Bundel van de Commissie Grondgebied van 24 februari 2021

0 Digitaal inchecken (19.15 - 19.30 uur)

1 19:30 - Opening

2 19:32 - Vaststellen agenda d.d. 24 februari

Agenda_Commissie_Grondgebied_24_februari_2021.docx

3 19:35 - Adviezenlijst vergadering commissie GB d.d. 20 januari 2021

Status: vaststellen

concept-adviezenlijst Commissie Grondgebied 20 januari 2021.docx

Bijlage Toezeggingen commissie Samenleving 19 januari en commissie Grondgebied 20 januari 2021.docx

4 19:40 - Lijst ingekomen stukken

Ingekomen_stukken chronologisch 21012021 - 11022021.docx

Ingekomen_stukken rubriek 21012021 - 11022021.docx

5.a Insprekers Mobiliteitsplan Mook en Middelaar 2021

De volgende insprekers hebben zich aangemeld bij dit agendapunt:

a. Kerngroep Verkeersproblematiek Ringbaan en Heumensebaan Molenhoek

b. Molenhoeks belang 5a NEE

c. dhr. Gijsbers

d. dhr. Wijdemans

a reactie op concept mobiliteitsplan en voorgenomen raadsbesluit.pdf

b Molenhoeks belang 5a NEE Inspraak kort 5a Mobiliteitsplan 20212202.docx

b Molenhoeks belang 5a NEE Inspraak 5a Mobiliteitsplan 20212202.docx

c Verkorte versie Brief sluipverkeer Generaal Gavinstraat Mook 0.3 (geanonimiseerd).docx

c Brief sluipverkeer Generaal Gavinstraat Mook 0.3 (geanonimiseerd).docx

d 20210223 Comments MP Com Grondgebied 20210224 (geanonimiseerd).pdf

5.b 19:45 - Mobiliteitsplan Mook en Middelaar 2021

Status: om advies
Portefeuillehouder: G.J.M. Wienhoven

Dossier 1286 voorblad

Raadsvoorstel Mobiliteitsplan Mook en Middelaar 2021 - 09-02-2021.pdf

Raadsbesluit Mobiliteitsplan Mook en Middelaar 2021 09-02-2021.docx

Bijlage 1 - Concept Mobiliteitsplan Mook en Middelaar 2021.docx

Bijlage 1 bij MP - Ongevalslocaties Mook en Middelaar, Viastat-Online.docx

Bijlage 2 bij MP - Rapportage ‘Maatregelenpakket Mobiliteit’, BVA Verkeersadviezen 31-10-2018.pdf

Bijlage 3 bij MP - Beoordelingsmatrix prioritering, BVA Verkeersadviezen 31-10-2018.pdf

Bijlage 4 bij MP - Reactienota Concept Mobiliteitsplan Mook en Middelaar 2021.docx

6 20:15 - Bestemmingsplan Groesbeekseweg 19 te Mook

Status: om advies
Portefeuillehouder: G.J.M. Wienhoven

Dossier 1288 voorblad

Raadsvoorstel vaststelling Bestemmingsplan Groesbeekseweg 19.pdf

Raadsbesluit vaststelling Bestemmingsplan Groesbeekseweg 19.docx

1 Toelichting en Regels Groesbeekseweg 19, Mook_ontwerp.pdf

1 Bijlagen bij de regels_Bijlage 1 Beplantingsplan.pdf

1 Bijlagen bij de toelichting_Bijlage 1 Bodemonderzoek.pdf

1 Bijlagen bij de toelichting_Bijlage 2 Akoestisch onderzoek.pdf

1 Bijlagen bij de toelichting_Bijlage 3 Quickscan flora en fauna.pdf

1 Bijlagen bij de toelichting_Bijlage 4 Voortoets stikstofdepositie.pdf

1 Bijlagen bij de toelichting_Bijlage 5 Verslag overleg omwonenden.pdf

1 Verbeelding Groesbeekseweg 19, Mook_ontwerp.pdf

3 Bijlage 1 - Beoordeling zienswijzen ontwerp BP Groesbeekseweg 19 (anoniem).docx

4 Bijlage 2 - Ambtshalve wijzigingen BP Groesbeekseweg 19.docx

5 Rapportage Groesbeekseweg 19 Mook van Loendersloot Groep.pdf

6 Bezonningsstudie Groesbeekseweg 19 Mook_Buro SRO_25 okt 2019.pdf

6 Memo bezonningsstudie bij verzoek wijzigen bestemmingsplan Groesbeekseweg 19 Mook tot appartementencomplex Herrendal Staete.

