Toelichting

Bestemmingsplan Reconstructie N271 Mook - Milsbeek

NL.IMRO.0944.BPReconstructieN271-VA01

Movares Nederland B.V.
Definitieve versie
28-01-2021

Movares
adviseurs & ingenieurs

INHOUDSOPGAVE TOELICHTING

Inhoudsopgave toelichting 1
1. Inleiding 3
1.1. Aanleiding en doel 3
1.2. Situering van het gebied 3
1.3. Plansituatie ten opzicht van oude situatie 4
2. Planologische hoofdlijnen van beleid 6
2.1. Rijksbeleid 6
2.2. Provinciaal beleid 10
2.3. Regionaal beleid 13
2.4. Gemeentelijk beleid 14
2.5. Visie op ruimtelijke kwaliteit 17
3. Uitvoeringsaspecten 19
3.1. Milieuaspecten 19
3.2. Fysieke aspecten 23
3.3. Economische en financiële aspecten 29
3.4. Handhaafbaarheid 29
4. Juridische planToelichting 30
4.1. Toelichting op de regels 30
4.2. Procedure 30
5. Bijlagen 31

Overzicht bijlagen

Bijlage 1:	*Verkennend bodemonderzoek: Milieutechnisch onderzoek reconstructie N271 (km117,6 – 122,2), MA1700004.012.R01.v.1.0, d.d. 21 december 2018*
Bijlage 2:	*Actualisatie onderzoek natuurwaarden N271, Mook - Middelaar, EA200061.R01 d.d 20 juni 2020*
Bijlage 3:	*Onderzoek Luchtkwaliteit N271 Milsbeek – Mook, M17 433.402.1, d.d. 22 november 2018*
Bijlage 4:	*Akoestisch onderzoek reconstructie N271 Milsbeek – Mook, M17 433.403.1, d.d. 14 december 2018*
Bijlage 5:	*Quick scan Externe Veiligheid N271 Milsbeek – Mook, M17 433.401.2, d.d. 14 december 2018*
Bijlage 6:	*Vooronderzoek Conventionele Explosieven, CA/VO-CE/018-10, d.d. 7 september 2018*
Bijlage 7:	*Reconstructie N271 – compensatie winterbed Maas, 26 mei 2020, versie 3.0*
Bijlage 8:	*Memo Watertoets, kenmerk CA180019 d.d. 23 oktober 2018*
Bijlage 9:	*Archeologisch onderzoek N271 Mook-Plasmolen, MA170006.041 d.d. 6 september 2018*
Bijlage 10:	*Voortoets en passende beoordeling voor project Reconstructie N271, Plasmolen, EA200061.R02, d.d. 14 augustus 2020*

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding en doel

Provincie Limburg bereidt een reconstructie van de regionale gebiedsontsluitende weg tussen Mook, Plasmolen en Milsbeek voor. Deze weg, de N271, voldoet niet aan de huidige ontwerprichtlijnen. Functie, vormgeving en gebruik zijn niet met elkaar in overeenstemming.

Doelstelling bij de reconstructie ***is een duurzaam veilige inrichting van de weg***, waarbij de verknoping met de (recreatieve) oost-westverbinding, het parkeren en de landschappelijke inpassing bijzondere aandacht vergen.

Vóór de openstelling van de rijksweg A73 vormde de N271 de belangrijkste verbinding tussen Venlo en Nijmegen. Vanaf de openstelling van de A73 is de rijksweg de hoofdverbinding en vormt de N271 een regionale verbinding, waar ongeveer 8.000 motorvoertuigen per etmaal (gemiddelde werkdag) gebruik van maken. De reconstructie van de N271 heeft geen invloed op de verkeersintensiteit op de weg. Bij de reconstructie geldt naast de gewijzigde funcionaliteit ook de veiligheid en de bereikbaarheid voor bezoekers van recreatieve functies in de nabijheid van de N271 als uitgangspunt voor de reconstructie.

De indeling van de N271 en de fietspaden gaat veranderen. Nu is er aan beide kanten van de N271 een smal fietspad. In de beoogde situatie komt er ten noorden van Plasmolen één breed fietspad, dus niet meer aan beide zijden van de weg. Bij Plasmolen komt een pleisterplaats (informatiepunt met parkeerplaatsen). Ook wordt hier de maximum snelheid naar 50 km/uur gebracht, zodat de weg beter en veiliger overgestoken kan worden. Op lokaties waar een hoge parkeerdruk is, worden extra parkeervoorzieningen aangebracht.

Op basis van het technisch ontwerp van de gereconstrueerde weg is vastgesteld dat de bestemmingsgrenzen van de vigerende bestemming Verkeer niet passend is voor de weg na de uitvoering van de werkzaamheden. Om deze reden wordt een nieuw bestemmingsplan vastgesteld: hiermee wordt voorzien in een passend planologisch-juridische kader dat op basis van een zorgvuldige afweging en besluitvorming tot stand is gekomen.

De reconstructie van de N271 is gelegen op het grondgebied van de gemeente Mook en Middelaar en op het grondgebied van de gemeente Gennep. De gemeente Mook en Middelaar stelt dit bestemmingsplan op om de reconstructie planologisch mogelijk te maken. Voor de werkzaamheden binnen de gemeentegrenzen van Gennep geldt dat het opstellen van een nieuw bestemmingsplan niet nodig is.

1.2. Situering van het gebied

Het gedeelte van de N271 waar de reconstructie wordt voorbereid ligt grotendeels op het grondgebied van de gemeente Mook en Middelaar, en voor een kleiner gedeelte op het grondgebied van de gemeente Gennep. Het gedeelte van kilometer 117.675 (Milsbeek) tot kilometer 122 (Mook) is de verbindingsweg tussen de kernen Mook en Milsbeek en passeert de

toeristische trekpleister Plasmolen. De weg wordt gezien als de groene etalage van Noord-Limburg en wordt veel gebruikt voor woon-werkverkeer, maar ook door toeristen en dagrecreanten. Daarnaast vormt de weg een uitvalsbasis voor de A73 en maakt busbedrijf Arriva (in samenwerking met Breng) gebruik van de N271 voor de buslijn Nijmegen-Venlo. Dagelijks vinden er circa 8.000 verkeersbewegingen plaats op deze weg[1].



Overzicht projectgebied: reconstructie N271 (tussen de rode pijlen).

Het plangebied omvat het projectgebied van de reconstructie van de N271 voor zover dit is gelegen op het grondgebied van de gemeente Mook en Middelaar. Voor het gedeelte van het project dat is gelegen op het grondgebied van de gemeente Gennep wordt een separate procedure doorlopen onder de bevoegdheid van de gemeente Gennep. Over de reconstructie heeft inhoudelijke afstemming plaatsgevonden.

1.3. Plansituatie ten opzicht van oude situatie

Om de N271 duurzaam veilig in te richten worden er maatregelen genomen als het verbreden van de rijstroken, het aanleggen parkeerplaatsen en worden de voorzieningen voor fietsers (fietspaden) en voetgangers (oversteekplaatsen) verbeterd. Ten opzichte van de vigerende planologische situatie betekent dat dat de grenzen van de hoofdbestemming ‘Verkeer’ op meerdere locaties langs de N271 worden overschreden.

De huidige bestemming is vastgelegd in het bestemmingsplan Mookerplas e.o. 1e herziening d.d. 12 juli 2018, NL.IMRO.0944.BPMookerplaseo2016-VA02. Deze bestemmingsregeling wordt voorzover gelegen in het onderhavige bestemmingsplangebied herzien.

[1] Het weggedeelte Witteweg – Cuijksesteeg is het drukst met een etmaalintensiteit van 7923 motervoertuigen per etmaal, zowel voor als na de reconstructie.

Ten opzichte van de vigerende bestemmingsregeling wordt de contour van de bestemming ‘Verkeer’ verruimd op basis van de ontwerptekeningen voor de reconstructie. De dubbelbestemmingen die in het vigerende bestemmingsplan zijn opgenomen als bescherming van lokale waarden (te weten: archeologie, waterstaat – waterbergend rivierbed en waterstaat – waterlopen) en alle gebiedsaanduidingen blijven conform de oorspronkelijke regeling en worden in dit plan overgenomen.

2. PLANOLOGISCHE HOOFDLIJNEN VAN BELEID

2.1. Rijksbeleid

2.1.1. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een totaalbeeld van het huidige ruimtelijke en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De hoofddoelstelling van de SVIR is Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028). Dit gebeurt aan de hand van drie deeldoelen waaraan dertien nationale belangen zijn gekoppeld. Het Rijk is verantwoordelijk voor het veiligstellen van deze nationale belangen:

- Een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat en een goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van ruimte voor het hoofdnetwerk.
- (Duurzame) energievoorziening en de energietransitie.
- Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen.
- Efficiënt gebruik van de ondergrond.
- Een robuust netwerk van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's, inclusief de achterlandverbindingen.
- Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem.
- In standhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen.
- Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's.
- Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her-)ontwikkeling.
- Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten.
- Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten.
- Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten.
- Zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

N271 is een provinciale weg is, die een verbinding vormt tussen het omliggende achterland en de hoofdwegenstructuur van het rijk. Door de instandhouding van deze weg worden de rijksdoelstellingen gediend, omdat dit bijdraagt aan de bereikbaarheid van het gebied. De doelstellingen van de voorgenomen ontwikkeling van de weg hebben betrekking op het verbeteren van de veiligheid. Ook hiermee wordt een rijksdoelstelling gediend.

De SVIR kent een realisatieparagraaf. Hierin is per nationaal belang de aanpak uitgewerkt op basis van lopende en voorziene projecten. Voor de juridische borging van de nationale

belangen uit de SVIR zijn twee besluiten voorhanden: het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Barro geeft de juridische kaders voor het ruimtelijke rijksbeleid. De onderwerpen in het Barro betreffen: Rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote Rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Nationaal Natuurnetwerk, erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en het IJsselmeergebied.

