

Bestemmingsplan

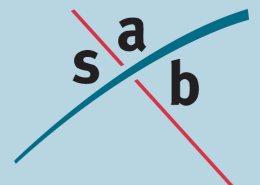
Herprofilering Bovensteweg

Gemeente Mook en Middelaar

Datum: 22 januari 2015

Projectnummer: 140324

ID: NL.IMRO.0944.BPBOVENSTEWEG-VA01



INHOUD

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	3
1.3	Vigerend bestemmingsplan	3
1.4	Leeswijzer	4
2	Het plan	5
2.1	Omgeving plangebied	5
2.2	Huidige situatie plangebied	5
2.3	Toekomstige situatie plangebied	6
3	Beleidskader	9
3.1	Inleiding	9
3.2	Rijksbeleid	9
3.3	Provinciaal beleid	12
3.4	Regionaal beleid	13
3.5	Gemeentelijk beleid	16
4	Haalbaarheid van het plan	19
4.1	Inleiding	19
4.2	Milieu	19
4.3	Ecologie	23
4.4	Water	24
4.5	Cultuurhistorie en archeologie	26
5	Juridische aspecten	29
5.1	Inleiding	29
5.2	Methodiek	29
5.3	Bestemmingen	30
6	Economische uitvoerbaarheid	32
7	Procedure	33
7.1	Zienswijzen	33

Separate bijlagen

1. Voorlopig ontwerp
2. Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï
3. Onderzoek luchtkwaliteit
4. Quick scan flora en fauna
5. Archeologisch onderzoek
6. Zienswijzenverslag

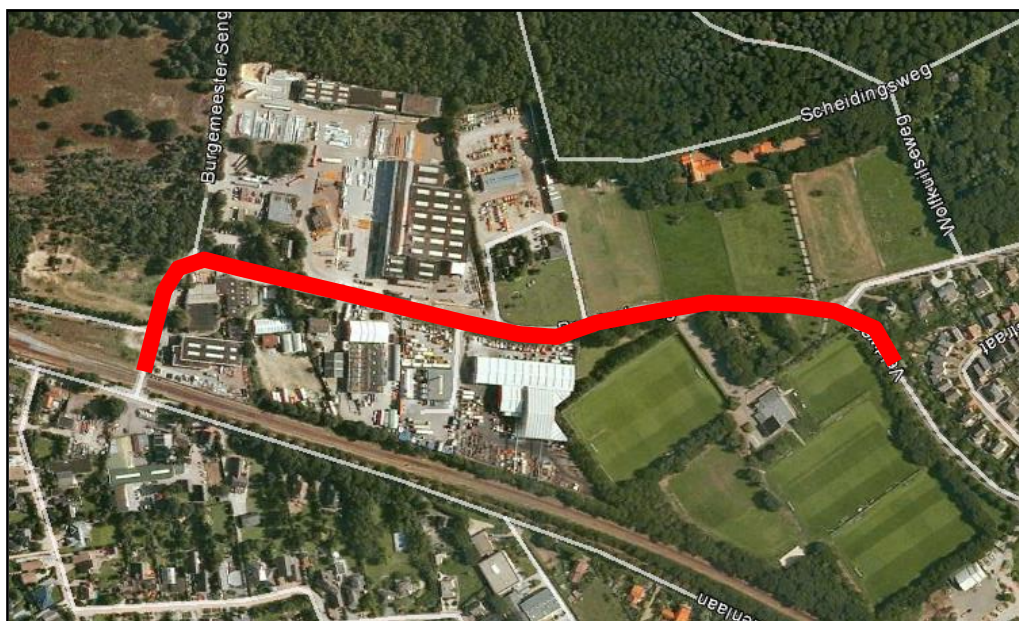
1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Mook en Middelaar wil het wegprofiel van de Bovensteweg in Mook tussen de Veldweg en de spoorwegovergang over een lengte van 650 meter wijzigen. Hierbij wordt het huidige fietspad (deels) verwijderd en wordt aan de oost- en noordkant van de weg een nieuw dubbelzijdig fietspad aangelegd. De herprofilering heeft onder andere tot doel de verkeersveiligheid te vergroten en de bereikbaarheid van de omliggende bedrijven te verbeteren. Op grond van het geldende bestemmingsplan 'Mook en Molenhoek' is deze beoogde herprofilering niet mogelijk. Om de ontwikkeling toch mogelijk te maken is een herziening van het geldende bestemmingsplan nodig. Dit bestemmingsplan voorziet hierin.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied bestaat uit het deel van de Bovensteweg tussen de Veldweg en het spoor. Het plangebied heeft een lengte van circa 650 meter. De navolgende afbeelding geeft de ligging van het plangebied weer. Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de verbeelding van dit bestemmingsplan.



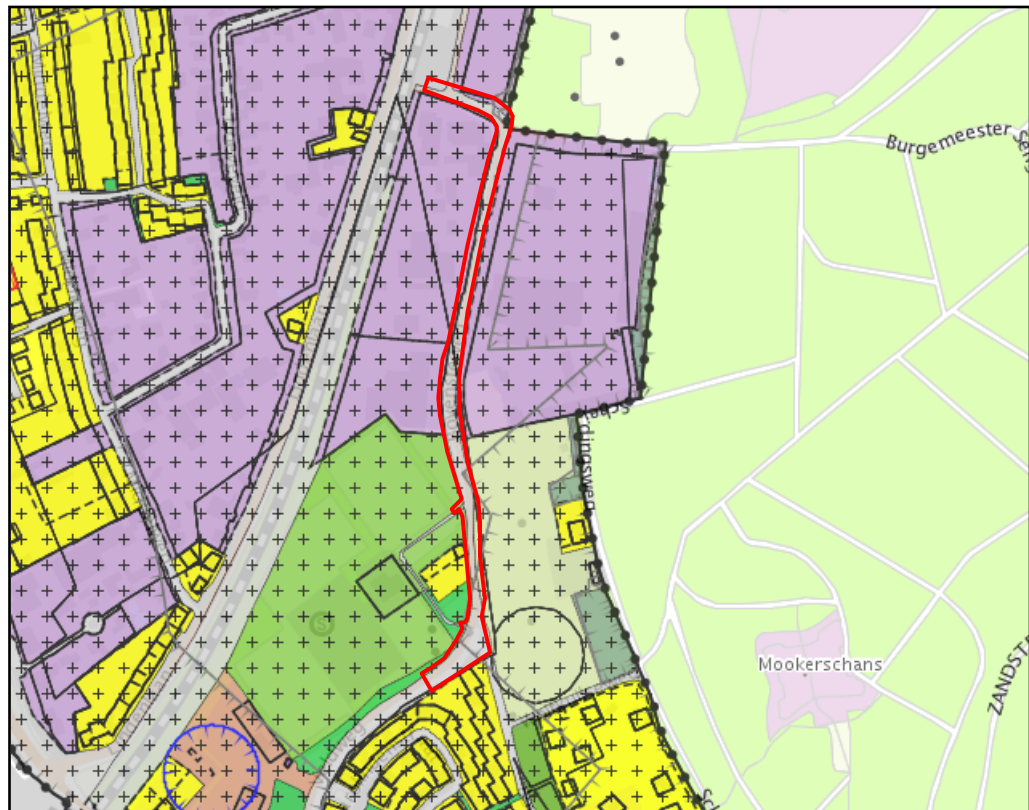
Globale ligging en begrenzing van het plangebied (bron: Google Earth)

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Op dit moment geldt voor het plangebied het bestemmingsplan 'Mook en Molenhoek', dat op 4 juli 2013 is vastgesteld. De gronden hebben op dit moment overwegend de bestemming 'Verkeer', maar delen van deze bestemming worden aan de oost- en noordzijde met maximaal 5 meter overschreden. De gronden hebben ter plaatse van deze overschrijdingen de bestemmingen 'Agrarisch met waarden' en 'Bedrijventerrein'. Binnen deze bestemmingen is de herprofilering van de weg niet mogelijk.

Voor een klein deel van het plangebied aan de noordoostzijde geldt op dit moment de beheersverordening 'Natuurgebieden', die op 6 december 2012 is vastgesteld. Deze hoek heeft de bestemming 'Natuur'.

De navolgende afbeelding toont een uitsnede van het geldende bestemmingsplan 'Mook en Molenhoek'.



Uitsnede geldend bestemmingsplan 'Mook en Molenhoek' met globale aanduiding plangebied (rood)

1.4 Leeswijzer

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en deze toelichting. De regels en de verbeelding vormen de juridisch bindende elementen van het bestemmingsplan. De toelichting is opgebouwd uit zeven hoofdstukken. Na het inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de bestaande en toekomstige situatie van het plangebied. Het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleidskader komt in hoofdstuk 3 aan bod. De randvoorwaarden voor de ontwikkeling van het bestemmingsplan worden in hoofdstuk 4 beschreven. De juridische aspecten, waaronder de plansystematiek, worden behandeld in hoofdstuk 5. Hoofdstuk 6 beschrijft de economische uitvoerbaarheid van het plan, waarna ten slotte hoofdstuk 7 de procedure van dit bestemmingsplan behandelt.