7 geanonimiseerd-Zienswijze Belangengroep -de Wolkenkrabber op ontwerpbestemmingsplan Groesbeekseweg 19..pdf

7 geanonimiseerd-aanvulling zienswijze belangengroep de Wolkenkrabber aanvulling 1.pdf

7 geanonimiseerd-zienswijze voorlichtingstraject wolkenkrabber aanvulling 2.pdf

7 geanonimiseerd-zienswijze Bovensteweg 2.pdf

7 geanonimiseerd-aanvulling zienswijze Bovensteweg 2 (foto's maguette).pdf

7 geanonimiseerd-zienswijze Bovensteweg 24.pdf

7 geanonimiseerd-zienswijze groesbeekseweg 28.pdf

7 geanonimiseerd-Zienswijze Pastoor Fabritusstraat 2.pdf

8 Gelders Genootschap Stedenbouwkundig advies 18-2-2019 Groesbeekseweg 19 Mook Gelder Genootschap

7 20:35 - Rondvraag

8 20:40 - Sluiting

Gemeente Mook en Middelaar

Agenda Commissie Grondgebied

Datum	24-02-2021
Tijd	19:30 - 20:40
Locatie	Digitaal
Voorzitter	A.F. Herings
Omschrijving	

0	**Digitaal inchecken (19.15 - 19.30 uur)**
1 19:30	**Opening**
2 19:32	**Vaststellen agenda d.d. 24 februari**
3 19:35	**Adviezenlijst vergadering commissie GB d.d. 20 januari 2021** Status: vaststellen
4 19:40	**Lijst ingekomen stukken**
5 19:45	**Mobiliteitsplan Mook en Middelaar 2021** Status: om advies Portefeuillehouder: G.J.M. Wienhoven
6 20:15	**Bestemmingsplan Groesbeekseweg 19 te Mook** Status: om advies Portefeuillehouder: G.J.M. Wienhoven
7 20:35	**Rondvraag**
8 20:40	**Sluiting**

Gemeente Mook en Middelaar

Adviezenlijst

Commissie Grondgebied 20 januari 2021

Presentielijst

Commissieleden:	mevrouw J.E.M. Mulders (DGP) de heer L.G. van der Linden (DGP) de heer drs. F.M.M. Jongen (CDA) de heer drs. G.B.M. van den Berg (CDA) de heer A.J.W.M. Broekmans (PvdA) de heer P.M. Heisen (PvdA) de heer drs. F.R van Santwijk (GroenLinks) de heer dr. M.J.A. Kamp (GroenLinks) de heer S.H. Brinkhoff (VVD) de heer J.R. Akkerman (VVD)
Afwezig:	de heer mr. drs. W. Gradisen (WG) (burgemeester)
Voorzitter:	de heer A.F. Herings (DGP)
Commissiegriffier:	de heer P.J. Wiersma MSc
Griffier:	mevrouw mr. M.A.M. van Arensbergen
Portefeuillehouders:	de heer P.D. Baneke (PB) (wethouder) de heer G.J.M. Wienhoven (GW) (wethouder) mevrouw drs. C.G.P.M. Peters (KP) (wethouder)
Gemeentesecretaris:	mevrouw A. Smits-de Kinkelder
Overige genodigden:	de heer S. Heno, ambtelijke ondersteuning (agendapunt 4) mevrouw M. Heffels, ambtelijke ondersteuning (agendapunt 5)

Aanvangstijd: 19.30 uur Sluitingstijd: 22.29 uur

Geluidsopnamen

Geluidsfragmenten van de vergadering zijn per agendapunt terug te luisteren op
https://ris2.ibabs.eu/Calendar/Index/MookenMiddelaar

Gemeente Mook en Middelaar

Adviezenlijst

0 **Digitaal inchecken (19.15 - 19.30 uur)**

1 **Opening**
De voorzitter heet iedereen welkom en controleert de presentie van de commissieleden in de digitale vergadering. De burgemeester heeft zich afgemeld. De vergadering wordt geopend.