Van provincies en gemeenten wordt gevraagd de inhoud van het Barro te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming, zoals bij de vaststelling van bestemmingsplannen. Voor het onderhavige bestemmingsplan geldt dat het ruimtebeslag betrekking heeft op een duurzaam veilige inrichting van een bestaande provinciale weg met een beperkt ruimtebeslag ten opzichte van de bestaande situatie. Met de beoogde duurzaam veilige inrichting wordt gestreefd naar een goede ontsluiting van het gebied op het hoofdwegennetwerk. Vanwege de ligging van de weg in de directe nabijheid van natuurgebieden die deel uit maken van het Nationaal Natuurnetwerk wordt hier aandacht aan besteed, maar is geen sprake van aantasting van dit belang. De werkzaamheden worden uitgevoerd binnen het waterbergend rivierbed van de Maas. Om deze reden wordt het effect op het waterbergend vermogen van het gebied gecompenseerd. Hierover is in overleg met de waterbeheerder een compensatieplan uitgewerkt. Dit aspect wordt inhoudelijk toegelicht in de paragraaf ‘Water’.

De kaders van het Barro worden uitgewerkt in de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro). Het Rarro bevat een optie om ruimte te reserveren voor de mogelijke uitbreiding van een hoofdweg of delen daarvan. Binnen het plangebied en de nabije omgeving zijn geen reserveringen opgenomen waar in dit plan rekening mee moet worden gehouden. Ook wordt in het Rarro bepaald dat militaire oefenterreinen deel kunnen uitmaken van een natuurnetwerk. Dat is in dit plan niet van toepassing: er is geen militair oefenterrein in de omgeving. Tot slot is ten aanzien van het Rarro van belang dat er een radarverstoringszone voor de vliegbasis Volkel is aangewezen. Deze zone raakt het plangebied en legt een beperking op aan de hoogte van bouwwerken en andere ontwikkelingen. Omdat het een herinrichting van de weg betreft, waarbij geen bouwwerken of andere ontwikkelingen in de hoogte mogelijk worden gemaakt, is dit geen beperking.

De duurzaam veilige inrichting past binnen de kaders van het Barro en het Rarro.

Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

Het Besluit ruimtelijke ordening stelt vanuit de rijksverantwoordelijkheid voor een goed systeem van ruimtelijke ordening juridische kaders aan de processen van ruimtelijke belangenafweging en besluitvorming bij verschillende overheden. Ook aan dit belang wordt voldaan: de procedure is volgens een inhoudelijk zorgvuldige afweging doorlopen en afgestemd met betrokkenen.

2.1.2. Nationaal Waterplan 2016-2021 en Nationaal Bestuursakkoord Water

Het tweede Nationaal Waterplan 2016-2021 (NWP2) beschrijft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de periode tot 2021, met een vooruitblik richting 2050. Met het NWP2 streeft het rijk naar een robuust en toekomstgerichte inrichting van ons watersysteem, gericht op een goede bescherming tegen overstromingen, het voorkomen van wateroverlast en droogte en het bereiken van een goede waterkwaliteit en een gezond ecosysteem als basis voor welzijn en welvaart.

De wateropgave dient integraal benaderd te worden. Hiervoor moeten ontwikkelingen waarbij het water van belang is zoveel mogelijk in samenhang met opgaven op het terrein van natuur, scheepvaart, landbouw, wonen, recreatie, cultureel erfgoed, economie (inclusief verdienvermogen) en energie worden afgewogen. Bij de besluitvorming rond de reconstrcutie van de N271 worden kansen en bedreigingen van water in de omgeving in de afweging betrokken. Hierbij wordt rekening gehouden met de dubbelbestemmingen ‘Waterstaat – Waterbegend rivierbed’ en ‘Waterstaat – Waterlopen’ die in het plangebied aanwezig zijn. Het waterbergend vermogen en de waterlopen zijn in het ontwerp van de reconstructie betrokken en afgestemd met de waterbeheerder.

In 2011 is het Bestuursakkoord Water ondertekend door Rijk, Vereniging Nederlandse Gemeenten, InterProvinciaal Overleg, Unie van Waterschappen en de Vereniging van Waterbedrijven Nederland. Het doel van dit akkoord is te blijven zorgen voor veiligheid tegen overstromingen, een goede kwaliteit van water en voldoende beschikbaarheid van zoet water. Het akkoord is de basis voor een goede samenwerking en afstemming tussen de betrokken overheden. Water is binnen de ruimtelijke ordening een medesturend aspect.

2.1.3. Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP4)

De kabinetsnota ‘Een wereld en een wil: werken aan duurzaamheid’, bekend als het vierde Nationaal Milieubeleidsplan beschrijft de aandachtspunten vanuit milieu beschreven, waarbij nationaal en internationaal ingrijpen nodig is om grote milieuproblemen te voorkomen. Deze aandachtspunten zijn de biodiversiteit, klimaatverandering, overexploitatie van natuurlijke hulpbronnen, bedreigingen van de gezondheid, bedreigingen van de externe veiligheid, aantasting van de leefomgeving en mogelijk onbeheersbare risico’s.

In het NMP4 wordt het milieubeleid op rijksniveau beschreven, waarbij wordt gestreefd naar een overstap naar een duurzame samenleving. Het afwentelen van de milieueffecten van actuele ontwikkelingen op de toekomstige generaties en op de mensen in de arme landen moet worden beëindigd, om zo tot een duurzaam functionerende samenleving te komen.

De reconstructie van de provinciale weg heeft geen significante effecten op de genoemde aandachtspunten. De milieueffecten van een weg hebben in hoofdzaak betrekking op het verkeer dat geluid en luchtverontreiniging veroorzaakt: deze verkeerstroom is zowel in de bestaande als in de nieuwe situatie aanwezig. Bij de uitvoering van de werkzaamheden wordt rekening gehouden met het aspect duurzaamheid, door waar mogelijk te kiezen voor duurzame werkwijzen en materialen.

2.1.4. Natura 2000

Natura 2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden. In deze aangewezen gebieden worden bepaalde diersoorten en hun natuurlijke leefomgeving beschermd om de diversiteit te behouden. Met de vaststelling van de Wet natuurbescherming is de provincie het bevoegd gezag ten aanzien van het toetsen of werkzaamheden en activiteiten bij Natura 2000-gebieden en dier- en plantsoorten strijdig zijn met de Natura 2000-doelstellingen.

In de nabijheid van het projectgebied zijn aangewezen Natura 2000-gebieden gelegen. In de directe nabijheid betreft het het gebied Mookerheide. De voorgenomen ontwikkeling leidt niet tot aantasting van het ruimtebeslag van dit Natura 2000-gebied. Daarnaast worden geen nadelige effecten op het gebied Mookerheide verwacht. In paragraaf 3.2.2 wordt hier nader op ingegaan.

2.1.5. Beleidslijn grote rivieren

Het plangebied is gelegen in het rivierbed van de Maas.

De Beleidslijn grote rivieren is bedoeld om plannen en projecten in het rivierbed van de grote Nederlandse rivieren (waaronder de Maas) te kunnen beoordelen. Onder voorwaarden worden mogelijkheden geboden voor plannen en projecten in het rivierbed. Deze voorwaarden hebben betrekking op de afvoercapaciteit van de rivier ter plaats. De afvoer mag niet gehinderd worden en met de activiteiten mogen geen extra belemmeringen voor een verruiming van het rivierbed ontstaan.

Bij de voorbereiding van de reconstructie is inzichtelijk gemaakt wat de impact is van de werkzaamheden in het rivierbed. Hieruit volgt dat er, na compensatie, geen belemmeringen zijn voor de uitvoering van de reconstructie.

2.1.6. Ladder van duurzame verstedelijking

De Ladder voor duurzame verstedelijking is een instrument voor efficiënt ruimtegebruik. Als nieuwe stedelijke ontwikkelingen planologisch mogelijk worden gemaakt, moet hier aan de hand van de Ladder een motivering voor worden gegeven. De provincie Limburg heeft de Ladder in een provinciale verordening opgenomen.

De ontwikkeling in het onderhavige plan betreft de herinrichting van een bestaande weg, die de vigerende grenzen van de bestemming ‘Verkeer’ lokaal overschrijdt. Er is geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. De Ladder van duurzame verstedelijking is niet van toepassing.

2.1.7. Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling voldoet aan de doelstellingen van het rijksbeleid. Er zijn vanuit het rijksbeleid geen belemmeringen om dit project mogelijk te maken.

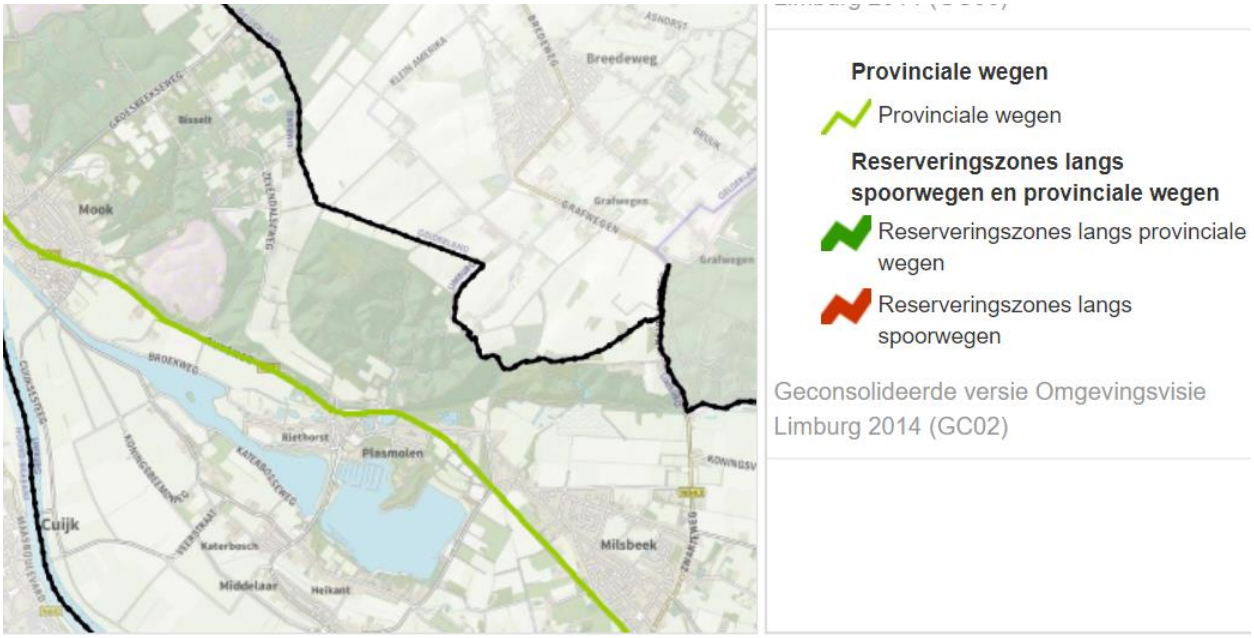
2.2. Provinciaal beleid

2.2.1. Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL)