2 Het plan

2.1 Omgeving plangebied

Het plangebied en de omgeving liggen in een bijzonder landschap met veel natuurwaarden. Aan de kant van de Maas ligt het rivierenlandschap. De Maas is een structurerend element in het landschap en is een eeuwenoude belangrijke infrastructurele route.

De oostkant van Mook wordt gevormd door de stuwwal. De stuwwal kenmerkt zich door bossen, heidevelden en kleinschalig akker- en weideland. Van oudsher is dit bos- en heidegebied een aantrekkelijke vestingplaats voor kloosters en ontstonden er landgoederen zoals Jachtslot De Mookerheide. Vanuit de stuwwal lopen vele paden en wegen richting de kern van Mook. Er is dus een duidelijke relatie tussen Mook en de natuur die nabij de kern ligt. Het groen loopt door tot ver in de kern. Mook heeft hierdoor een groene uitstraling met groenstructuren die dorp en landschap met elkaar verbinden.

2.2 Huidige situatie plangebied

Het plangebied bestaat uit de Bovensteweg in Mook tussen de Veldweg en de spoorwegovergang en heeft een lengte van circa 650 meter. De Bovensteweg is grotendeels gelegen op het bedrijventerrein Korendal. Deze ontsluitingsweg kan gekenmerkt worden als de ruggengraat van het bedrijventerrein. De Bovensteweg kent een aantal knelpunten ten aanzien van verkeersveiligheid, bereikbaarheid van bedrijven en representatie. Aan de noordzijde, in de buurt van de spoorwegovergang, is over een afstand van circa 70 meter een gescheiden fietspad aanwezig. Vanaf dat punt, wordt het fietspad in zuidelijke richting, slechts van de rijweg gescheiden door een trottoirband. Te midden van het bedrijventerrein dienen de fietsers de weg over te steken. Het fietspad bevindt zich vervolgens aan de westzijde van de weg. Langs een deel van de weg, net ten noorden van de aansluiting op de Veldweg, ligt geen fietspad. Fietsers worden daar geacht om te rijden via het sportcomplex. Deze omleiding zorgt ervoor dat fietsers worden 'verleid' om op de rijbaan te fietsen. Dit creëert onveilige situaties.

De navolgende afbeeldingen geven een impressie van de huidige situatie in het plangebied weer.



Huidige situatie aansluiting Veldweg op de Bovensteweg (bron: Google Earth)



Huidige situatie Bovensteweg ter hoogte van het bedrijventerrein, oversteekpunt fietsers (bron: Google Earth)

2.3 Toekomstige situatie plangebied

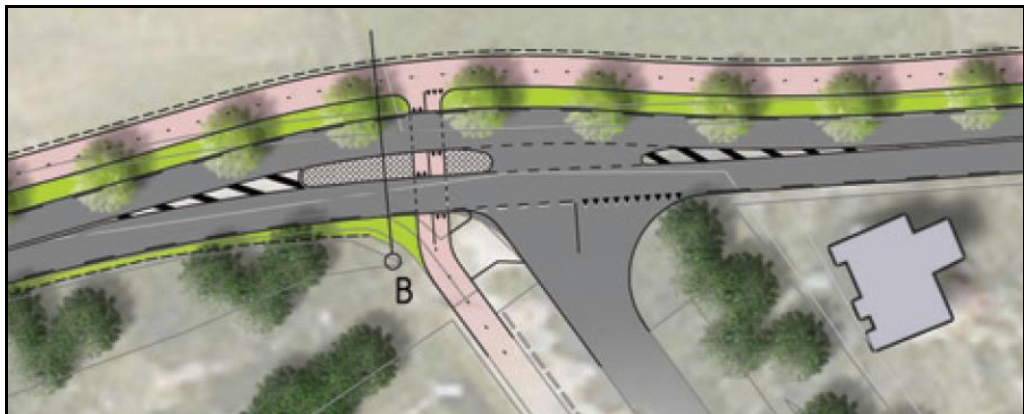
Het bedrijventerrein Korendal tussen Mook en Molenhoek moet worden opgeknapt. Een belangrijk punt is het veiliger en groener maken van de wegen rond het terrein. Ten noorden en zuiden komen mogelijkheden voor extra bedrijven of uitbreidingen. Ten slotte wil de gemeente het station uitbreiden tot transferium, met pendelbussen, fietsverhuur en horeca. De eerste stap is de herinrichting van de Bovensteweg die over het terrein loopt.

Met de voorgenomen herprofilering van de Bovensteweg worden de knelpunten rondom verkeersveiligheid, bereikbaarheid van de bedrijven en representatie opgelost. De rijbaan heeft een breedte van 6,5 meter. Langs de oostelijke en noordelijke rand van de weg wordt een gescheiden fietspad aangelegd met een breedte van 2,5 tot 3 meter. Het fietspad wordt van de rijbaan gescheiden door een tussenberm. Aan de noordzijde, bij de spoorwegovergang, ligt op dit moment reeds een gescheiden fietspad. Het nieuwe fietspad sluit hierop aan. Op het fietspad hebben de fietsers voorrang. Bij de oversteekplaatsen heeft het gemotoriseerd verkeer op de weg voorrang. Tussen de rijbaan en het fietspad, wordt over de volledige lengte van de weg een groenstrook met bomen aangelegd. Deze groenstrook heeft een breedte van 2 meter. Op de weg geldt een maximum toegestane rijsnelheid van 50 km/uur. Ook de in het verlengde gelegen Veldweg wordt ingericht als voorrangsweg. Hiermee wordt eenduidigheid gecreëerd. Tot slot bestaat er in de Bovensteweg (ter hoogte van Geba en Vloet) een onoverzichtelijk bocht, welke wordt opgeheven door de aanpassing van het wegprofiel. Door middel van deze maatregelen wordt ervoor gezorgd dat de verkeersveiligheid verbeterd.

Het fietspad aan de oostzijde heeft geen oversteekplaatsen voor fietsers tussen Mook en Molenhoek en daarbij hoeven er minder in- en uitritten van bedrijven te worden gepasseerd.

Ten behoeve van de ontwikkeling worden er in het noordelijke deel van het plangebied aan de westzijde van de weg enkele gronden verworven. Het gaat hierbij om vier stukken grond met een totale oppervlakte van 266 m². In het zuidelijke deel van het plangebied worden aan de oostzijde van de weg enkele gronden verworven om de beoogde herprofilering mogelijk te maken. Het gaat om vijf stukken grond met een totaal oppervlak van 1.055 m². In totaal wordt er dus 1.321 m² aan gronden verworven. Voornamelijk aan de oostzijde van het plangebied komt het fietspad daarmee dichterbij de woningen te liggen. Deze afstand is circa 100 meter en daarmee ruim voldoende groot. Ook komt de weg dichterbij de bedrijven te liggen, maar hierbij geldt dat het voornaamste aspect is dat de bereikbaarheid van deze bedrijven wordt verbeterd door de herprofilering van de weg.

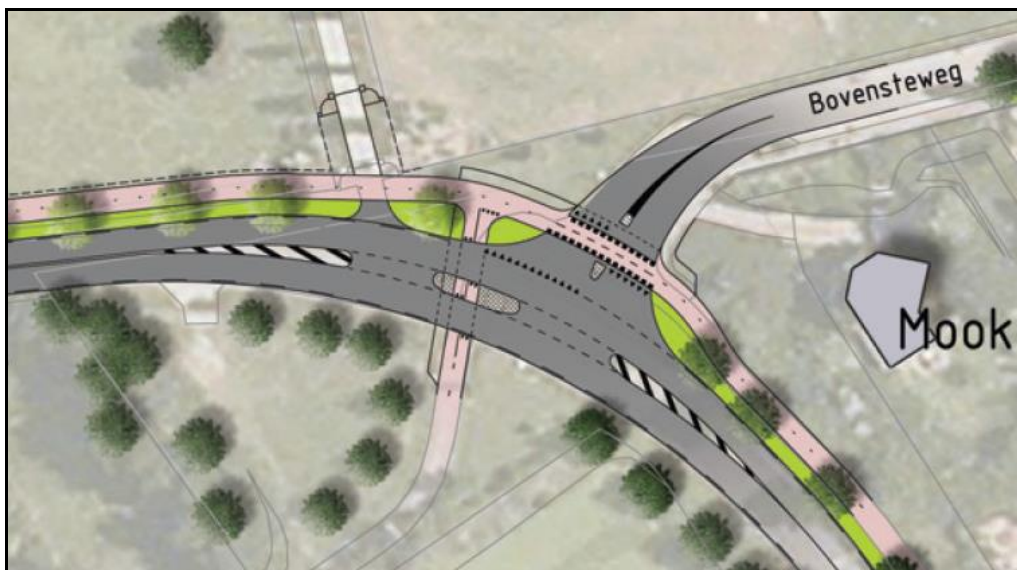
De navolgende afbeeldingen geven enkele specifieke situaties van het voorlopig ontwerp weer.