2 **Vaststellen agenda d.d. 20 januari**
De heer Broekmans (PvdA) doet het verzoek om agendapunt 6 niet inhoudelijk te behandelen, maar dit te bewaren voor de raad. Naar aanleiding hiervan wil de portefeuillehouder (PB) bij agendapunt 6 een vraag voorleggen aan de commissie. Er is overeenstemming in de commissie om het raadsmemo niet inhoudelijk te bediscussiëren.

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

3 **Lijst ingekomen stukken**
De heer Kamp (GroenLinks) heeft een tweetal vragen n.a.v. de afhandeling van ingekomen stukken van 9 december 2020 (‘Oproep aan uw gemeente om aan te sluiten aan de de Coalition of the Willing’) en 22 december 2020 (‘Overlast mountainbikers in de bossen van Mook en Groesbeek’). Het verzoek is om het advies van deze laatste te wijzigen in ‘voor advies/uitvoering B&W’. De griffie past dit aan.

De heer Kamp heeft daarnaast procedurele vragen over de afhandeling van ingekomen stukken. Wethouder Peters stelt voor om dit aspect in de agendacommissie te bespreken en adviseert inhoudelijke vragen m.b.t. de ingekomen stukken schriftelijk te stellen.

Bespreekstukken

4 **Aankoop pand Rijksweg 37 te Mook**
De heer Van Santwijk (GroenLinks) merkt op dat de paragrafen duurzaamheid en participatie niet zijn opgenomen in het raadsvoorstel en dat dit conform het format had moeten gebeuren. De portefeuillehouder bevestigt dat dit het geval is.

De heer van den Berg (CDA) n.a.v. onduidelijkheid over de bestemming van het pand (horeca/wonen) en de locatie van de LPG-tank. Toezegging GW (zie bijlage).

Voorstel om te besluiten:

Geen wensen en-/of bedenkingen te uiten inzake de aankoop van het perceel aan Rijksweg 37 te Mook tegen een maximale prijs van €395.000,- k.k.

Advies: Bespreekstuk voor de raad van 28 januari

5.a **Insprekers bij agendapunt 5 Definitief bestemmingsplan 'Reconstructie N271 Mook - Milsbeek'**
Er wordt door de (commissie)griffier ingesproken namens:
1 dhr. P. Giesberts (voorzitter) en B. Janssen (secretaris) Milieu- en adviesraad ANIMO
2 dhr. J. Simons (voorzitter) Dorpsraad Middelaar en Plasmolen
3 dhr. N. Kamps (voorzitter) Astrantia SV
4 dhr. F. Bouhuis (inwoner)

5.b **Definitief bestemmingsplan 'Reconstructie N271 Mook - Milsbeek'**
De heer Brinkhoff (VVD) vraagt of hij uitleg kan krijgen over het voorgelegde voorstel door de behandelend ambtenaar. De portefeuillehouder (GW) geeft aan dat er een afspraak kan worden ingepland via de griffier.

Voorstel om te besluiten:

1. Akkoord te gaan met de beoordeling van de ingediende zienswijze, zoals beschreven in de zienswijzennota in bijlage 1.
2. Bestemmingsplan "Reconstructie N271 Mook - Milsbeek" gewijzigd vast te stellen, overeenkomstig het ter inzage gelegde ontwerpbestemmingsplan met inachtneming van de wijziging zoals opgenomen in de bij dit besluit behorende zienswijzennota (bijlage 1).

Advies: Bespreekstuk voor de raad van 28 januari

6 **Raadsmemo Benen-op-tafel-sessie**
Om agendering gevraagd door VVD.

De portefeuillehouder (PB) doet het voorstel aan de commissie om een werkgroep te vormen om in een aantal sessies de ruimtelijke inpassing en opwekking van duurzame energie voor te bereiden en om de wensen te inventariseren. De werkgroep bestaat uit een afvaardiging van een persoon per fractie, de portefeuillehouder en de medewerker duurzaamheid.
De commissieleden reageren instemmend op het voorstel. Er wordt nog in de fracties besproken wie er worden afgevaardigd; dit wordt uiterlijk voor de raad van 28 januari teruggekoppeld aan de griffier.