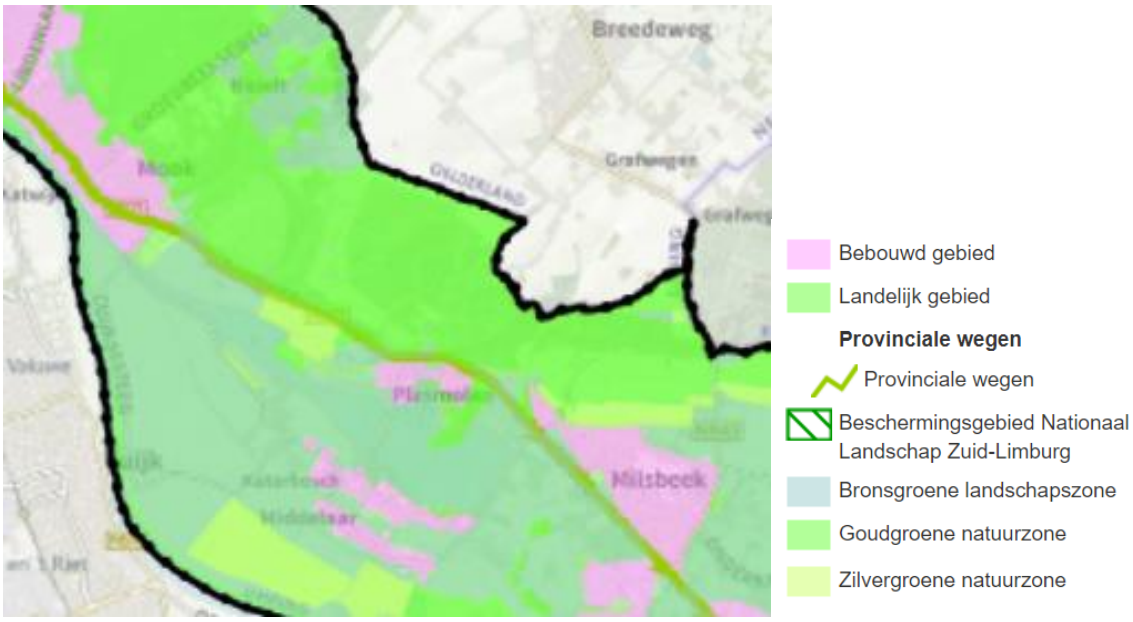
Provincie Limburg heeft in 2014 in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) haar visie op de toekomst van Limburg beschreven op het gebied van wonen, werken, recreatie en natuur.

De centrale ambitie van de provincie komt voort uit de LimburgAgenda: een voortreffelijk grensoverschrijdend leef- en vestigingsklimaat, dat er aan bijdraagt dat burgers en bedrijven kiezen voor Limburg om er naar toe te gaan en er te blijven. In het POL staan de fysieke kanten van het leef- en vestigingsklimaat centraal. De uitdagingen zijn er op het gebied van innovatie, aantrekkelijk houden van de regio voor jongeren en arbeidskrachten, de fundamenteel veranderende opgaven op het gebied van wonen en voorzieningen, de leefbaarheid van kernen en buurten en inspelen op de klimaatverandering. Kwaliteit staat hierbij centraal. De grote variatie in de omgevingskwaliteiten is een kenmerk en een sterk punt van Limburg.

De provincie is verantwoordelijk voor het regionale en provinciale wegennetwerk. Als onderdeel van het beheer van het wegennetwerk streeft de provincie naar een duurzaam veilige inrichting van de weg. De reconstructie van de N271 is er op gericht de weg in te richten volgens de recente eisen aan een veilige inrichting van de weg. Op de onderstaande uitsnede uit de themakaart van de Provinciale Omgevingsverordening geeft de status van de N271 in de omgeving aan. Voor de N271 is geen reserveringszone van toepassing.



Mobiliteit en bereikbaarheid zijn voorwaarden voor een aantrekkelijk leef- en vestigingsklimaat. Naast een veilige wegenstructuur zet de provincie in op het aantrekkelijker maken van fietsen in Limburg. De reconstructie en het duurzaam veilig inrichten van het wegennetwerk maakt hiervan onderdeel uit.



uitsnede uit planviewer POL2014, zonering

Op bovenstaande uitsnede uit de zoneringskaart van het POL2014 zijn de ligging van de N271 en de zoneringen, die in het gebied en de omgeving van toepassing zijn, opgenomen. Aan de noordzijde van de N271 ligt natuurgebied Mookerheide, dat op provinciaal niveau de status van goudgroene natuurzone draagt. De woonkernen aan de N271 zijn zichtbaar als 'bebouwd gebied'. Aan de zuidzijde van de N271 is het gebied gedeeltelijk aangemerkt als zilvergroene natuurzone en gedeeltelijk als bronsgroene landschapszone. Voor de ruimtelijke inpassing van de N271 in de omgeving dient rekening te worden gehouden met deze aanduidingen: het ontwerp is zodanig tot stand gekomen dat er geen aantasting van de binnen de in deze gebieden aanwezige waarden optreedt.

De reconstructie van de N271 past binnen de gebiedsaanduidingen.

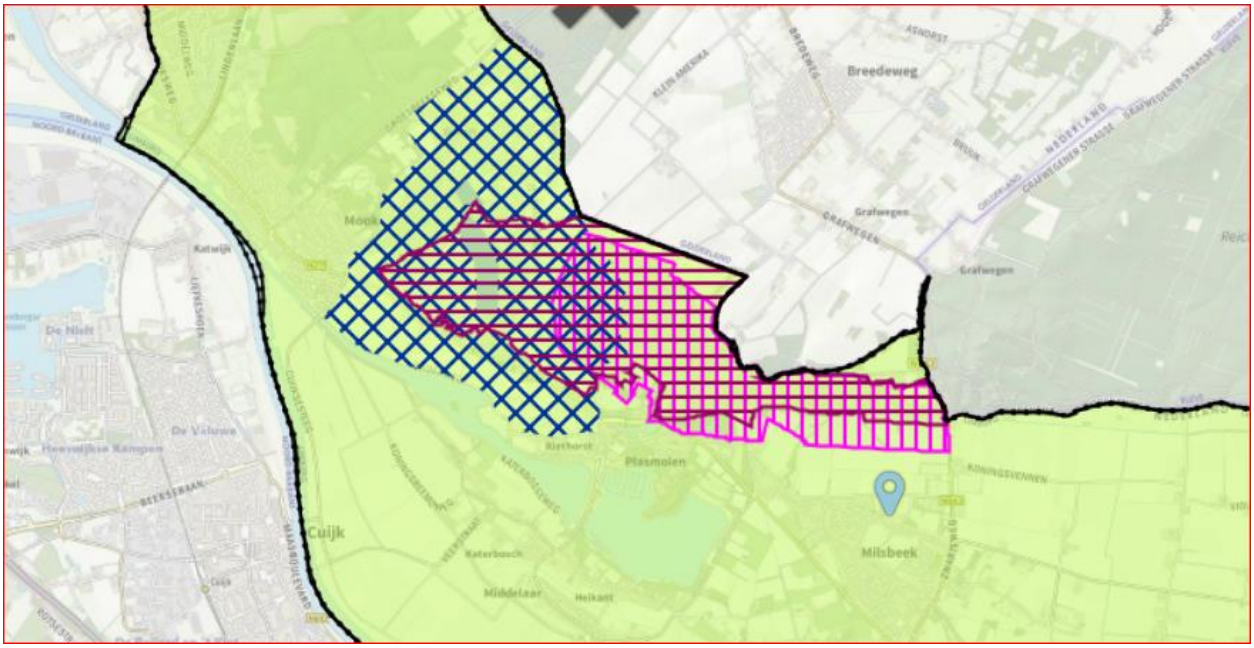
2.2.2. Provinciaal waterplan

Provincie Limburg heeft het Provinciaal Waterplan Limburg 2016-2021 op 11 december 2015 vastgesteld. Onder het motto 'Samen werken aan water' wordt in een periode van zes jaar meer dan een half miljard euro geïnvesteerd in de ontwikkeling van een klimaatbestendig en ecologisch gezond watersysteem, een duurzame watervoorziening voor de Limburgse samenleving. Het plan gaat in op ambities op het gebied van hoogwaterbescherming in de Maasvallei, aanpak van regionale wateroverlast en watertekort, de inrichting van beken en waterrijke natuurgebieden, verbetering van de ecologische en chemische waterkwaliteit, drinkwatervoorziening en grondwaterbeheer. In het Waterplan wordt de klimaatopgave in de regio opgepakt.

Het voorliggende plan voorziet niet in ontwikkelingen die van invloed (kunnen) zijn op de waterhuishouding. Nadere toetsing of het betrekken van uitgangspunten uit het Provinciaal Waterplan Limburg 2016-2021 is dan ook niet aan de orde.

2.2.3. Omgevingsverordening Limburg 2014

Bij de vaststelling van het POL2014 is ook de Omgevingsverordening Limburg 2014 vastgesteld. In deze verordening zijn de Provinciale Milieuverordening, de Wegenverordening, de Waterverordening en de Ontgrondingenverordening opgegaan. Op 14 december 2018 is door Provinciale Staten de Wijzigingsverordening Omgevngsverordening Limburg vastgesteld. In het POL en bij de behandeling van de Wijzigingsverordening is het belang van samenwerking tussen gemeenten en regio's benadrukt. In deze verordening zijn de provinciale regels op het gebied van milieu, wegen, water, grond, agrarische bedrijven, natuur, wonen en ruimte vastgelegd. In de Omgevingsverordening heeft de provincie een aantal N-wegen aangewezen als bovenregionaal verbindende wegen, waarvoor een reserveringszone opgenomen moet worden met het oog op de doelstellingen in bereikbaarheid en functionalitiet van het wegennet. Voor de N271 geldt dat dit geen aangewezen N-weg is waarvoor een dergelijke planologische reserveringszone moet worden opgenomen. In de Omgevingsverordening is, naast een set van algemene regels over provinciale wegen, een vergunningstelsel opgenomen dat er op is gericht om de instandhouding, bruikbaarheid en veiligheid van provinciale wegen te garanderen.