Voorlopig ontwerp herprofilering Bovensteweg ter hoogte van de aansluiting op de ontsluitingsweg naar de Sportvereniging Eendracht '30 (bron: Grontmij, 12 september 2013)



Voorlopig ontwerp herprofilering Bovensteweg ter hoogte van de aansluiting op de Burgemeester Sengersweg (bron: Grontmij, 12 september 2013)



Voorlopig ontwerp herprofilering Bovensteweg ter hoogte van de aansluiting van de Veldweg op de Bovensteweg (bron: Grontmij, 12 september 2013)

3 Beleidskader

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komen het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid aan bod. Deze beleidsstukken vormen het beleidskader waarbinnen dit bestemmingsplan moet passen.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

Een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid is nodig gebleken omdat de verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit gedateerd zijn door nieuwe politieke accenten en veranderende omstandigheden zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen onder andere omdat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden. Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Deze structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau.

In de structuurvisie schetst het Rijk de ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tot 2040 (lange termijn) en doelen, belangen en opgaven tot 2028 (middellange termijn).

Doelstelling

De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk "concurrerend, bereikbaar en leefbaar en veilig". Voor de drie rijksdoelen zijn de onderwerpen van nationaal belang benoemd waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. De drie hoofddoelstellingen en 13 nationale belangen zijn:

1. *Concurrerend* = Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economisch structuur van Nederland. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
 - *Nationaal belang 1*: Een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
 - *Nationaal belang 2*: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
 - *Nationaal belang 3*: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
 - *Nationaal belang 4*: Efficiënt gebruik van de ondergrond;
2. *Bereikbaar* = Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
 - *Nationaal belang 5*: Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor- en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;

- *Nationaal belang 6*: Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor- en vaarweg;
- *Nationaal belang 7*: Het instandhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor- en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen;

3. *Leefbaar & veilig* = Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn:

- *Nationaal belang 8*: Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
- *Nationaal belang 9*: Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her) ontwikkeling;
- *Nationaal belang 10*: Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
- *Nationaal belang 11*: Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
- *Nationaal belang 12*: Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;

De rijksverantwoordelijkheid voor het systeem van goede ruimtelijke ordening is zonder hoofddoelstelling, als afzonderlijk belang opgenomen:

- *Nationaal belang 13*: Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

Naast de drie hoofddoelen wordt een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte bevorderd. Hiervoor wordt een ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Dat betekent: eerst kijken of er vraag is naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling, vervolgens kijken of het bestaande stedelijk gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt en mocht nieuwbouw echt nodig zijn, dan altijd zorgen voor een optimale inpassing en multimodale bereikbaarheid.

Toets plan

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt het beleid omschreven voor nationale belangen. Dit plan betreft slechts de herprofilering van een weg. Hiermee wordt de verkeersveiligheid verbeterd. Tijdens de procedure en uitvoering van het plan wordt zorg gedragen voor een transparante besluitvorming. Daarmee wordt voldaan aan het laatste nationale belang. Het plan raakt verder geen van de nationale belangen en is niet in strijd met het rijksbeleid.

3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het kabinet heeft in de SVIR vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijkswaardwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wro, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, d.w.z. door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Voor deze onderwerpen voorziet het besluit ook niet in de (definitieve) begrenzing. Ten aanzien van deze begrenzing is bepaald dat de provincies die grenzen (nader) bepalen.

Een deel van het Barro is gebaseerd op eerdere pkb's en beleidsnota's die in de SVIR zijn herbevestigd. Deze onderdelen zijn op 30 december 2011 in werking getreden. Het betreft de volgende onderdelen:

- project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- kustfundament;
- grote rivieren;
- Waddenzee en waddengebied;
- defensie, en
- erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Op 28 augustus 2012 is het besluit aangevuld met voorschriften voor de andere beleidskaders uit de SVIR, het Nationaal Waterplan en het Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening. Het gaat hierbij om de volgende onderwerpen:

- rijksvaarwegen;
- hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- elektriciteitsvoorziening;
- buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- ecologische hoofdstructuur;
- primaire waterkeringen buiten het kustfundament, en
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

Naast bovengenoemde aanvullingen is er ook een Nationaal Belang toegevoegd, te weten de 'Ladder voor duurzame verstedelijking'.

Toets plan

In het Barro zijn geen regels opgenomen die van belang zijn voor het onderhavige plangebied. Het plan is daarom niet in strijd met het Barro.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg (2006)

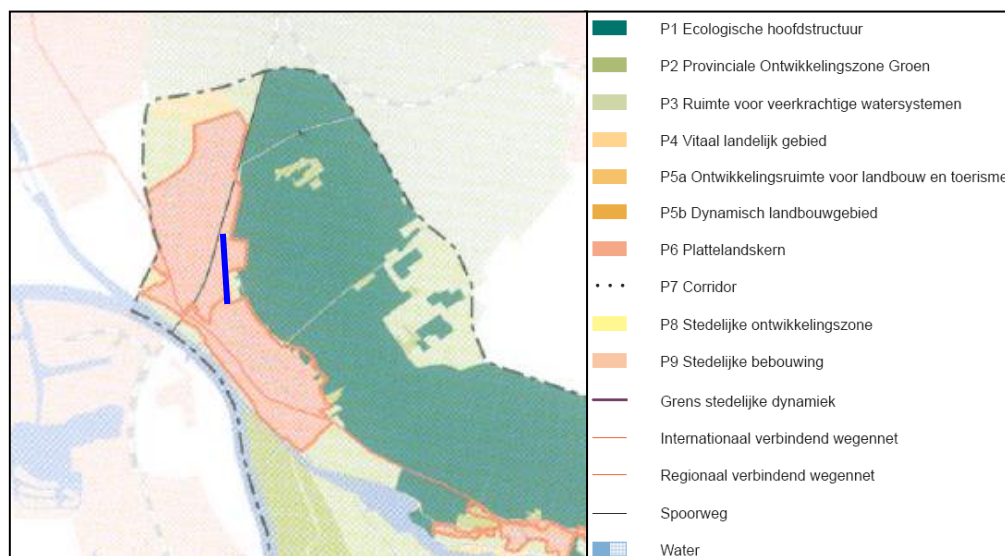
Het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL2006) is vastgesteld op 22 september 2006 ter vervanging van het POL uit 2001. In 2008 heeft naar aanleiding van de invoering van de Wet ruimtelijke ordening een actualisatie van het POL2006 plaatsgevonden. Het POL2006 is zowel een streekplan, waterhuishoudingplan, milieubeleidsplan als een verkeer- en vervoerplan en bevat ook de meer fysieke (ruimtelijke) onderdelen van het economisch en welzijnsbeleid.

Het POL2006 is een plan op hoofdlijnen. Het bevat de provinciale visie op de ontwikkeling van Limburg en beschrijft – voor de onderwerpen waar de provincie een duidelijke rol heeft – de ambities, de context en de hoofdlijnen van de aanpak. Het gehele plan staat in het teken van een actieve bijdrage aan de duurzame ontwikkeling van de kwaliteitsregio Limburg. In het eerste hoofdstuk wordt deze ambitie nader toegelicht. Daarna wordt ingegaan op Limburg in een ruimer verband, waarbij rekening gehouden wordt met de (inter-)nationale ligging van de provincie. Tot slot gaat het POL2006 in op de wijze waarop binnen Limburg duurzaam en efficiënt kan worden ingespeeld op ontwikkelingen van de verschillende ruimte gebruikende functies. In dit deel wordt ingegaan op de stedelijke en landelijke kwaliteiten en de verschillende stadsregio's en landelijk gebied regio's. Inspelend op de aanwezige kwaliteiten en ontwikkelingsmogelijkheden worden voor deze gebieden negen perspectieven onderscheiden. Op kaart 1 van het POL2006 zijn de perspectieven aangegeven. In deze paragraaf is een uitsnede van de kaart met perspectieven opgenomen.

Voor de onderwerpen 'natuurlijke waarden', 'economie en mobiliteit' en 'leefomgeving' heeft de provincie een specifieke ambitie en rol. Deze onderwerpen worden hierna beschreven.

Economie en mobiliteit

Wat betreft 'economie en mobiliteit' is de ambitie om welvaart en werkgelegenheid in Limburg op een hoog niveau te brengen en te houden. Daarbij dragen goed bereikbare economische kerngebieden, met voldoende ruimte van de kwaliteit waar bedrijven om vragen, bij aan de versterking van de concurrentiepositie van Limburg. Goede bereikbaarheid is essentieel voor de ontwikkeling van de Limburgse economie, maar ook onmisbaar voor een goed functionerende samenleving met veel maatschappelijk verkeer. De ambitie voor het aspect mobiliteit is het werken naar een betrouwbaar, vlot, veilig en duurzaam vervoer van mensen, goederen en informatie. Een gericht aanbod van mobiliteitsvoorzieningen van de zijde van de overheid en door een efficiënt gebruik van de voorzieningen door burgers en bedrijven garandeert een optimale bereikbaarheid. Hierbij zet de provincie in op een selectieve bereikbaarheid. Niet alles kan en hoeft even goed bereikbaar te zijn, zeker niet voor alle vormen van vervoer. De stadsregio's en economische kerngebieden moeten vanwege de concentratie van economische en sociale activiteiten zeer goed bereikbaar zijn, zeker met het openbaar vervoer. De prioriteit ligt daarom bij de economische bereikbaarheid.