7 **Rondvraag**
De heer Akkerman (VVD) n.a.v. de invoering van de avondklok.
De heer Van Santwijk (GroenLinks) n.a.v. artikel 44 vragen over bakenbomen; en n.a.v. de energiecoöperatie.

8 **Sluiting**
De voorzitter dankt iedereen voor zijn of haar aanwezigheid en sluit de digitale vergadering om 22.29 uur.

Bijlage: Toezeggingen commissie Samenleving 19 januari en commissie Grondgebied 20 januari 2021

Aldus (on)gewijzigd vastgesteld door de commissie Samenleving op 23 februari 2021.

ID	Titel	Agendapunt	Toezegging	Portefeuillehouder
94	Bestemming pand (horeca/wonen) en locatie LPG-tank	Commissie Grondgebied 20-01-2021 4. Aankoop pand Rijksweg 37 te Mook	Naar aanleiding van onduidelijkheid over de bestemming informeert het college de raad over de bestemming van het pand (horeca/wonen). Verder wordt nagegaan in hoeverre de locatie van de LPG-tank op het achterterrein eventuele mogelijkheden voor bouwen beperkt.	G.J.M. Wienhoven
93	Overzicht kosten M&M security jaarwisseling	Commissie Samenleving 19-01-2021 9. Evaluatie jaarwisseling 2020-2021	De heer Gradisen zegt toe een overzicht van de kosten voor M&M security te verstrekken.	mr. drs. W. Gradisen
92	Huisvesting werkbedrijf	Commissie Samenleving 19-01-2021 6. Kaders voor meerjarenbegroting 2022-2025 MGR, overheveling participatiebudget en oprichting stichting	Het college zegt toe dat op het moment dat er ontwikkelingen zijn op het gebied van de huisvesting van het werkbedrijf de raad hierover te informeren.	drs. K. Peters

Datum	Onderwerp	Afzender	Toelichting	Advies afdoening	Rubriek
10-02-2021	Nieuwsbrief VPPG	Vereniging plaatselijke politieke groeperingen		V.K.A.	Nieuwsbrieven
10-02-2021	Manifest passend beleid voor collectieve en andere woonvormen	Ruimtevoorcollectiefwonen.nl		V.K.A.	
10-02-2021	Overzicht raadsinformatie iBabs	Griffie Mook en Middelaar		V.K.A.	
10-02-2021	Statenconferentie Brede Economische en Sociale Taskforce - vrijdag 12 februari 2021	Provincie Limburg		V.K.A.	Uitnodigingen
09-02-2021	Nieuwsbrief - week 6	Nederlandse Vereniging voor Raadsleden		V.K.A.	Nieuwsbrieven
09-02-2021	Geef de nieuwe kiezers een cadeau	New Book Collective		V.K.A.	
09-02-2021	Zorgen over verlies van de rust in de natuurgebieden (mountainbike route)	Inwoner	Behandeling in commissie Samenleving dd 23 februari	Ter behandeling in de raadscommissie	Inwoners
09-02-2021	Nazending voor Buitengewone ALV 12 februari 2021	VNG		V.K.A.	
09-02-2021	Proces-verbaal Lierdal Sportcenter	Lierdal Sportcenter		V.K.A.	
09-02-2021	Start consultatie herijking gemeentefonds	VNG		V.K.A.	
09-02-2021	Kiezers mogelijkheid bieden tot afleggen ondersteuningsverklaringen op 3 en 4 februari 2021	VNG		V.K.A.	