Bovenstaande afbeelding geeft aan welke beschermingszones in de omgevingsverordening in de omgeving zijn vastgesteld.

Op het traject van de N271 tussen Plasmolen en Mook ligt een Natura2000 gebied (rose arcering). Een gedeelte van dit Natura2000 gebied is tevens aangewezen als stiltegebied, waarbij het stiltegebied aan westelijke zijde zich verder uitstrekt (rode arcering). De blauwe arcering geeft een grondwaterbeschermingsgebied weer. Aan de noordzijde van de N271 is een goudgroene natuurzone aangewezen. Lokaal ten zuiden van de weg is een zilvergroene natuurzone gelegen. In de paragraaf 3.2.2 wordt dit nader afgewogen.

De N271 maakt in de huidige situatie al onderdeel uit de beinvloeding van deze aangewezen gebieden: omdat er geen wijziging van de verkeersstromen optreden worden deze beschermde waarden niet beïnvloedt. Bij de locaties waar de nieuwe situatie leidt tot een verandering van het ruimtebeslag, om de duurzaam veilige inrichting mogelijk te maken, wordt hier per locatie een gerichte afweging voor gemaakt.

Voor de nieuwe planologische situatie zijn de belangen verenigbaar. De aangewezen beschermde gebieden en de specifieke beschermde waarden dienen in de uitvoeringsfase betrokken te worden, door de werkwijze hier op af te stemmen.

2.2.4. Conclusie

Vanuit het provinciale beleid zijn er geen uitgangspunten of belemmeringen die voortkomen uit het provinciale beleid voor de onderhavige aanpassing op de ruimtelijke onderbouwing. Door de relevante onderwerpen uit het provinciale beleid te betrekken bij de reconstructie, worden deze bevorderd door dit project. Veiligheid, bereikbaarheid en landschappelijke inpassing van de N271 en parkeervoorzieningen dragen bij aan de provinciale doelstellingen.

2.3. Regionaal beleid

2.3.1. Strategische regiovisie Bergen, Gennep, Mook en Middelaar

De gemeenten Bergen, Gennep, Mook en Middelaar hebben op 24 februari 2010 gezamenlijk de ‘Strategische regiovisie Bergen, Gennep, Mook en Middelaar’ vastgesteld. Met deze regiovisie willen de gemeenten de regio beter tot haar recht laten komen en een bestendig perspectief garanderen. De wensen en ambities zijn in programma’s geformuleerd, onder het motto ‘keuren, kiezen en onderscheiden’. De vier hoofdprogramma’s hebben betrekking op wonen, zorg, landbouw, recreatie en toerisme. De N271 (met omgeving) is benoemd tot sleutelproject: de N271 moet ‘de etalage’ van de regio worden. De N271 vormt een functionele verbinding en ontsluiting, waarbij de doorstromingsfunctie tussen de kernen de overhand heeft. De N271 heeft de potentie om veel van de kwaliteiten van het gebied te laten zien – als de etalage van de regio Maasduinen. De beleefbaarheid van de natuurgebieden en de ruimtelijke kwaliteit van de bebouwde omgeving dient vanaf de N271 beleefbaar te zijn.

2.3.2. Regionale Agenda Bergen, Gennep, Mook en Middelaar

In de Regionale Agenda Bergen, Gennep, Mook en Middelaar (vastgesteld door de Stuurgroep Visie op 24 november 2010) wordt een verdieping gegeven van de regiovisie: een vertaalslag naar de uitvoering van de in de visie vastgelegde wensen en ambities. In deze uitvoeringsagenda wordt de ontwikkeling van de ‘etalage’ benoemd: aan deze noord-zuid verbinding toont de regio haar kracht en kwaliteiten in de stuwwal bij Mook met de Mookerheide en St.Jansberg, de Maas, het Maasdal met de agrarische productie, de Niers, het Nationaal park Maasduinen, de Mookerplas en het Leukermeer en negen stedelijke kernen. Het karakteristieke profiel van de weg, de oversteekbaarheid, pleisterplaatsen, de ruimtelijke kwaliteit van de kernen aan de N271 en de landschappelijke inpassing van de aanliggende gebieden en bedrijventerreinen zijn hierbij de uitgangspunten: de inrichting van de weg dient

vanuit dit perspectief te worden beschouwd, anders dan in het eerdere perspectief van de infrastructurele functionaliteit.

2.3.3. Regiovisie

De Regiovisie uit 2010 wordt verder uitgewerkt in een gebiedsprogramma: Het Gebiedsprogramma Top van Limburg (Regiovisie BGMM 2018-2025). In dit gebiedsprogramma wordt geconstateerd dat de functie van de N271 voor een belangrijk deel is overgenomen door de Rijksweg A73, zodat de N271 nu meer landschappelijk en recreatief verweven is met de regio. Het karakter van de N271 als recreatieve weg dient versterkt te worden, in samenspraak met ondernemers, gemeenten en provincie.

Naast een veilige afwikkeling van het verkeer (oversteekplaatsen en rotondes) dient bij het herinrichten van de weg aandacht te worden besteed aan de landschappelijke inpassing (bermen), uniforme bebording en ontsluiting van recreatieve en toeristische fietsroutes. Plasmolen is in het gebied een belangrijke trekker van bezoekers. In de visie op Plasmolen speelt de bereikbaarheid van deze locatie een belangrijke rol: binnen de herinrichting van de N271 dient de ontsluiting te worden bezien in samenhang met de verkeersveiligheid en de parkeerproblematiek. Binnen de kaders van het onderhavige plan is het ruimtebeslag ten behoeve van de gewenste inrichting gereserveerd. De uiteindelijke inrichting krijgt vorm in het uitvoeringsontwerp en kan in het kader van de omgevingsvergunning getoetst worden aan de gewenste inpassing en uitvoeringseisen met betrekking tot de ruimtelijke kwaliteit.

2.3.4. Nota bodembeleid, regio Noord-Limburg

In november 2011 is de regionale Nota bodembeleid vastgesteld. Het doel van deze nota is concrete richtlijnen voor een duurzaam beheer van de bodem te geven en heldere kaders te scheppen voor saneringen die onder de bevoegdheid van de gemeente vallen.

Binnen de scope en strekking van het onderhavige bestemmingsplan is deze nota niet van toepassing. Bij de uitvoering van de werkzaamheden kan het toepassen van vrijkomende verontreinigde grond aan de orde zijn. Binnen de vaststelling van het bestemmingsplan wordt hier geen nadere afweging over gemaakt: de bodemkwaliteit ter plaatse van de weg is voldoende voor het gewenste gebruik, waarmee aan de planologische eisen voor een zorgvuldig besluit wordt voldaan.

2.4. Gemeentelijk beleid

2.4.1. Gemeentelijke visie

Landschapsontwikkelingsplan

De gemeenten Mook en Middelaar en Gennep hebben een gezamenlijk Landschapsontwikkelingsplan (april 2009) vastgesteld. Dit plan is gericht op de ervaring en beleving van het karakteristieke landschap ontwikkelen voor nu en in de toekomst. De reconstructie van de weg maakt geen significante inbreuk op het landschap: immers, de N271 is al ingebed in de omgeving, de werkzaamheden om de inrichting van de weg aan te passen aan de huidige ontwerpeisen gaan zoveel mogelijk uit van deze bestaande situatie.

Structuurvisie Mookerplas en omgeving

In de Structuurvisie Mookerplas en omgeving (2009) wordt door de gemeente Mook en Middelaar het gebied aangeduid als ‘de kip met het gouden ei’, dat goede verzorging behoeft. Een van de aspecten heeft betrekking op de barrierewerking van de N271. Het belang van de weg voor het doorgaande verkeer en voor de bereikbaarheid van het gebied voor bezoekers dient behouden te blijven. De recreatieve routes dienen ook buiten het plangebied van de Mookerplas ontwikkeld te worden. In de Structuurvisie wordt verder benoemd dat de gemeente aanstuurt op kwalitatieve groei in toerisme en recreatie. Dit aspect heeft betrekking op de toerisitische en recreatieve bedrijvigheid, maar ook op de randvoorwaarden die nodig zijn voor toerisme en recreatie. Als concreet item wordt het oplossen van de parkeerproblematiek genoemd, door verbetering van de parkeersituatie door het zorgvuldig ruimtelijk inpassen van nieuwe en bestaande parkeerterreinen. Binnen de reconstructie is voorzien in extra parkeerplaatsen en in overleg met de gemeente gekozen voor een kwalitatieve inpassing van deze parkeerplaatsen in het ontwerp.

Om de barrierewerking van de N271 weg te nemen, wordt ingezet op het verbeteren van de oversteekbaarheid van de weg. Met een snelheidsbeperking kan dit worden bereikt, in samenhang met aanpassingen aan de fysieke inrichting van de weg en de fietspaden. Op drukke dagen is sprake van een parkeerprobleem: met de herininrichting worden parkeerplaatsen toegevoegd om bermparkeren te voorkomen en de parkeerdruk op te lossen. De ruimtelijke kwaliteit is een waarde die door de gemeente op de locatie toegesnede wordt uitgewerkt: het goed inpassen van recreatieve functies is hierbij een aandachtspunt, dat met betrekking tot de N271 aan de orde komt in het zorgvuldig ruimtelijke inpassen van parkeerterreinen in de omgeving. De uitgangspunten van de gemeentelijk visie zijn in het ontwerp voor de reconstructie betrokken.

Structuurvisie Mook en Molenhoek 2025

De Structuurvisie Mook en Molenhoek 2025 omschrijft de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de kernen Mook en Molenhoek in de periode vanaf de vaststelling van deze visie in januari 2013 tot 2025. De visie biedt één ruimtelijk kader voor verschillende beleidsterreinen en omvat de functies wonen, economie, mobiliteit, welzijn, zorg en educatie, groen en water, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit in relatie tot de ruimtelijke structuur van de kernen Mook en Molenhoek. De belangrijkste noord-zuid verbinding van Mook en Molenhoek wordt gevormd door de N271, die met de komst van de A73 het karakter van een ontsluitingsroute heeft gekregen. De gemeente benoemt de ambitie om de aantrekkelijkheid van de N271 te vergroten en werkt dit uit in een aantal ruimtelijke opgaves:

- De herinrichting van funcionele verbinding naar een gebiedsontsluitingsweg met aandacht voor de verknopingen met de (recreatieve) oost-west-verbindingen en de logische aansluiting van bestemmingen in de regio op de N271;
- De landschappelijke inpassing, gericht op een optimale beleving (doorkijkjes, vergezichten) van diverse landschappen aan weerszijden van de N271;
- De ontwikkeling van de hoofdkern Mook, waarbij de optimalisatie van de ‘etalagefunctie’ van de N271 het uitgangspunt is;

- De aanleg van picknick- en rustplekken langs de N271. Hierdoor kunnen passanten de natuur in de omgeving ontdekken.