Uitsnede perspectievenkaart Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2011 met globale aanduiding plangebied (blauw)

Op bovenstaande uitsnede van het POL is het plangebied aangeduid als “P6 - Plattelandskern”. Het perspectief “Plattelandskern” omvat de kernen die in het verleden zijn gekwalificeerd op basis van de aanwezigheid van een minimaal voorzieningenpakket en waaraan diensgevolge in het kader van het volkshuisvestingsbeleid woningbouwcontingenten werden toegekend. Binnen dit gebied wordt geen nader onderscheid gemaakt naar woongebied, dienstverlening, winkelzones, volkstuinen, plantsoenen en begraafplaatsen. Alle kernen zijn voorzien van een harde buitenbegrenzing: de contour.

Toets plan

Dit bestemmingsplan maakt de herprofilering van de Bovensteweg te Mook mogelijk. Hiermee wordt gezorgd voor een verbetering van de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van de bedrijven op het bedrijventerrein Korendal. Het plan past binnen het perspectief voor de plattelandskernen en is niet in strijd met het Provinciaal Omgevingsplan Limburg.

3.4 Regionaal beleid

3.4.1 Strategische Regiovisie

Op 24 februari 2010 is de Strategische Regiovisie van de gemeenten Bergen, Genep, Mook en Middelaar vastgesteld. De Strategische Regiovisie is alleen vastgesteld voor wat betreft recreatie en toerisme in de meest brede zin. In de visie worden de wensen en ambities voor de drie gemeenten geformuleerd. De visie bestaat uit drie delen te weten: de Strategische Regiovisie, de Regionale Agenda en het rapport “Sleutelproject N271 ‘etalage’ van de regio & Programma verbindingen en netwerken”.

Het doel van de Strategische Regiovisie is een kwaliteitsverbetering van de regio zodat de leefbaarheid in de regio wordt vergroot. In de Strategische Regiovisie wordt beschreven wat de gezamenlijke toekomstige ontwikkelingen zijn. Er zijn veel plannen en ambities, maar daarin ontbreekt een gezamenlijke focus. Het gevolg is dat veel plannen niet tot uitvoering kunnen komen. Hierdoor dreigen de gemeenten en de totale regio een achterstand op te lopen ten opzichte van andere regio's zoals Arnhem Nijmegen en Venlo.

Er wordt gestreefd naar een regio van hoge en bijzondere kwaliteit met een complementair en onderscheidend aanbod ten opzichte van de stedelijke regio's Arnhem Nijmegen en Venlo. Een regio waarin het goed toeven is voor de stedelingen en bijzondere groepen uit de rest van Nederland en Duitsland. Vanuit het onderscheidende profiel zijn de strategische keuzes gericht op het benutten en versterken van de regionale economie en de leefbaarheid. Hiermee kiest de regio voor een focus op vier hoofdprogramma's:

- investeren in exclusieve woonprogramma's;
- ontwikkelen van bijzondere zorgcomplexen en zorgconcepten;
- ontwikkelen van een bijzonder toeristisch recreatief product;
- investeren in een duurzame landbouw.

Met het vaststellen van de Strategische Regiovisie is tevens de Regionale Agenda bepaald. De Regionale Agenda is de uitwerking van de Strategische Regiovisie. Daarmee is ook de focus vastgesteld voor succesvol handelen in de toekomst. In de Regionale Agenda zijn de programma's: wonen, zorg, toerisme en recreatie, landbouw, veiligheid, verbindingen en ruimtelijke kwaliteit nader uitgewerkt en de effecten en consequenties bekeken. Ook is verder doorgewerkt op de twee sleutelprojecten, te weten: de ontwikkeling van het Maasdal en de N271, die als een etalage van het gebied moet fungeren. Daarnaast zijn de financiële kaders bepaald en is een voorstel voor de toekomstige organisatiestructuur ontwikkeld. In de Regionale Agenda is vastgelegd dat de uitwerking en realisering van de sleutelprojecten van groot belang is voor de regio en daarvoor moeten gezamenlijk mensen, middelen en mandaat ter beschikking gesteld worden.

Vanuit de doelen en probleemstelling die in de Regiovisie zijn verwoord zijn twee opgaven van de sleutelprojecten verkend. De opgaven luiden:

- 1 Sleutelproject N271: Welke maatregelen zijn nodig om de N271 als 'etalage' of 'visitekaartje' van de regio Maasduinen tot wasdom te laten komen.
 - 2 Programma verbindingen en netwerken: Onderzoeken welke knelpunten er in het infrastructurele en vervoerskundige netwerk zijn, afgezet tegen de in de Strategische Regiovisie geformuleerde doelen voor de gebiedsontwikkeling Maasduinen.
- Deze opgaven zijn uitgediept in het rapport "Sleutelproject N271 'etalage' van de regio & Programma verbindingen en netwerken".

Toets plan

Met dit bestemmingsplan wordt de herprofilering van de Bovensteweg te Mook mogelijk gemaakt. Hiermee wordt onder andere de verkeersveiligheid vergroot. Daarnaast wordt de bereikbaarheid van bedrijven op het bedrijventerrein Korendal verbeterd. Tevens wordt er een groenstrook tussen de rijbaan en het fietspad aangelegd. Deze maatregelen zorgen ervoor dat de ruimtelijke kwaliteit verbetert. Daarmee wordt aangesloten bij de Strategische Regiovisie.

3.4.2 Landschapsontwikkelingsplan

In april 2009 hebben de gemeenten Mook en Middelaar en Gennep een Landschapsontwikkelingsplan opgesteld. Het Landschapsontwikkelingsplan geeft de visie van de gemeente Mook en Middelaar en de gemeente Gennep op het landschap, de bestaande kwaliteiten en de gewenste ontwikkelingen binnen het landschap. Het doel van het Landschapsontwikkelingsplan is huidige en toekomstige ontwikkelingen in te passen in het karakteristieke landschap, op een manier waarop de ontwikkelingen een positieve bijdrage leveren aan het landschap. Bovendien is het versterken van het landschap een doel op zich.

In het Landschapsontwikkelingsplan worden voor alle gebieden en locaties in de gemeenten Mook en Middelaar en Gennep de gewenste ontwikkelingen voor deze gebieden in relatie tot het gehele buitengebied van beide gemeenten beschreven.

Toets plan

Dit bestemmingsplan maakt de herprofilering van de Bovensteweg te Mook mogelijk. Daarmee wordt onder andere de verkeersveiligheid verbeterd. Bovendien wordt tussen de rijbaan en het fietspad een groenstrook met laanbeplanting aangelegd. Daarmee wordt een positieve impuls aan de ruimtelijke kwaliteit van het gebied gegeven. Het plan is niet in strijd met het Landschapsontwikkelingsplan.

3.4.3 Regionaal Plan 2005-2020, Stadsregio Arnhem Nijmegen

In oktober 2006 is het Regionaal Plan opgesteld voor de Stadsregio Arnhem-Nijmegen. Het doel van dit Regionaal Plan is het werken aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat van de regio Arnhem Nijmegen voor haar inwoners, ondernemers en bezoekers. De stadsregio wil burgers en bedrijven aan de regio binden door het verbeteren van condities voor 'het goede leven': het bieden van mogelijkheden voor prettig wonen en succesvol werken in een mooi, aantrekkelijk landschap en waar men zich snel en comfortabel kan verplaatsen.

Deze hoofddoelstelling kan naar vier ontwikkelingsthema's worden onderscheiden. Dit leidt tot vier subdoelstellingen die in het Regionaal Plan nader zijn uitgewerkt:

- Economie: het versterken van het economisch vestigingsklimaat in (inter)nationaal perspectief, waarbij de potenties van de stuwende werkgelegenheid worden uitgebuit.
- Mobiliteit: het verbeteren van de bereikbaarheid in het regionale kernnet van (snel)wegen en OV, waarbij de mobiliteit per auto, trein, bus en de fiets beter met elkaar worden geïntegreerd.
- Landschap: het vergroten van de toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van het landelijk gebied voor de natuur en voor de recreatie.
- Wonen: het verbeteren van de kwaliteit van het wonen in stad, dorp en landelijk gebied, waarbij de relatie met landschap, bereikbaarheid en voorzieningen kwaliteitsfactoren zijn.

Dit bestemmingsplan maakt de herprofilering van de Bovensteweg te Mook mogelijk. Er wordt onder andere een gescheiden fietspad aangelegd om de verkeersveiligheid te vergroten. Ook wordt middels de herprofilering de bereikbaarheid van de bedrijven op het bedrijventerrein Korendal verbeterd. Het plan sluit hiermee aan op de doelstelling uit het Regionaal Plan omtrent het aspect mobiliteit.

3.5.1 Structuurvisie Mook en Molenhoek 2025

In 2013 heeft de gemeenteraad van Mook en Middelaar de structuurvisie Mook en Molenhoek vastgesteld. De ambities van de gemeente Mook en Middelaar betreffende de functies wonen, economie, mobiliteit, welzijn, zorg en educatie, groen en water, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit zijn in de structuurvisie in samenhang gebracht voor zover deze betrekking hebben op de ruimtelijke structuur van de dorpen Mook en Molenhoek, in de periode tot 2025. De visie biedt hiermee één actueel ruimtelijk kader voor de verschillende beleidsterreinen. Het doel van de structuurvisie is enerzijds het aangeven van de kaders, waarbinnen toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en projecten kunnen plaatsvinden, en anderzijds het communiceren van de ambities van de gemeente Mook en Middelaar ten aanzien van de beide dorpen aan derden. Hierbij is bepaald dat de visie een ruimtelijke vertaling biedt van geldend (vastgesteld) beleid en huidige ambities. Er wordt in met de visie geen nieuw beleid ontwikkeld. Het geldende beleid vormt de basis voor de nieuwe structuurvisie, waarin het toekomstbeeld van Mook en Molenhoek wordt geschetst.



