is de hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting in deze kolom weergegeven.

Resultaten
per
habitatype
(mol/ha/j)

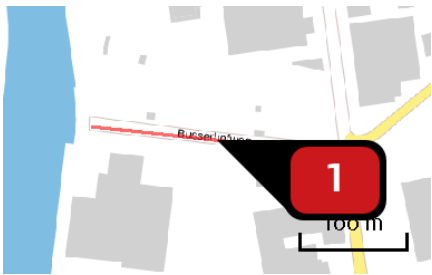
voor de 10
stikstofgevoelige
Natura 2000-
gebieden met het
hoogste resultaat

Maasduinen

Habitatype	Hectare met hoogste verschil			Verskil op (bijna) overbelaste hexagonen*
	Situatie 1	Situatie 2	Verskil	
Lg13 Bos van arme zandgronden	0,01	0,00	0,00	
H2330 Zandverstuivingen	0,01	0,00	0,00	
Hg190 Oude eikenbossen	0,01	0,00	0,00	
Lg14 Eiken- en beukenbos van lemige zandgronden	0,01	0,00	0,00	
H2310 Stuifzandheiden met struikhei	0,01	0,00	0,00	
Lgo4 Zuur ven	0,01	0,00	0,00	
H4030 Droge heiden	0,01	0,01	0,00	

* Als de hoogste depositietoename plaatsvindt op een hexagoon waar géén sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting, dan is de hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting in deze kolom weergegeven.

Emissie
(per bron)
Situatie 1

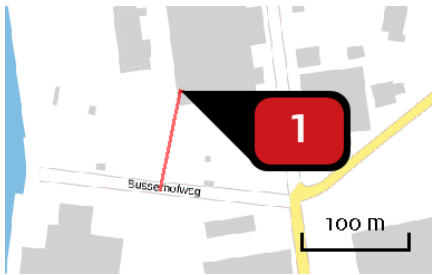


Naam
Locatie (X,Y)
NOx
NH3

Oude tracé
203218, 394772
118,92 kg/j
1,57 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	300,0 / etmaal	NOx NH3	118,92 kg/j 1,57 kg/j

Emissie
(per bron)
Situatie 2



Naam
Locatie (X,Y)
NOx
NH3

Nieuwe tracé
203232, 394865
94,42 kg/j
1,25 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	300,0 / etmaal	NOx NH3	94,42 kg/j 1,25 kg/j

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 2019_20191018_c53b8fdaa8

Database versie b429880a81

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

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



Postbus 11
5900 AA Venlo
088 - 11 90 500
info.brandweer@vrln.nl
www.brandweerln.nl

Verzoek advies

Datum verzoek:	27 februari 2019
Kenmerk:	
Aanvrager:	Gemeente Venray
Aangevraagd door:	Johan Roerink
Onderwerp:	☒ ruimtelijke ordening ☐ bluswatervoorziening ☐ bereikbaarheid en verkeer ☐ anders:
Omschrijving:	Betreft bestemmingsplan ontsluitingsweg vanaf Stayerhofweg naar achterliggende bedrijven bij vervallen Busserhofweg.
Locatie:	
Documenten:	Concept verbeelding, toelichting en planregels 'ontsluitingsweg bedrijventerrein Wanssum'
Behandeld door:	Johan Roerink

Advies

Datum advies:	1 maart 2019
Telefonisch besproken d.d. met:	-
Advies door:	Frank Wulms

De adviesvraag betreft In het kader van de gebiedsontwikkeling "Ooijen-Wanssum" wordt o.a. een nieuwe rondweg om Wanssum gerealiseerd ter vervanging van het tracé van de N270. Het tracé van de huidige N270 gaat namelijk dwars door de kern van Wanssum. Om de doorstroming van de N270 te verbeteren en de leefbaarheid in het dorp Wanssum te verhogen is besloten het tracé van de N270 te verleggen om het dorp heen.

De rondweg wordt door het Haven- en industrieterrein Wanssum aangelegd. Het tracé van de nieuwe rondweg valt daarbij min of meer samen met de huidige Busserhofweg. Hierdoor is de Busserhofweg in de toekomst niet meer beschikbaar en is men op zoek gegaan naar een alternatieve ontsluiting voor bedrijven die in de huidige situatie ontsluiten via de Busserhofweg. Om deze bedrijven te kunnen blijven ontsluiten is er voor gekozen een nieuwe openbare weg aan te leggen tussen de bestaande bedrijven door, welke weer kan ontsluiten via de Stayerhofweg.



Nieuwe ontsluiting Busserhofweg

Het plan is beoordeeld op het volgende:

- Externe veiligheid: *nvt*;
- Bereikbaarheid: *geen opmerkingen*, met de nieuwe ontsluitingsweg zal de bereikbaarheid van de aanliggende bedrijven verbeteren;
- Bluswatervoorziening: *geen opmerkingen*, de aanleg van de ontsluitingsweg heeft geen gevolgen voor de (bestaande) bluswatervoorziening;
- Brandweezorgnorm: *nvt*.

Ik hoop je hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.
Mochten er vragen zijn hoor ik dat graag.

Met vriendelijke groet,

Frank Wulms
Consulent Proactie