Toekomstvisie Mook en Middelaar 2030

In de Toekomstvisie Mook en Middelaar 2030 (d.d. 30 juni 2017) wordt voor de gemeente Mook en Middelaar de koers richting 2030 omschreven aan de hand van de leidende principes samenredzaamheid en duurzaamheid. N271 is (naast de Maas) een levensader die zorgt voor verbinding en levendigheid.

Milieu Jaarprogramma

Binnen het gemeentelijke milieu jaarprogramma wordt aandacht voor duurzaamheid in planvorming zeker gesteld. Door al in de beginfase aandacht te hebben voor het duurzaam inrihcten van de buitenruimte kunnen kansen worden benut en kan een hoogwaardige inrichting van de buitenruimte worden bevorderd. Binnen de uitwerking van het ontwerp van de reconstructie van de N271 is een duurzaam veilige inrichting van de weg het uitgangspunt en doelstelling. Na de uitvoering van de reconstructie is de weg voor een lange periode op een veilige manier vormgegeven.

Beleidsregels reclame op, boven of aan de weg

Deze beleidsregels hebben betrekking op het plaatsen van reclameobjecten. Hoofdregel van het gemeentelijke beleid is dat op, boven of aan de N271 geen reclame wordt toegestaan. Binnen het bestemmingsplan is dit niet aan de orde.

Welstandsnota Mook en Middelaar

De Welstandsnota Mook en Middelaar (maart 2013) is het resultaat van een traject dat de gemeente heeft doorlopen met het oog op een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. De gemeente is een groene gemeente. Veel functies en gebouwen zijn gesitueerd in het groen. Dit ‘groene karakter’ wenst de gemeente zoveel mogelijk te behouden en waar mogelijk te versterken. Binnen de welstandsnota wordt voor een aantal deelgebieden binnen de gemeente criteria gesteld.

Ten aanzien van de bebouwing langs de Rijksweg (de N271) worden eisen gesteld aan de welstand. Over de weg zelf wordt gesteld: De N271 maakt de diversiteit aan landschappen in de regio beleefbaar, zoasl de Mookerplas, Mookerheide en de St.Jansberg. De aanwezige doorkijkjes en vergezichten zijn hierbij belangrijk.’ De Rijksweg wordt gewaardeerd vanwege de duidelijke herkenbaarheid en beeldbepalende structuur ten opzichte van latere uitbreidingen.

De reconstructie van de N271 betreft een andere, op veiligheid gerichte, duurzame inrichting van de weg. De beeldkwaliteit van de omgeving wordt hiermee niet beïnvloedt. Vanwege de herinrichting treedt geen effect op op de ruimtelijke inpassing van de weg, omdat het om zeer ondergeschikte oppervlaktes gaat die gewijzigd worden.

Nota Archeologiebeleid Mook en Middelaar

In de Nota Archeologiebeleid wordt de implementatie van de Wet op de archeologische monumentenzorg in het gemeentelijke beleid geborgd. De Nota (december 2011) draagt bij aan de balans tussen een goede omgang met het archeologisch erfgoed en andere

maatschappelijke belangen bij planontwikkelingen. Wanneer in de ondergrond mogelijke archeologische waarden aanwezig zijn, dient hier nader onderzoek gedaan te worden. Op basis van de bevindingen uit het archeologisch onderzoek worden aanvullende maatregelen gesteld om op de passende wijze met eventuele vondsten om te gaan. Het uitgangspunt van het gemeentelijke beleid is om de archeologisch resten in de grond te bewaren en te beschermen.

Op een deel van het plangebied is een archeologische verwachtingswaarde van toepassing. Binnen dit gebied is onderzoek naar mogelijke archeologische vondsten gedaan. Hier wordt in hoofdstuk 3 op ingegaan. Het gemeentelijke beleid is de leidraad voor het omgaan met de archeologische verwachtingswaarde en eventuele vondsten.

2.4.2. Conclusie

De voorgenomen reconstructie van de N271 is in overeenstemming met de ambities vanuit het gemeentelijke beleid van de gemeente Mook en Middelaar.

2.5. Visie op ruimtelijke kwaliteit

Op provinciaal niveau is het Limburgs kwaliteitsmenu vastgesteld. Op gemeentelijk niveau is dit kwaliteitsmenu uitgewerkt in het Kwaliteitsmenu Mookerplas e.o.

De provincie verlangt van de Limburgse gemeenten om uitwerking en uitvoering te geven aan het Limburgs kwaliteitsmenu (LKM). Het LKM stelt voorwaarden aan de gemeentelijke uitwerking. Deze voorwaarden zijn:

1. De gemeente werkt het LKM als gemeentelijk beleid uit en verankert dit in de gemeentelijke structuurvisie.
2. De gemeente respecteert de in het LKM opgenomen drempelwaarden.
3. De gemeente maakt gebruik van een Omgevingscommissie MER.
4. De gemeente rapporteert aan de provincie.

In het LKM zijn regels voor het bouwen in het buitengebied in Limburg gesteld en is van toepassing op de zogenaamde ‘rode’ ontwikkelingen, zoals woningbouw, bedrijfsuitbreiding, nieuwe agrarische bedrijven enzovoorts. Dergelijke gebouwde ontwikkelingen dienen gepaard te gaan met een kwaliteitsverbetering van datzelfde buitengebied.

Bij de reconstructie van de N271 is geen sprake van een ‘rode ontwikkeling’: op de locaties waar ten behoeve van de weg gebouwde ontwikkelingen plaatsvinden, wordt rekening gehouden met de ambitie van ruimtelijke kwaliteit. De welstandseisen hebben geen betrekking op de weg, maar op de etalagefunctie langs de weg: de weggebruiker dient de ruimtelijke kwaliteit vanaf de weg te ervaren. Het gaat hierbij in de onderhavige ontwikkeling om wachtvoorzieningen ten behoeve van het openbaar vervoer met bijbehorende fietsenstallingen. Vanwege de beperkte omvang van deze voorzieningen (het betreft een bushalte met fietsparkeren voor maximaal tien fietsen) en de keuze voor kleine fietsenrekken (geen overkapping) wordt de ruimtelijke impact nog nader verkleind.

Om aan de eisen aan de ruimtelijke kwaliteit te voldoen ter plaatse van de inpassing van de parkeervoorzieningen, heeft overleg met de gemeente plaatsgevonden. De bevindingen uit dit overleg zijn verwerkt binnen het ontwerp. Binnen de kaders van het voorliggende bestemmingsplan kan in overleg met adviesorgaan Gelders Genootschap de ruimtelijke inpassing worden uitgewerkt tot een uitvoeringsontwerp, te toetsen bij de vergunningverlening.

Voor de weg zelf is er in overleg tussen provincie, gemeente Mook en Middelaar en gemeente Gennep, omwonenden en andere belanghebbenden, gekozen voor het behouden van de laanstructuur door het bewaren van de bomenrijen parallel aan de weg, waarbij voldaan kan worden aan de eisen die vanuit een veilige weginrichting worden gesteld. Hiermee is de ruimtelijke kwaliteit in het bestemmingsplanproces voldoende geborgd. In een latere fase, de omgevingsvergunning, kan een nadere toetsing worden gedaan op dit aspect, zodat ook de uitwerking van het ontwerp op detailniveau voldoet aan de wensen en voorwaarden vanuit de ruimtelijke kwaliteit.

3. UITVOERINGSASPECTEN

3.1. Milieuaspecten

3.1.1. Besluit m.e.r.

Bij besluitvorming over onderwerpen die grote gevolgen voor het milieu kunnen hebben, moet het onderwerp ‘milieu’ goed en op tijd worden onderzocht. De regels die hiervoor gelden staan in het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.).

Het aanleggen, wijzigingen of uitbreiden van een weg wordt in de bijlage van het Besluit m.e.r. genoemd als m.e.r.-plichtig of m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit, afhankelijk van het aantal rijstroken en de lengte van het tracé waarop de plannen betrekking hebben. In bijlage D onder 1.2 is als m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit benoemd: ‘De wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een autosnelweg of autoweg.’ Deze activiteiten zijn m.e.r.-beoordelingsplichtig in de gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer.

De reconstructie van de N271 heeft betrekking op een weg van twee rijstroken, verbreding tot vier rijstroken of meer is niet aan de orde. Het project heeft hiermee geen betrekking op een activiteit die is genoemd in de bijlage van het Besluit m.e.r. Nadere toetsing aan het Besluit m.e.r. is niet aan de orde.

De reconstructie van de weg omvat op een relatief klein gedeelte van het project het verleggen van de rijstroken: het grootste gedeelte van de werkzaamheden heeft betrekking op het duurzaam veilig inrichten van de reeds bestaande weg, zodat wordt voldaan aan de actuele eisen hieraan. Deze functiewijziging is beperkt van omvang. Bij het ontwerpen van de nieuwe inrichting van de weg is de bestaande ligging en inrichting, inclusief de aanliggende waarden en functies, steeds in de afweging betrokken. Omdat de bestaande ligging bepalend is voor de mogelijkheden van de reconstructie en op onderdelen mogelijk kwetsbare functies raakt, wordt voor het invullen van de milieuafweging gekozen voor een uitgebreide mileuparagraaf in deze ruimtelijke onderbouwing.

De verplichting tot het opstellen van een milieueffectrapportage kan voortvloeien uit de Passende Beoordeling op basis van de natuurwetgeving. Uit de voorbereidende onderzoeken voor de reconstructie van de N271 is gebleken dat door de reconstructie geen wijziging van de verkeersintensiteiten te verwachten is. Voor de gebruiksfase is derhalve geen sprake van een significant negatief stikstofdepositie effect op beschermde natuurwaarden.