Uitsnede Visiekaart Structuurbeeld 2025

In deze structuurvisie is de verbetering van het bedrijventerrein Korendal opgenomen als een van de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen. Het bedrijventerrein is verouderd en heeft een verrommelde uitstraling. De ambitie is om dit terrein te herstructureren. De herprofilering van de Bovensteweg is een eerste stap in deze herstructurering en zorgt voor een verbetering van de bereikbaarheid van de omliggende bedrijven en een vergroting van de verkeersveiligheid.

Op de navolgende afbeelding is een uitsnede van die visiekaart weergegeven. Hierop is te zien dat het plangebied is aangewezen als een van de ontsluitingswegen van Mook en Molenhoek. Hierbij dient aandacht te worden besteed aan de verkeersdruk.

Toets plan

Dit bestemmingsplan maakt de herprofilering van de Bovensteweg mogelijk. Door de herprofilering functioneert de ontsluitingsweg beter, zijn bedrijven beter bereikbaar en wordt de verkeersveiligheid vergroot. Het plan sluit hiermee aan op de ambitie uit de Structuurvisie.

3.5.2 Masterplan Herstructurering Bedrijventerrein Korendal

Op 25 oktober 2012 is het Masterplan Herstructurering Bedrijventerrein Korendal vastgesteld door de gemeenteraad van Mook en Middelaar. Het belangrijkste doel van het Masterplan is het formuleren van een ambitie voor de lange termijn voor bedrijventerrein Korendal.

Herstructurering betekent in dit geval dat de huidige staal gerelateerde bedrijvigheid behouden blijft. Wel wordt ingezet op verbetering van de infrastructuur en de uitstraling en uniformiteit van de kavels. Ook wordt door herstructurering van kavels gezocht naar extra uitbreidingsruimte voor de huidige ondernemers en nieuwe, meer duurzame, bedrijvigheid. Hiertoe zijn twee varianten voor het gebied ontwikkeld; de basisvariant en variant 1.

Gelet op de beschreven toekomstvisie voor Korendal kan in beide ontwikkelingsvarianten een aantal maatregelen worden uitgevoerd, gericht op structuurversterking, verbetering van uitstraling en functionaliteit. Dit zijn de volgende maatregelen:

- 1 De herstructurering van de noordwestelijke hoek, waarbij t.z.t. rekening wordt gehouden met realisering van de verbindingsweg.
- 2 De verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid van de Bovensteweg: door middel van een wegreconstructie ('knik' er uit halen) en vrijliggend fietspad te realiseren. In het geval de verbindingsweg wordt gerealiseerd tevens ondersteunende verkeersmaatregel in de vorm van een 'knip' voor vrachtverkeer ter hoogte van de sportvelden te treffen.
- 3 Ontwikkeling van de zuidoostelijke hoek van het bedrijventerrein.
- 4 Ontwikkeling van omgeving nabij het station en transferium met extensieve bedrijvigheid.

Zoals uit de bovenstaande maatregelen blijkt, maakt de verbetering van de Bovensteweg deel uit van de maatregelen die moeten worden genomen in het kader van de herstructurering van het bedrijventerrein Korendal.

Toets plan

Dit plan sluit aan bij de uitwerking van de basisvariant waarbij er wordt uitgegaan van reconstructie van de Bovensteweg en het treffen van maatregelen ter bevordering van verkeersveiligheid en doorstroming. Het plan past hiermee goed binnen het Masterplan Herstructurering Bedrijventerrein Korendal.

4 Haalbaarheid van het plan

4.1 Inleiding

Diverse elementen binnen en buiten het plangebied kunnen een eventuele randvoorwaarde vormen voor de uitvoering van dit bestemmingsplan. Het betreffen voornamelijk milieutechnische aspecten, die in geval van een nieuwe ontwikkeling een onderzoek vergen. In dit hoofdstuk wordt het plan aan de verschillende milieu- en omgevingsaspecten getoetst.

4.2 Milieu

4.2.1 Bodem

Algemeen

De bodemkwaliteit is in het kader van een ruimtelijke ontwikkeling van belang indien er sprake is van een functieverandering of ander gebruik. De bodem moet geschikt zijn voor de nieuwe functie(s). Voor de realisatie van functies waarbij sprake is van een langdurig verblijf (langer dan twee uur) van mensen is bodemonderzoek noodzakelijk.

Toets plan

In dit plan wordt de herprofilering van de Bovensteweg te Mook mogelijk gemaakt. Het nieuwe fietspad, de bredere rijbaan en de groenstrook vergen ruimte buiten de reeds als 'Verkeer' bestemde gronden. Omdat de nieuwe functie geen gevoelige functie betreft waar mensen langer dan 3 uur verblijven, kan worden gesteld dat de bodem geschikt is voor dit beoogde gebruik.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect bodem geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.2.2 Externe veiligheid

Algemeen

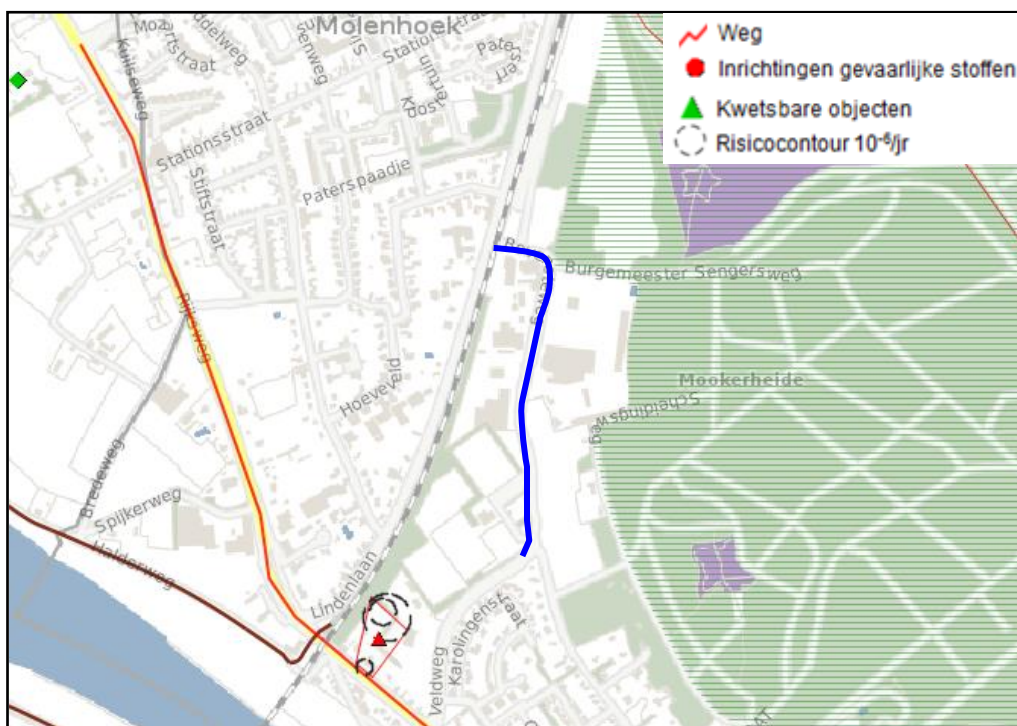
Externe veiligheid betreft het risico dat aan bepaalde activiteiten verbonden is voor personen die niet bij de activiteit zijn betrokken in de omgeving van die activiteit. Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het voorkomen en beheersen van risicovolle bedrijfsactiviteiten en van risicovol transport. Het gaat daarbij om de bescherming van individuele burgers en groepen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen of omstandigheden. Een onderscheid valt te maken in risico's verbonden aan enerzijds "risicovolle inrichtingen", waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd, opgeslagen of gebruikt, en anderzijds het "vervoer van gevaarlijke stoffen" via wegen, spoorwegen, waterwegen en buisleidingen.

Bij ruimtelijke plannen dient rekening te worden gehouden met het aspect externe veiligheid. Daartoe moeten de risico's voor de bevolking, die verbonden zijn aan gevaar veroorzakende activiteiten (bestaand en nieuw), in beeld worden gebracht. Volgens het huidige beleid gebeurt dat door de effecten van bepaalde mogelijke ongevallen te berekenen en uit te drukken in de kans op (aantallen) doden.

Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Voor het PR gelden wettelijke (harde) normen (grenswaarden c.q. contouren). Het bestemmingsplan zal worden getoetst aan de grenswaarden voor het PR. Op basis van de huidige inzichten worden voor het PR geen knelpunten verwacht. De PR-contouren zullen in het bestemmingsplan worden vastgelegd. Voor het GR geldt een verantwoordingsplicht. Het GR moet met andere woorden aanvaardbaar zijn. Het GR zal in het bestemmingsplan worden verantwoord.

Toets plan

Op de navolgende afbeelding is een uitsnede van de risicokaart weergegeven. In de omgeving van het plangebied liggen enkele stationaire en mobiele risicobronnen. Een weg wordt echter niet aangeduid als een (beperkt) kwetsbaar object, omdat mensen er niet gedurende langere tijd verblijven. Het betreft geen aangewezen route voor transport van gevaarlijke stoffen. Een verdere toetsing aan het plaatsgebonden en groepsrisico kan daarom achterwege blijven.



Uitsnede Risicokaart Nederland met globale aanduiding plangebied (blauw)

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.2.3 Geluid

Algemeen

De mate waarin het geluid veroorzaakt door het (spoor)wegverkeer of industrie het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). Voor wegverkeer stelt de wet dat in principe de geluidsbelasting op geluidsgevoelige functies de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet mag overschrijden. Ten aanzien van spoorwegverkeer mag de voorkeursgrenswaarde van 55 dB niet worden overschreden. In het geval van industrielawaai geldt een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Indien nieuwe geluidsgevoelige functies worden toegestaan, stelt de Wgh de verplichting akoestisch onderzoek te verrichten naar geluidsbelasting ten gevolge van alle (spoor)wegen op een bepaalde afstand van geluidsgevoelige functies.

Toets plan

Een weg is geen geluidgevoelig object in het kader van de Wet geluidhinder. Toetsing aan de Wgh is daarom niet van toepassing. Een weg kan echter wel geluidhinder veroorzaken op omliggende geluidgevoelige objecten. In de volgende paragraaf 'bedrijvigheid' wordt hier nader op ingegaan.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect geluid geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.2.4 Bedrijvigheid

Algemeen

Indien door middel van een plan nieuwe milieuhindergevoelige functies mogelijk worden gemaakt, dient te worden aangetoond dat deze niet worden gerealiseerd binnen de hinderzone van omliggende bedrijven. Anderzijds mogen milieuhindergevoelige functies in de directe omgeving van het plangebied niet negatief worden beïnvloed door de ontwikkelingen die met plan mogelijk worden gemaakt en mogen omliggende (agrarische) bedrijven niet in hun ontwikkelingsmogelijkheden worden aangetast.

Bij bedrijven- en milieuzonering gaat het om afstanden die bij voorkeur in acht genomen moeten worden rondom milieubelastende functies zoals bedrijven. Het gaat hierbij om milieuaspecten als geur, stof, geluid en gevaar die een belemmering kunnen vormen voor gevoelige functies zoals woningen. In het kader van ruimtelijk ordening geeft de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering" (2009) indicatieve afstanden om voldoende ruimtelijke scheiding te bewerkstelligen tussen belastende en gevoelige functies.

Toets plan

De Bovensteweg in Mook (gemeente Mook en Middelaar) wordt over een lengte van 650 meter gewijzigd. Hierbij wordt het huidige fietspad (deels) verwijderd en wordt aan de oost- en noordkant van de weg een nieuw dubbelzijdig fietspad aangelegd. Om de aanleg van het fietspad mogelijk te maken wordt de Bovensteweg in westelijke richting verlegd. Binnen de zones van de Bovensteweg liggen enkele woningen. Daarom is in het kader van de voorgenomen ontwikkeling in juli 2014 een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uitgevoerd¹. Dit rapport is als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen. De conclusie van het onderzoek zijn onderstaand weergegeven.

Bij geen van de woningen neemt de geluidsbelasting met 2 dB of meer toe. Hierdoor is er, als gevolg van herprofilering van de Bovensteweg, bij geen van de woningen sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh.

Er zijn, in het kader van de Wgh dan ook geen maatregelen noodzakelijk voor de aanleg van het nieuwe vrijliggende fietspad en de daarbij behorende verlegging van de Bovensteweg.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect bedrijven en milieuzonering geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.2.5 Luchtkwaliteit

Algemeen

De Wet luchtkwaliteit is een implementatie van de Europese kaderrichtlijn luchtkwaliteit en de vier dochterrichtlijnen waarin onder andere grenswaarden voor de luchtkwaliteit ter bescherming van mens en milieu zijn vastgesteld. Deze Wet luchtkwaliteit noemt 'gevoelige bestemmingen' en maakt een onderscheid tussen projecten die 'in betekenende mate' en 'niet in betekenende mate (NIBM)' leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Projecten die 'niet in betekenende mate' leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit hoeven volgens de Wet luchtkwaliteit niet langer afzonderlijk te worden getoetst op de grenswaarde, tenzij een dreigende overschrijding van één of meerdere grenswaarden te verwachten is. Daarnaast zal uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening afgewogen moeten worden of het aanvaardbaar is om een bepaald project op een bepaalde plaats te realiseren. Hierbij speelt de mate van blootstelling aan luchtverontreiniging een rol.

Toets plan

De ministeriële regeling NIBM bevat geen kwantitatieve uitwerking voor de reconstructie van wegen. Dit betekent dat op een andere manier aannemelijk moet worden gemaakt dat het project niet in betekenende mate leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Ook dient voor onderhavig project te worden beoordeeld of het aanvaardbaar is het project op onderhavige locatie te realiseren. Als gevolg daarvan heeft SAB in augustus 2014 een luchtonderzoek² uitgevoerd. Het onderzoek is in de bijla-

¹ SAB, (22 juli 2014), Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai herprofilering Bovensteweg, gemeente Mook en Middelaar, projectnummer: 140324.

² SAB, (15 augustus 2014), luchtonderzoek herprofilering Bovensteweg, projectnummer: 140324.

gen bij de dit bestemmingsplan opgenomen. Hieruit kan het volgende worden geconcludeerd.

Toets NIBM

Uit de berekening met de NIBM-tool blijkt dat de planbijdrage van de gehele ontwikkeling kleiner is de NIBM-grens van $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$, daardoor zal het plan 'niet in betekende mate' (NIBM) bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Een toetsing aan de grenswaarden is op basis van de Wm niet noodzakelijk.

Toets goede ruimtelijke ordening

De concentraties luchtverontreinigende stoffen liggen onder de grenswaarden in de drie jaren (2012, 2015 en 2020). De blootstelling aan luchtverontreiniging is hierdoor beperkt en leidt niet tot onaanvaardbare gezondheidsrisico's. Tevens geven de uitkomsten uit de monitoringstool aan dat de concentraties van de luchtvervuilende stoffen in de peiljaren 2015 en 2020 in het plangebied verder afnemen. De blootstelling aan luchtverontreiniging is hierdoor beperkt en leidt niet tot onaanvaardbare gezondheidsrisico's.

Op basis van voorgaande kan geconcludeerd worden dat zowel vanuit de Wet milieu-beheer als vanuit een goede ruimtelijke ordening de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van onderhavig initiatief.

Conclusie

het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

4.3 Ecologie

Algemeen

In de Flora- en faunawet is de soortbeschermingsregeling uit de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn volledig geïmplementeerd. In verband met de uitvoerbaarheid van bestemmingsplannen dient rekening te worden gehouden met soortbescherming en met name de aanwezigheid van beschermde soorten in het plangebied. Dit betekent concreet dat in bestemmingsplannen geen mogelijkheden moeten worden geboden voor ruimtelijke ontwikkelingen, waarvan op voorhand in redelijkheid kan worden ingezien dat in het kader van de Flora- en faunawet geen ontheffing zal worden verleend.

Daarnaast dient rekening gehouden te worden met gebiedsbescherming. Gebieden kunnen beschermd zijn doordat ze zijn opgenomen in de Natuurbeschermingswet 1998. Vanaf begin oktober 2005 zijn hierin ook alle Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijn-gebieden opgenomen als Natura 2000-gebieden. Daarnaast kunnen gebieden zijn opgenomen in de Ecologische HoofdStructuur (EHS).

Toets plan

In juli 2014 is ter plaatse van het plangebied een quick scan flora en fauna uitgevoerd³. Dit rapport is als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen. De belangrijkste resultaten zijn in deze paragraaf weergegeven.

In tabel V in het rapport is een overzicht van de ecologische geschiktheid en de te nemen vervolgstappen opgenomen. Hieruit is te concluderen dat nader onderzoek niet noodzakelijk is. Wel wordt een aantal aanbevelingen gedaan. Deze zijn:

- Overtredingen ten aanzien van vogels worden in dit geval voorkomen door rekening te houden met het broedseizoen.
- Ten aanzien van het tracédeel C (het deel van het plangebied dat in de noordelijke hoek tegen een grootschalig natuurgebied aan ligt) wordt voorgesteld een ecologisch werkprotocol op te stellen om het onverhoopt verwonden of doden van mogelijk incidenteel aanwezige reptielen te voorkomen.
- Te allen tijde is de algemene zorgplicht van kracht.

Gelet op de gevonden en te verwachten ecologische waarden en de beoogde herprofilering van de Bovensteweg is de verwachting dat de wijziging van het bestemmingsplan uitvoerbaar is, ervan uitgaande dat de provincie Limburg omtrent de EHS medewerking zal verlenen. Voorafgaand en tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden dient het bepaalde in de Flora- en faunawet in acht te worden genomen, hetgeen, volgens tabel V in het rapport, goed mogelijk is.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect flora en fauna geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.4 Water

4.4.1 Nationaal Waterplan

In december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande nota's op het gebied van waterhuishouding. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Het Nationaal Waterplan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water. Ook worden de maatregelen genoemd die hiervoor worden genomen.