Lokaal vindt tijdens de aanlegfase wel een verslechtering plaats door stikstofdepositie. Voor de beoordeling van deze verslechtering is een voortoets en passende beoordeling op grond van de Wet natuurbescherming uitgevoerd. In deze voortoets en passende beoordeling wordt geconcludeerd dat de bijdrage van het projecteffect aan de overschrijding van de kritische depositiewaarde klein is (0,001 – 0,3%) en bovendien tijdelijk van aard zijn. Voor de tijdelijke effecten is derhalve een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming aangevraagd. Na verlening van deze vergunning wordt de onherroepelijke vergunning één op één ingepast in het

vast te stellen bestemmingsplan. Omdat de Wnb vergunning één op één wordt ingepast is het niet noodzakelijk om voor het bestemmingsplan een plan-MER op te stellen.

3.1.2. Bedrijven en milieuzonering

In de publicatie “Bedrijven en milieuzonering” (editie 2009) van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) zijn indicatieve richtafstanden voor woningbouw nabij verschillende typen bedrijven opgenomen. De richtafstanden gelden tussen enerzijds de grens van de bestemming die bedrijven (of andere milieubelastende functies) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het bestemmingsplan of via vergunningsvrij bouwen mogelijk is.

De reconstructie van de weg betreft geen bedrijfsmatige activiteit. Ook is er geen wijziging in de afstand tussen bedrijven en andere functies vanwege dit project. Toepassing van deze richtafstanden is derhalve niet aan de orde.

3.1.3. Bodemkwaliteit

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient rekening te worden gehouden met de bodemkwaliteit in het plangebied.

Naar de kwaliteit van de bodem in het gebied is een verkennend onderzoek gedaan. De rapportage van dit onderzoek (Milieutechnisch onderzoek reconstructie N271 d.d. 21 december 2018, kenmerk MA170004 012.R01 v.1.0, is opgenomen als bijlage bij deze toelichting. Uit dit onderzoek is gebleken dat er op zeven locaties sprake is van een lokale ernstige bodemverontreiniging van de bodem. De beoogde verkeersfunctie kan op deze verontreinigde locaties worden gerealiseerd.

Indien bij het uitvoeren van de reconstructiewerkzaamheden verontreiniging wordt aangetroffen, treedt het regime van de Wet bodembescherming in werking. Hiervoor zal een BUS-melding (Besluit Uniforme Saneringen) gedaan moeten worden. Daarmee is de milieuhygienische kwaliteit van de bodem voldoende gewaarborgd. Door de uitvoering van de werkzaamheden treedt er geen verontreiniging op.

Vanuit het aspect bodemkwaliteit zijn er geen belemmeringen voor het vaststellen van dit bestemmingsplan.

3.1.4. Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico’s die mensen oplopen als gevolg van mogelijke ongelukken met gevaarlijke stoffen bij bedrijven, transportroutes (wegen, spoorwegen en waterwegen) en buisleidingen. De regels zijn vastgelegd in diverse besluiten, waaronder:

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

Uit een quickscan Externe Veiligheid blijkt dat wordt voldaan aan de vuistregels uit de Handleiding Risicoanalyse Transport. Door de reconstructie van de weg treedt er geen wijziging in de transporten van gevaarlijke stoffen op. Door de beoogde duurzaam veilige inrichting van de weg wordt gestreefd naar een vermindering van risico's door het gebruik van de weg.Door een verlaging van de maximumsnelheid op een deel van het tracé wordt de veiligheid verbeterd. De rapportage van de Quick scan externe veiligheid N271 Milsbeek-Mook d.d. 14 december 2018 en kenmerk M17 433.401.2 is opgenomen als bijlage bij deze toelichting.

In de fase waarin de werkzaamheden worden uitgevoerd is veiligheid een doorlopend aandachtpunt.

Nadere toetsing en onderzoek naar dit effect is niet aan de orde. Er zijn geen negatieve effecten ten aanzien van de externe veiligheid.

3.1.5. Elektromagnetische en elektrische velden

In het gebied zijn er geen hoogspanningsverbindingen aanwezig. Een weg is geen voor elektromagnetische velden gevoelige functies, en andersom ondervindt een hoogspanningsverbinding geen invloed van de aanwezigheid van een weg.

Nadere toetsing van dit aspect is voor de reconstructie van de N271 niet aan de orde.

3.1.6. Niet gesprongen explosieven

Tijdens de uitvoering van de reconstructie van de weg dient, ten behoeve van een veilige uitvoering van de werkzaamheden, inzichtelijk te zijn of er mogelijk niet gesprongen explosieven in de ondergrond aanwezig zijn. Om dit te beoordelen is een vooronderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat op het noordelijke gedeelte van het project nabij de weg en in de omgeving van het gebied sprake is van verdachte locaties voor niet gesprongen explosieven. De rapportage van dit vooronderzoek is als bijlage bij deze toelichting opgenomen: Vooronderzoek Conventionele Explosieven, kenmerk CA/VO-CE/018-10 d.d. 7 september 2018.

Voor het planologische besluit is dit aspect geen belemmering. Voorafgaand aan de uitvoering van de werkzaamheden zal nadere informatie moeten worden verzameld in een projectgebonden risicoanalyse. De eisen en voorwaarden hiervoor zijn opgenomen in de wet- en regelgeving over arbeidsomstandigheden. De aannemer die het werk uit gaat voeren dient hier rekening mee te houden. Indien tijdens de uitvoering van de werkzaamheden niet gesprongen explosieven worden aangetroffen, kan dit risico's voor de omgeving opleveren. Hiervoor is een veiligheidsregime van toepassing, dat op basis van de projectgebonden risicoanalyse wordt bepaald.

3.1.7. Geur

Het reconstrueren van een provinciale weg veroorzaakt geen geur en is geen voor geur gevoelige functie. Dit aspect is voor deze ontwikkeling niet aan de orde. Opgemerkt wordt dat het 'extensiveringsgebied intensieve veehouderij' in het bestemmingsplan Mookerplas e.o. als gebiedsaanduiding milieuzone over de N271 geprojecteerd is. Omdat het niet de bedoeling of

strekking van dit plan is wijzigingen aan te brengen in deze gebiedsaanduiding, is er voor gekozen deze aanduiding over te nemen in dit bestemmingsplan.

3.1.8. Luchtkwaliteit

Voor het inzichtelijk maken van de impact van de reconstructie op de luchtkwaliteit is een onderzoek gedaan. De rapportage van dit onderzoek is opgenomen als bijlage bij deze toelichting: Onderzoek Luchtkwaliteit N271 Milsbeek-Mook, M17 433.402.1 d.d. 22 november 2018. Uit dit onderzoek blijkt dat in de uiteindelijke situatie, zoals deze in het onderhavige bestemmingsplan is opgenomen, geen effecten op de luchtkwaliteit optreden. Immers, de verplaatsing van de rijstroken is marginaal en de reconstructie heeft geen verkeersaantrekkende werking.

In de uitvoeringsfase van de reconstructie van de N271 is sprake van luchtemissies ten gevolge van de voertuigbewegingen en de inzet van materieel om de werkzaamheden uit te voeren. Deze bijdrage is van tijdelijke aard en zodanig beperkt van karakter dat een nadere toetsing van dit aspect niet aan de orde is in deze fase.

Omdat de verkeersstroom over de N271 door de reconstructie niet wordt beïnvloed, veranderen de emissies van luchtverontreinigende stoffen vanwege de weg derhalve ook niet ten gevolge van de reconstructie en de duurzaam veilige inrichting. Een nadere toetsing van dit aspect voor de beoogde toekomstige planologische situatie is niet aan de orde.

Vanuit het aspect luchtkwaliteit zijn er geen belemmeringen voor het vaststellen van het ruimtelijke plan.

3.1.9. Geluid

Om het effect van de reconstructie van de N271 op het wegverkeersgeluid te beoordelen, is er een onderzoek uitgevoerd. De rapportage van dit onderzoek is opgenomen als bijlage bij deze toelichting: Akoestisch onderzoek reconstructie N271 Milsbeek-Mook, kenmerk M17 433.403.1 d.d. 14 december 2018.

Uit deze rapportage blijkt dat er geen relevante akoestische effecten optreden. Door de reconstructie is er nergens sprake van een toename van de geluidsbelasting van 2 dB of meer. Langs een groot deel van de reconstructie is sprake van een afname van de geluidsbelasting op woningen. Op basis van de bepalingen uit de Wet geluidhinder volgt hieruit dat er juridisch geen sprake is van een reconstructie.

Voor de beoogde toekomstige situatie zijn er geen akoestische belemmeringen.

De werkzaamheden om de N271 te reconstrueren hebben wel een akoestisch effect. Dit effect is tijdelijk en treedt uitsluitend op in de uitvoeringsfase. Het gaat hierbij om geluid veroorzaakt door hoofdzakelijk vrachtverkeer, graven, sloopwerkzaamheden en aanlegwerkzaamheden. Tijdens de werkzaamheden zal de geluidhinder zoveel mogelijk worden beperkt.

3.2. Fysieke aspecten

3.2.1. Archeologie en cultuurhistorie

De Nederlandse wetgeving ten aanzien van archeologische waarden is aan veranderingen onderhevig. De Monumentenwet 1988 is vanaf 1 juli 2016 deels overgegaan in de Erfgoedwet. De onderdelen over omgevingsrecht uit de Monumentenwet gaan (naar verwachting) in 2021 over naar de Omgevingswet. Voor deze onderdelen is een overgangsregeling in de Erfgoedwet opgenomen. De Erfgoedwet en de Omgevingswet regelen de omgang met het archeologisch erfgoed. Uitgangspunt van de wetgeving is om het archeologisch erfgoed zoveel mogelijk ter plekke te bewaren en beheermaatregelen te nemen om dit te bewerkstelligen. Op grond van deze wetten worden gemeenten verantwoordelijk geacht voor de bescherming van archeologische waarden.

In het plangebied liggen delen waar een archeologische verwachtingswaarde voor is vastgesteld. Voor de planologische besluitvorming geldt dat de vigerende bescherming van de archeologische verwachtingswaarden (dubbelbestemming Waarde – Archeologie) in deze regeling wordt overgenomen. Hiermee wordt voldaan aan de eisen die vanuit archeologie worden gesteld.