³ Econsultancy. (21 juli 2014). Quickscan flora en fauna Herprofilering Bovensteweg te Mook in de gemeente Mook en Middelaar, rapportnummer: 14053497.

4.4.2 Waterschapsbeleid (Waterschap Peel en Maasvallei)

Het plangebied valt binnen het beheersgebied van waterschap Peel en Maasvallei. Het waterschap Peel en Maasvallei heeft een waterbeheersplan opgesteld: Integraal Waterbeheerplan Peel- en Maasvallei 2010-2015. In het waterbeheerplan staat hoe het Waterschap haar doelen wil realiseren en de maatregelen die het waterschap daarvoor wil uitvoeren. De doelen uit het beheerplan zijn:

- Veilige dijken;
 - De primaire waterkeringen voldoen aan de wettelijke veiligheidsnormen en de hiervoor landelijk vastgelegde toetscriteria.
 - De voorbereiding op, bestrijding van en nazorg bij calamiteiten verloopt efficiënt en doeltreffend.
- Droge voeten en voldoende water;
 - Het watersysteem is ingericht op basis van het Nieuw Limburgs Peil.
 - Het watersysteem voldoet aan de provinciale normering voor regionale wateroverlast.
 - Mensen kunnen optimaal genieten van het watersysteem.
- Schoon water.
 - De beken en sloten zijn waar mogelijk in 2015, maar uiterlijk in 2027, schoon en ecologisch gezond.

Op de maatregelenkaart 2010-2015 bij het beheerplan zijn voor het plangebied geen maatregelen opgenomen.

Daarnaast heeft het waterschap het Praktisch handboek watertoets (26 oktober 2005) opgesteld. Hierin wordt aangegeven hoe moet worden omgegaan met water in ruimtelijke plannen. De volgende werkwijze wordt gehanteerd:



Op deze wijze wil het waterschap in een vroeg stadium betrokken zijn bij ruimtelijke planvorming en snel en efficiënt werken.

Voor bepaalde activiteiten binnen de waterkering en de beschermingszone van de waterkering is het Keur van Waterschap Peel en Maasvallei van toepassing. De keur bevat regels voor beken, sloten en dijken die in beheer zijn bij het waterschap. Deze regels geven aan wat wel en wat niet mag op of in de directe nabijheid van wateren en dijken. Ook is geregeld wie het onderhoud moet uitvoeren. Belangrijkste doel van deze regels is de bescherming van het watersysteem en het voorkómen van wateroverlast voor anderen. Daarnaast wordt ervoor gezorgd dat het waterschap efficiënt en effectief het onderhoud kan uitvoeren.

4.4.3 Situatie plangebied

Bij nieuwe ontwikkelingen streeft de gemeente Mook en Middelaar naar het afkoppelen van de hemelwaterafvoer, waarbij zoveel mogelijk water in of nabij het plangebied wordt geïnfiltreerd. De benodigde ruimte voor infiltratievoorzieningen hangt af van het aandeel verhard oppervlak, de grondwaterstand en de doorlatendheid van de bodem. De afvoer van hemelwater naar infiltratievoorzieningen vindt bij voorkeur bovengronds plaats.

De herprofilering van de Bovensteweg brengt naar verwachting een geringe toename aan verhard oppervlak met zich mee. Bovendien wordt tussen de rijbaan en het fietspad een groenstrook met een breedte van circa 2 meter gerealiseerd. Dit betekent dat een deel van het gebied niet verhard is. Het bestuur van het waterschap heeft op 10 mei 2006 besloten dat gemeenten een aantal ruimtelijke plannen niet meer voor een wateradvies naar het watertoetsloket van het waterschap hoeven te sturen. Dit geldt voor plannen die minder dan 2.000 m² aan nieuw verhard oppervlak realiseren en niet binnen een aandachtsgebied liggen. In onderhavig plangebied is dit het geval.

4.4.4 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect water geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.5 Cultuurhistorie en archeologie

4.5.1 Cultuurhistorie

Algemeen

Modernisering van de Monumentenzorg: In het kader van de Modernisering van de Monumentenzorg (MoMo) zijn het stimuleren en ondersteunen van gebiedsgericht werken, het belang van cultuurhistorie laten meewegen in de ruimtelijke ordening, het formuleren van een visie op erfgoed en het verminderen van de administratieve lastendruk op de agenda komen te staan.

Voor het instrument bestemmingsplan heeft dit tot gevolg dat de cultuurhistorische waarden moeten worden meegewogen bij de totstandkoming hiervan. Dat betekent dat er een analyse moet worden verricht naar cultuurhistorische waarden in een bestemmingsplan en dat daar conclusies aan moeten worden verbonden die in een bestemmingsplan verankerd moeten worden.

Nota Belvédère: De Nota Belvédère geeft een visie op de wijze waarop met de cultuurhistorische kwaliteiten van het fysieke leefmilieu in de toekomstige situatie van Nederland kan worden omgegaan. Tevens geeft de nota aan welke maatregelen daartoe moeten worden getroffen. Cultuurhistorie wordt beschouwd als van vitale betekenis voor de samenleving en de individuele burger. Het behoud en het benutten van het cultureel erfgoed voegt kwaliteit toe aan de culturele dimensie van de ruimtelijke inrichting. Bij ruimtelijke planvorming is het verplicht om cultuurhistorie in de plannen te betrekken, waarbij herkenbaar houden van de historisch gegroeide ruimtelijke situatie en het bodemarchief voorop staat.

Toets plan

Dit bestemmingsplan heeft betrekking op de Bovensteweg te Mook. Dit betreft geen cultuurhistorische waardevolle weg. De omgeving van de weg wordt gekenmerkt door bedrijvigheid en weilanden. Dit zijn eveneens geen cultuurhistorisch waardevolle elementen. De herprofilering van de weg heeft derhalve geen invloed op cultuurhistorische waarden.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect cultuurhistorie geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.5.2 Archeologie

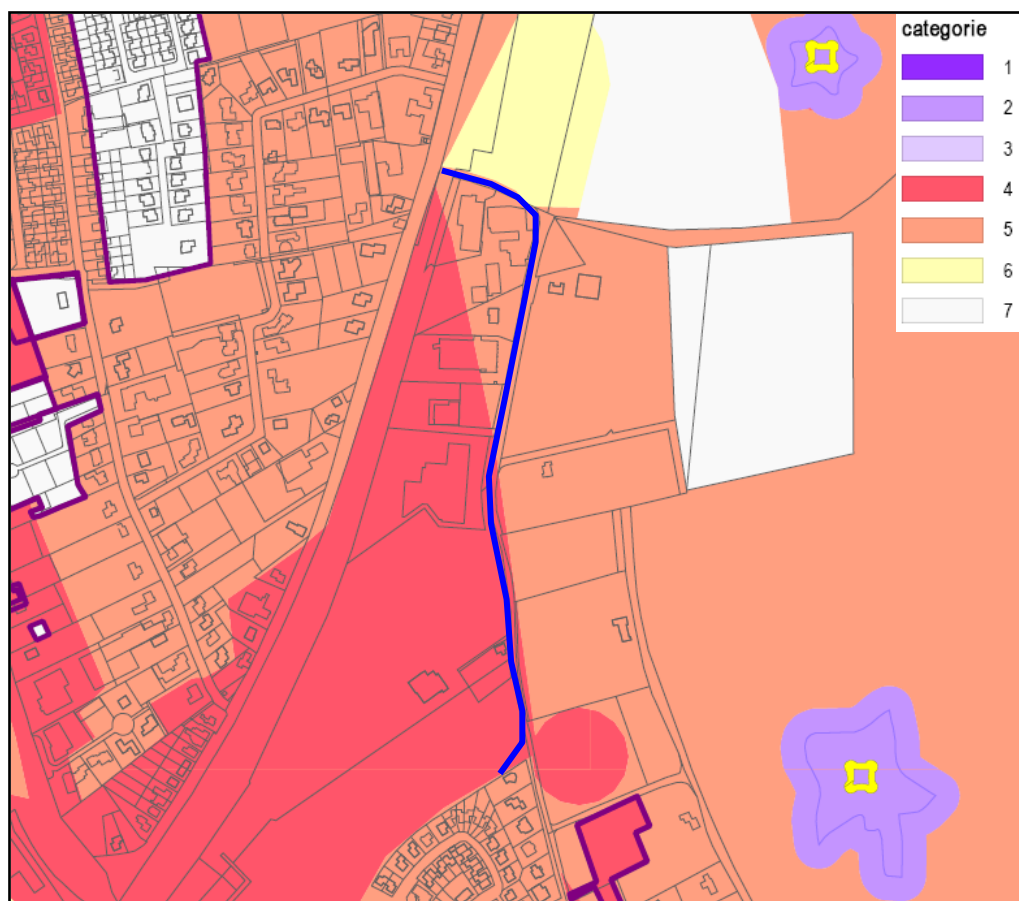
Algemeen

Met de ondertekening van het verdrag van Malta (1992) en de parlementaire goedkeuring daarvan (1998) heeft de Nederlandse overheid zich verplicht erop toe te zien dat bij ruimtelijke plannen rekening gehouden wordt met het bekende en het nog niet bekende archeologische “bodemarchief”. De Wet op de archeologische monumentenzorg is sinds 1 september 2007 van kracht en legt de verplichting op om de archeologische waarden van de grond te betrekken in de ruimtelijke planvorming. Uitgangspunt van de wet is het archeologische erfgoed zoveel mogelijk ter plekke (in-situ) te bewaren.

De gemeenteraad heeft daarnaast eigen gemeentelijk archeologiebeleid vastgesteld. Dit is gebeurd aan de hand van de archeologische verwachtings- en beleidskaart. Voor de verschillende archeologische (verwachtings)waarden is archeologiebeleid opgesteld.

Toets plan

Op de navolgende afbeelding is een uitsnede van de archeologische beleidskaart weergegeven. Hierop is te zien dat de gronden in het plangebied zijn aangeduid als categorie 4 en 5. Gronden in categorie 4 betreffen gebieden met een hoge archeologische verwachtingswaarde. Hiervoor geldt een onderzoeksplicht bij een verstoringsdiepte van meer dan 40 cm en een verstoringsoppervlakte van meer dan 250 m². Gronden in categorie 5 betreffen gebieden met een middelhoge archeologische verwachtingswaarde. Hiervoor geldt een onderzoeksplicht bij een verstoringsdiepte van meer dan 40 cm en een verstoringsoppervlakte van meer dan 2.500 m².



Uitsnede archeologische beleidskaart met globale aanduiding plangebied (blauw)

In het kader van dit bestemmingsplan is in juli 2014 een archeologisch onderzoek uitgevoerd⁴. Het onderzoeksrapport is als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen. De belangrijkste resultaten en het advies zijn in deze paragraaf weergegeven.

Op grond van de resultaten van het onderzoek wordt een archeologisch vervolgonderzoek niet noodzakelijk geacht als de graafwerkzaamheden ten behoeve van de aanleg van het fietspad niet dieper reiken dan 55 cm beneden maaiveld. Wanneer de graafwerkzaamheden wel dieper gaan dan 55 cm beneden maaiveld, kunnen eventueel aanwezige archeologische resten verloren gaan en is vervolgonderzoek noodzakelijk. Op basis van het onderzoek blijft in het bestemmingsplan de dubbelstemming archeologie gehandhaafd, waarbij de maximale diepte van de ingreep (de ondergrens) in de zone waar de boringen zijn gezet, wordt vastgelegd op 55 cm. Bij het opstellen van het bestek wordt rekening gehouden met de aanbevolen diepte van 55 cm. Alleen bij kleine elementen, zoals bij plantvakken van bomen en eventuele kabels en leidingen zal dieper gegraven moeten worden.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect cultuurhistorie geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan.

⁴ Archeodienst BV. (24 juli 2014). Bureauonderzoek en Inventariserend Veldonderzoek, verkennende fase: Herprofilering Bovensteweg te Mook, rapportnummer: 523.

5 Juridische aspecten

5.1 Inleiding

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding en de regels vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. Op de verbeelding zijn de bestemmingen aangewezen. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en regels betreffende het gebruik gekoppeld. De wijze van bestemmen is gebaseerd op de VROM-uitgave “Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2012”. De verbeelding is getekend conform IMRO 2012. Het bestemmingsplan voldoet eveneens aan het gemeentelijke handboek.

De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit bestemmingsplan geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan.

5.2 Methodiek

5.2.1 Verbeelding

Op de verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn opgenomen. Deze aanduidingen hebben alleen een juridische betekenis als in de regels aan de betreffende aanduiding een gevolg is verbonden. Een aantal aanduidingen heeft juridisch gezien geen betekenis en is uitsluitend opgenomen ten behoeve van de leesbaarheid van de verbeelding. Dit geldt in ieder geval ten aanzien van de gebruikte kadastrale en topografische ondergrond, die op enkele punten verouderd kan zijn. Sowieso heeft de ondergrond, zoals weergegeven op de verbeelding, uitsluitend een informatieve en geen juridische waarde. De bestaande bebouwing op alle percelen in het plangebied is, mits legaal gerealiseerd, dan ook leidend voor de toekomstige bouw mogelijkheden, niet hetgeen op de ondergrond van de verbeelding is aangegeven.

5.2.2 Regels

De regels van het bestemmingsplan zijn ondergebracht in vier hoofdstukken:

- Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels. Deze regels beogen een eenduidige interpretatie en toepassing van de overige, meer inhoudelijke regels en van de verbeelding te waarborgen.
- Hoofdstuk 2 bevat de bestemmingen. Per op de verbeelding aangegeven bestemming bevat dit hoofdstuk regels die specifiek voor die bestemming gelden.
- Hoofdstuk 3 bevat de algemene regels, waaronder een anti-dubbeltelregel en de algemene afwijkings- en wijzigingsregels.
- Hoofdstuk 4 bevat het overgangsrecht en de slotregel.

Regels in verband met de bestemmingen

De bestemmingsregels kennen alle een zelfde opbouw met de volgende leden:

- lid 1 bestemmingsomschrijving;
- lid 2 bouwregels;
- lid 3 nadere eisen (indien aanwezig);
- lid 4 afwijken van de bouwregels (indien aanwezig);
- lid 5 specifieke gebruiksregels (indien aanwezig);
- lid 6 afwijken van de gebruiksregels (indien aanwezig);
- lid 7 omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (indien aanwezig);
- lid 8 omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk (indien aanwezig);
- lid 9 wijzigingsbevoegdheid (indien aanwezig).

De bestemmingsomschrijving is de centrale regel van elke bestemming. In de bestemmingsomschrijving worden de binnen een bestemming toegestane functies genoemd. De bouwregels zijn gerelateerd aan deze omschrijving. Ook het gebruik van grond en bebouwing is gekoppeld aan de bestemmingsomschrijving.

Inleidende, algemene en overgangs- en slotregels

Naast de bestemmingen bevat het plan een aantal algemene regels over bijvoorbeeld begrippen, de wijze van meten, algemene afwijkingen en overgangsrecht. Deze min of meer standaardregels in bestemmingsplannen worden hier verder niet toegelicht.

Binnenplanse afwijkingsbevoegdheden

In dit bestemmingsplan zijn mogelijkheden opgenomen om in beperkte mate af te wijken van het plan. Deze afwijkingen mogen niet leiden tot een bestemmingswijziging. De afwijkingsmogelijkheid is een bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders. Hiervoor geldt de reguliere procedure volgens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

5.3 Bestemmingen

5.3.1 Bijzonderheden in dit bestemmingsplan

De regels in dit bestemmingsplan zijn opgezet aan de hand van hetgeen hiervoor is beschreven. Dit bestemmingsplan kent de bestemming 'Verkeer'. Daarnaast kent het bestemmingsplan de volgende dubbelbestemming 'Waarde - Archeologische verwachting'.

Verkeer

De gronden in het plangebied zijn bestemd als 'Verkeer'. Hierbinnen zijn onder andere wegen, en straten, wandel- en fietspaden en groenvoorzieningen mogelijk. Binnen deze bestemming is de herprofilering van de weg mogelijk. Ook biedt de bestemming daarmee ruimte voor de realisatie van een fietspad.

Waarde - Archeologische verwachting

In dit bestemmingsplan zijn eventueel aanwezige archeologische resten beschermd volgens de gemeentelijke archeologische beleidskaart. De daarop aangegeven zone met een verwachtingswaarde is overgenomen in een dubbelbestemming, waarmee naast de ter plaatse voorkomende hoofdbestemming, tevens archeologische resten worden beschermd.

Dit is gedaan door in de regels van het bestemmingsplan de verplichting op te nemen tot het laten uitvoeren van archeologisch onderzoek door de aanvrager van de vergunning. Kleine en ondiepe ingrepen zijn hierbij uitgezonderd. Een archeologisch onderzoek is niet noodzakelijk bij ingrepen kleiner dan 250 m² en minder diep dan 55 cm –mv.

5.3.2 Algemene regels

Naast de bestemmingen bevat het plan een aantal algemene regels over bijvoorbeeld begrippen, de wijze van meten, algemene afwijkingen en overgangsrecht. Deze min of meer standaardregels in bestemmingsplannen worden hier verder niet toegelicht.

6 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6, eerste lid van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro, d.d. 21 april 2008) onderzoek plaats te vinden naar de uitvoerbaarheid van het plan. In het Investeringsplan van de Programmabegroting 2013-2016 is, in navolging van het vaststellen van het Masterplan Korendal, een bedrag opgenomen voor de herprofilering van de Bovensteweg en de aankoop van de gronden van derden. Het eventuele tekort op de begroting wordt gefinancierd uit subsidies. De verwachting is voornamelijk dat dit geen problemen zal opleveren. De economische uitvoerbaarheid wordt geacht hiermee te zijn aangetoond.

7 Procedure

7.1 Zienswijzen

Het ontwerp bestemmingsplan Herprofilering Bovensteweg heeft van 24 september 2014 tot en met 4 november 2014 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn is een ieder in de gelegenheid gesteld zienswijzen kenbaar te maken aan de gemeenteraad. Tijdens deze periode zijn er drie zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn beantwoord door de gemeente en het verslag hiervan is als bijlage bij dit bestemmingsplan opgenomen. De zienswijzen hebben geen aanleiding gegeven om het bestemmingsplan aan te passen.