Deze archeologische verwachtingswaarde is een aandachtspunt bij de uitvoering van de werkzaamheden. Om deze reden is, vooruitlopend op een aanvraag om de omgevingsvergunning, een bureauonderzoek uitgevoerd. Uit dit bureauonderzoek blijkt dat het tracé vanaf Plasmolen tot Mook is gelegen op de ondergraven zijde van een stuwwal. Vanaf Plasmolen richting Milsbeek bevinden zich voornamelijk hoge bruine enkeerdgronden. Op de overgang van deze enkeerdgronden naar de stuwwal bevinden zich gooreerdgronden. Het rapport van dit bureauonderzoek is opgenomen als bijlage bij deze toelichting: Archeologisch onderzoek N271 Mook-Plasmolen, MA170006.041 d.d. 6 september 2018

Bij het uitvoeren van de reconstructie van de N271 geldt dat de bodem verstoord zal worden. Ter plaatse van het verbreden van de rijstroken van de weg is de verwachting dat hierbij geen verstoring van de ondergrond zal optreden die effect heeft op ongeschonden ondergrond. Bij de werkzaamheden aan naastliggende wandel- en fietspaden, parkeerplaatsen en busstations kunnen bodemingrepen noodzakelijk zijn, die impact hebben op mogelijke archeologische waarden in de ondergrond. Ter hoogte van de kom van Plasmolen wordt voorzien in wijzigingen in de afwatering vanaf de weg, waardoor ook ingrepen in de ondergrond nodig zijn. Vanwege de archeologische verwachtingswaarde dient voorafgaand aan de uitvoering van deze bodemingrepen te worden getoetst op de effecten op de archelogische verwachtingswaarde. Tot slot dienen de te graven boomgaten naast de weg genoemd te worden als activiteit waarbij mogelijk verstoring van de ondergrond met de archeologische verwachtingswaarde kan optreden. Voor de locaties waar werkzaamheden in de diepere grondlagen noodzakelijk zijn dient nader onderzoek plaats te vinden op archeologische vondsten, voor zover deze werkzaamheden plaatsvinden binnen de vastgestelde dubbelbestemming ‘archeologische verwachtingswaarde’.

Deze toetsing geschiedt in het kader van de procedure om een omgevingsvergunning voor de aanleg van de weg. De eerder vastgestelde bescherming van de archeologische verwachtingswaarde in de vorm van een dubbelbestemming wordt in het onderhavige bestemmingsplan overgenomen. Vanuit het aspect archeologie en cultuurhistorie is op deze wijze een bescherming opgenomen in het ruimtelijke plan en is er geen belemmering voor het vaststellen van dit bestemmingsplan.

3.2.2. Flora en fauna / natuurwaarden

Op 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming in werking getreden. Op grond van deze wet zijn de Natura 2000-gebieden beschermd. Daarnaast regelt de Wet natuurbescherming ook de bescherming van planten- en dierensoorten. In deze wet zijn de EU-richtlijnen voor de bescherming van soorten opgenomen (Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn). Nationaal beschermde soorten vallen ook onder deze wet. De doelstelling is de bescherming en behoud van in het wild levende planten en dieren. Het uitgangspunt van de wet is 'nee, tenzij'. Dit betekent dat activiteiten met een schadelijk effect op beschermde soorten zonder ontheffing verboden zijn.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dienen vooraf de effecten op Natura 2000-gebieden onderzocht te worden. Ook dient vooraf onderzocht te worden of en welke beschermde dier-en plantensoorten voorkomen, wat hun beschermingsstatus is en wat de effecten zijn van de ingreep op het voortbestaan van de gevonden soorten. De volgende punten zijn op basis van dit regime van belang:

- inventariseren van beschermde soorten en gebieden (zo nodig via veldonderzoek);
- adequaat begrenzen en bestemmen van beschermde gebieden dan wel leefgebieden van beschermde soorten;
- opstellen van adequate voorschriften (met daarin vermeld welke handelingen wel of niet toelaatbaar zijn);
- toelichting bij ruimtelijke onderbouwing (voor uitleg van voorschriften en verantwoording van keuzes).

Beschermde gebieden

Natura 2000-gebieden

Het plangebied grenst aan Natura 2000-gebied Sint Jansberg. Op korte afstand (minder dan 1.500 meter) is ook het Natura 2000-gebied Oeffeltermeent gelegen. Op circa 3 kilometer afstand ligt het Natura 2000 gebied De Bruuk. Verder naar het zuiden ligt Natura 2000 gebied de Maasduinen, in het kader van de omleidingsroute is dit gebied ook van belang.

Met AERIUS Calculator zijn de stikstofdeposities berekend van het project ‘Reconstructie N271 kom Plasmolen’ op voor stikstof gevoelige habitattypen in de omliggende Natura 2000-gebieden. In totaal zijn op 5 habitattypen, waarvoor instandhoudingsdoelstellingen zijn geformuleerd, deposities berekend groter dan 0,00 mol N/ha ter plaatse van de Natura 2000-gebieden Sint-Jansberg, Oeffelter Meent, De Bruuk en Maasduinen.

De bijdrage van het onderhavige project aan de overschrijding van de kritische depositiewaarde van de betrokken habitattypen is klein (0, 001 – 0,3 % van de overschrijding) en bovendien tijdelijk van aard. Verder is in veel gevallen juist ook sprake van (een tijdelijke) afname van stikstofdepositie op de betrokken habitattypen als gevolg van het project. Tenslotte zijn uitbreidingsdoelstellingen niet in het geding, aangezien de tijdelijke extra deposities niet op de gebieden terecht komen waar uitbreiding van het betreffende habitattype nagestreefd wordt. Al met al is voor alle vijf habitattypen de conclusie dat de geringe deposities het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen niet in gevaar brengen.

Ten aanzien van de overige, relevante verstoringsaspecten – geluid, licht, trilling en optische verstoring – wordt geconcludeerd dat er weliswaar habitatsoorten gevoelig zijn voor deze vormen van verstoring, maar dat de habitats waarin zij voorkomen op ruime afstand van het projectgebied gelegen zijn. Er zijn redelijkerwijs geen negatieve effecten als gevolg van de genoemde verstoringsaspecten te verwachten.

De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen als bijlage bij deze toeliching: Voortoets en passende beoordeling voor project Reconstructie N271, Plasmolen, EA200061.R02, d.d. 14 augustus 2020.

Vergunning Wet natuurbescherming

Omdat sprake is van negatieve effecten door stikstofdepositie op beschermde natuurgebieden is bij het bevoegd gezag (Provincie Limburg) een vergunning aangevraagd op grond van de Wet natuurbescherming voor de tijdelijke werkzaamheden. Deze vergunning wordt nadat deze onherroepelijk is geworden één op één ingepast in dit bestemmingsplan.

Natuur Netwerk Nederland

Voor het Natuurnetwerk Nederland geldt eveneens dat er geen fysieke aantasting zal optreden. Binnen de goudgroene natuurzone wordt een bushalte gerealiseerd, wat op de locatie op zodanig korte afstand van de bestaande infrastructuur aan de rand van de zone geen negatief met zich brengt.

Natuurzones provincie Limburg

De Mookerheide is op provinciaal niveau aangewezen als goudgroene natuurzone. Er vindt door de aanpassing van de provinciale weg een beperkt ruimtebeslag plaats binnen deze goudgroene natuurzone: hierbinnen wordt de aanleg van een bushalte en een fietsparkeervoorziening beoogd. Deze functies liggen aan de uiterste rand van het natuurgebied, in de huidige berm van de weg. Op deze locatie is reeds een bushalte aanwezig, die vanuit veiligheidsoverwegingen wordt aangepast. Door de verruiming van de uitbuiging van de weg ten behoeve van de bushalte en de fietsparkeervoorziening vindt een ruimtebeslag binnen de goudgroene zone plaats. In de afweging rond de verkeersveiligheid en de ter plaatse aanwezige natuurwaarden is gekozen voor de verkeersveiligheid. Vanwege de ligging in de directe nabijheid van de provinciale weg, werd dit gebied al beinvloed door de aanwezigheid van verkeer.

De intensiteit en de uitstraling van een bushalte en fietsparkeervoorziening is inpasbaar in deze overgangszone tussen de functies verkeer en natuur. Gekozen is voor de inrichting van de fietsparkeervoorziening in de vorm van fietsbeugels op maaiveld niveau (geen gebouwde voorziening) en een bushalte voorzien van een abri, die bij regenweer een droge plaats biedt voor wachtenden.

Beschermde soorten

Er is ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming benodigd indien het project resulteert in handelingen die strijdig zijn met de verbodsbepalingen. Dit geldt voor alle soorten die als beschermd zijn opgenomen in de Wet natuurbescherming en waarvoor geen vrijstelling is opgenomen in de betreffende provincie. Er dient altijd rekening te worden gehouden met onderstaande maatregelen.

Om effecten op broedende vogels te voorkomen dienen werkzaamheden waarbij bebouwing en vegetatie wordt verwijderd, buiten het broedseizoen te worden uitgevoerd. Voor het broedseizoen geldt geen vaste periode. Het verschilt per soort. Veel vogelsoorten broeden ongeveer tussen 15 maart en 15 juli. Indien werken buiten het broedseizoen niet mogelijk is, moet door een ter zake kundige worden gecontroleerd of er in de te verwijderen bebouwing en vegetatie broedende vogels aanwezig zijn. Indien effecten op broedende vogels niet kunnen worden uitgesloten mag er niet gewerkt worden.

Om effecten op algemeen beschermde soorten kleine grondgebonden zoogdieren zoveel mogelijk te beperken dienen de werkzaamheden waarbij vegetatie wordt verwijderd van één kant uit te worden uitgevoerd zodat aanwezige dieren de kans krijgen te vluchten. Dit valt onder de zorgplicht (artikel 1.11 van de Wet natuurbescherming).

Mogelijk indirecte effecten als verstoring door licht kunnen voorkomen worden door tussen zonsopgang en zonsondergang te werken. Indien toch gebruik moet worden gemaakt van kunstlicht dient gebruik te worden gemaakt van gerichte verlichting. Hierbij dient lichtval op bomen, watergangen en gebouwen in de omgeving te worden vermeden om verstoring te voorkomen (o.a. van vleermuizen).

Indien in of in de directe nabijheid van de N271 beschermde soorten worden aangetroffen, dient bij de uitvoering van de werkzaamheden conform de toepasselijke beschermingsregimes gewerkt te worden. Dit is geen belemmering voor het onderhavige besluit.

Als onderdeel van de werkzaamheden worden bomen verwijderd. In totaal worden er 86 bomen verwijderd, waarvan 60 binnen de gemeente Mook en Middelaar. Binnen de ontwikkeling is ook voorzien in het terugplanten van 86 bomen, waarvaan 79 bomen binnen de gemeente Mook en Middelaar. Voor de te kappen bomen wordt een kapvergunning aangevraagd.

Vanuit flora en fauna bestaan er geen belemmeringen voor de ontwikkeling. Voor de uitvoeringsfase zal een melding vanwege de stikstofdepositie gedaan moeten worden.

3.2.3. Ondergrondse kabels en leidingen

Bij de uitvoering van de verwijderingswerkzaamheden in de ondergrond wordt rekening gehouden met de mogelijke aanwezigheid van kabels en leidingen in de ondergrond. Bij het uitvoeren van de reconstructie is er geen blijvende relatie met de ondergrondse kabels en leidingen van derden: uitgangspunt is dat voorkomen moet worden dat bij het uitvoeren van de werkzaamheden aanwezige ondergrondse kabels en leidingen worden beschadigd. Kabels en leidingen die in de nabijheid van de N271 aanwezig zijn, dienen in overleg met de beheerder beschermd te worden, dan wel verlegd te worden zodat deze beheerbaar blijven.

In de vooroverlegfase over de reconstructie heeft ook overleg plaats gevonden met de beheerders van de kabels en leidingen. Als onderdeel van de uitvoering van de reconstructie worden de kabels en leidingen verlegd, zodanig dat deze ook in de toekomstige situatie ongestoord in de ondergrond kunnen liggen en voldoende bereikbaar zijn voor beheer en onderhoud.

Er zijn geen kabels en leiding waarvoor een planologisch beschermingsregime moet worden opgenomen.

Vanuit het aspect kabels en leidingen zijn er geen belemmeringen voor dit bestemmingsplan.

3.2.4. Verkeer en parkeren

Het project heeft het verbeteren van de inrichting van de weg en de naastgelegen fietsverbindingen tot doelstelling. De toekomstige inrichting van de weg bevordert de verkeersveiligheid. De maatregelen om de veiligheid te verbeteren betreffen het aanleggen van één breed fietspad aan de noordzijde van de N271 in plaats van de huidige smalle fietspaden aan beide zijden van de weg. Bij Plasmolen komt een pleisterplaats (informatiepunt met parkeervoorziening) en wordt de maximumsnelheid beperkt tot 50 km/uur. Op oversteekplaatsen komt een wachtmogelijkheid in het midden van de weg, zodat het oversteken in twee fasen mogelijk wordt. De inrichting van een parkeerterrein beperkt het parkeren in de berm op drukke dagen. Door de aanpassingen in de weginrichting treedt er geen verandering op in de verkeersstromen, er is geen sprake van een verkeersaantrekkende werking. De inrichting heeft een positief effect op de veiligheid. Bij de reconstructie is daarbij steeds gezocht naar een optimale inpassing in de bestaande omgeving, waarbij de aanwezige groene en landschappelijke waarden zoveel mogelijk behouden blijven.

In de huidige situatie wordt er in drukke periodes geparkeerd in de wegberm. Dit is een ongewenste situatie, omdat dit risico en overlast oplevert. Op de locaties waar dit probleem zich voordoet wordt bij de herinrichting voorzien in extra parkeerplaatsen. Dit is in de nabijheid van de recreatieve trekkers en de horeca-voorzieningen in het plangebied. De inrichting van de parkeergelegenheden ontmoedigt het gebruik van de parkeerplaatsen door vrachtwagens. Ter plaatse van de nieuwe parkeervoorziening zullen verkeersbewegingen optreden die in de huidige situatie niet aanwezig zijn. De effecten van deze verkeersbewegingen zijn beperkt en leveren geen significante wijziging van de geluidsemissie of luchtemissie op.

Enkel tijdens de feitelijke uitvoering van de werkzaamheden is tijdelijk sprake van verkeersbewegingen en parkeren. Vanuit het oogpunt van verkeer zijn er geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van dit project.

Het aspect verkeer en parkeren vormt geen belemmering.

3.2.5. Water

In het plangebied is de dubbelbestemming Waterstaat – Waterbergend rivierbed overgenomen uit het bestemmingsplan Mookerplas e.o. Het plangebied is gelegen in de Lob van Gennep, een laaggelegen gebied tussen Gennep en Mook in de overgang van de Limburgse Maasvallei naar de Bedijkte Maas. Het gebied van 20 vierkante kilometer maakt deel uit van het waterbergend vermogen van het rivierbed. De Lob van Gennep wordt heringericht, waarbij de bescherming tegen hoogwater wordt verbeterd en de ruimtelijke kwaliteit wordt verbeterd. De impact van de reconstructie van de N271 is stapsgewijs in beeld gebracht via de stappen van bureauonderzoek, overleg met Rijkswaterstaat en waterschap, rapportage. De rapportage is opgenomen als bijlage bij deze toelichting: Reconstructie N271 – compensatie winterbed Maas,23 december 2020, versie 4.0. Door de reconstructie van de N271 neemt het ruimtebeslag in het winterbed toe. Door het aanbrengen van grond en bomen neemt het bergend vermogen van de Maas af. Op basis van het definitief ontwerp ontstaat een bergingsopgave van 37,5 m3. Voor deze bergingsopgave wordt een compensatiemaatregel getroffen die dient plaats te vinden in een inundeerbaar gebied dat zich bevindt op het grondgebied van de gemeente Gennep. Het zoekgebied voor deze compensatie is opgenomen in de rapportage en besproken met Rijkswaterstaat.

Ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure is een watertoets opgesteld. In de watertoets zijn de verschillen inzichtelijk gemaakt tussen de bestaande situatie en het ontwerp, dat als grondslag voor dit bestemmingsplan dient. Binnen het plangebied zijn duikers en een beek gelegen. De duikers worden bij de reconstructie gehandhaafd en indien nodig onderhouden. De bevindingen uit de watertoets zijn opgenomen als bijlage bij dit bestemmingsplan: Memo Watertoets, kenmerk CA180019 d.d. 23 oktober 2018. Door te voldoen aan de compensatie zijn er voor het overige vanuit het aspect water geen belemmeringen.

3.3. Economische en financiële aspecten

Ten aanzien van de uitvoerbaarheid van de beoogde reconstructie kan worden gesteld:

Enkele gronden worden minnelijk verworven, zodat de gronden in eigendom van de gemeente zijn en het project gerealiseerd kan worden.

De kosten van de aanleg en instandhouding van de N271 worden gedragen door provincie Limburg in haar rol van beheerder/eigenaar van de provinciale weg.Gelet op bovenstaande is het onderhavige plan economisch uitvoerbaar.

3.4. Handhaafbaarheid

Het beleid en de doelstellingen van een bestemmingsplan kunnen alleen worden gerealiseerd wanneer ook daadwerkelijk gehandhaafd wordt. Dit houdt in ieder geval in dat regelmatig wordt gecontroleerd op illegale bouwwerken en gebruiksvormen en er tijdens bouwwerkzaamheden gecontroleerd wordt dat er gebouwd wordt overeenkomstig de verleende vergunning(en). De gemeente zal hiervoor zorgdragen. Deze werkzaamheden passen binnen het handhavingsbeleid van de gemeente en kunnen binnen de bestaande structuren worden uitgevoerd.

De handhaving is gediend met een goede en duidelijke regeling. Dit voorkomt misverstanden en interpretatiekwesties. Om deze reden dienen regels bij het ruimtelijke besluit duidelijk geformuleerd te worden. Bovendien bevat de toelichting bij het ruimtelijke besluit een heldere beschrijving de bedoelingen van de regels.

4. JURIDISCHE PLANTOELICHTING

4.1. Toelichting op de regels

Binnen deze bestemmingsplanprocedure is de doelstelling om de contouren van de enkelbestemming ‘Verkeer’ zodanig aan te passen, dat deze een passend kader vormt voor de reconstructie van de N271.
De regels zijn, voor zover van toepassing op dit plangebied, inhoudelijk overgenomen uit het bestemmingsplan Mookerplas e.o. 1e herziening, dat voor het plangebied het vigerende kader vormt. Omdat het onderhavige plan niet tot doel heeft de beschermende werking van dubbelbestemmingen en gebiedsaanduidingen te veranderen, zijn deze een op een overgenomen uit het moederplan.

4.2. Procedure

4.2.1. Te volgen procedure

Het bestemmingsplan wordt na een voorbereidingsperiode, waarin afstemming met de omgeving heeft plaatsgevonden in de vorm van inloopavonden, nieuwsbrieven en overleggen, eerst als ontwerp bestemmingsplan vastgesteld en ter inzage gelegd.

Daarna wordt het bestemmingsplan, na verwerking van de reacties op de terinzagelegging, vastgesteld door de gemeenteraad. Het vastgestelde bestemmingsplan wordt dan voor de tweede keer ter inzage gelegd, waarbij beroep tegen het plan kan worden ingesteld bij de Raad van State.

4.2.2. Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn 11 zienswijzen ontvangen.

5. BIJLAGEN

In deze toelichting wordt verwezen naar de volgende bijlagen. Deze bijlagen zijn tevens digitaal beschikbaar:

Bijlage 1: Verkennend bodemonderzoek: Milieutechnisch onderzoek reconstructie N271 (km117,6 – 122,2), MA1700004.012.R01.v.1.0, d.d. 21 december 2018

Bijlage 2: Actualisatie onderzoek natuurwaarden N271, Mook - Middelaar, EA200061.R01 d.d 20 juni 2020

Bijlage 3: Onderzoek Luchtkwaliteit N271 Milsbeek – Mook, M17 433.402.1, d.d. 22 november 2018

Bijlage 4: Akoestisch onderzoek reconstructie N271 Milsbeek – Mook, M17 433.403.1, d.d. 14 december 2018

Bijlage 5: Quick scan Externe Veiligheid N271 Milsbeek – Mook, M17 433.401.2, d.d. 14 december 2018

Bijlage 6: Vooronderzoek Conventionele Explosieven, CA/VO-CE/018-10, d.d. 7 september 2018

Bijlage 7: Reconstructie N271 – compensatie winterbed Maas, 26 mei 2020, versie 3.0

Bijlage 8: Memo Watertoets, kenmerk CA180019 d.d. 23 oktober 2018

Bijlage 9: Archeologisch onderzoek N271 Mook-Plasmolen, MA170006.041 d.d. 6 september 2018

Bijlage 10: Voortoets en passende beoordeling voor project Reconstructie N271, Plasmolen, EA200061.R02, d.d. 14 augustus 2020