09-02-2021	Opkomst bij de verkiezingen 2021	St. Samenwerkende Maatschappelijke Organisaties Limburg		V.K.A.	
09-02-2021	Rapport inspectie van het onderwijs VVE	Ministerie Onderwijs, Cultuur en Wetenschap		V.K.A.	
09-02-2021	Online Festival van het Bestuur	Festival van het Bestuur		V.K.A.	
09-02-2021	Visitatierapport Destion	Stichting Visitatie Woningcorporaties Nederland		V.K.A.	
09-02-2021	Nederland en de wending naar Europese geopolitiek	Instituut Clingendael		V.K.A.	Nieuwsbrieven
05-02-2021	Festival van het openbaar bestuur	festival van het openbaar bestuur VNG		V.K.A.	Uitnodigingen
03-02-2021	Nieuwsbrief - week 5	Nederlandse Vereniging voor Raadsleden		V.K.A.	Nieuwsbrieven
03-02-2021	Openbare besluitenlijst Collegevergadering 2021-01-26	College van B&W		V.K.A.	Besluitenlijst B&W
02-02-2021	Samen helpen we verenigingen door de coronacrisis	Huis van de sport Limburg		V.K.A.	Nieuwsbrieven
02-02-2021	Omnichannelstrategie en wetsvoorstel Wet modernisering elektronisch bestuurlijk verkeer	VNG		V.K.A.	Nieuwsbrieven
02-02-2021	Concept - verslag Vergadering 25 januari 2021	Agendacommissie MGR		V.K.A.	Gemeenschappelijke regelingen

02-02-2021	Basispresentatie raad Mook en Middelaar 12 januari 2021	RES NML		V.K.A.	Gemeenschappelijke regelingen
02-02-2021	Belangenbehartiging en Lobbyen in de EU China High-Tech Webinars	Instituut Clingendael		V.K.A.	Nieuwsbrieven
02-02-2021	Corona Nieuwsbrief	Sijthoff Media		V.K.A.	Nieuwsbrieven
02-02-2021	Bekendmaking ontbreken tegenkandidaten voor VNG-bestuur en -commissies	VNG		V.K.A.	Nieuwsbrieven
02-02-2021	@Beeldspraak Januari-2 2021	Gelders Genootschap		V.K.A.	Nieuwsbrieven
02-02-2021	Motie Huishoudelijke Ondersteuning 2021	Hof van Twente		V.K.A.	
02-02-2021	Raadsledennieuwsbrief - januari 2021	VNG		V.K.A.	Nieuwsbrieven
02-02-2021	VNG volhardt in nullijn in overleg cao gemeenten	VNG		V.K.A.	Nieuwsbrieven
02-02-2021	Digitale informatiebijeenkomst over kaderbrieven Gemeenschappelijke regelingen	Griffierskring Gelderland Zuid		V.K.A.	Gemeenschappelijke regelingen
02-02-2021	Regionale ontwikkelingen en nieuwsberichten	Groene metropoolregio Arnhem Nijmegen		V.K.A.	Nieuwsbrieven
29-01-2021	Uitslag briefstemmen raadsvergadering 28 januari	griffier		V.K.A.	

27-01-2021	Openbare besluitenlijst Collegevergadering 2021-01-13	College van B&W		V.K.A.	Besluitenlijst B&W
27-01-2021	Openbare besluitenlijst Collegevergadering 2021-01-19	College van B&W		V.K.A.	Besluitenlijst B&W
27-01-2021	Openbare besluitenlijst Collegevergadering 2021-01-12	College van B&W		V.K.A.	Besluitenlijst B&W
27-01-2021	Bezwaar voorgenomen OZB verhoging	Bestuurslid Koninklijke Horeca Nederland afdeling Maas en Niers		Voor advies / uitvoering naar B&W	
27-01-2021	Nieuwsledenbrief coronacrisis nr. 24	VNG		V.K.A.	Nieuwsbrieven
27-01-2021	Corona Nieuwsbrief	Sijthoff Media		V.K.A.	Nieuwsbrieven
26-01-2021	Kadernota 2022 RUD Limburg Noord	Rud Limburg Noord		V.K.A.	Gemeenschappelijke regelingen
26-01-2021	Nieuwsapp voor en door de eerstelijnszorg	De Eerstelijns		V.K.A.	Nieuwsbrieven
26-01-2021	Ombudsagenda 2021	Nationale Ombudsman		V.K.A.	
26-01-2021	Bekendmaking Beste Bestuurder 2020 Bent u er ook online bij	Binnenlands Bestuur		V.K.A.	Nieuwsbrieven
26-01-2021	'Boodschappenboete' bijstand Wijdemeren blijft staan	Binnenlands Bestuur		V.K.A.	Nieuwsbrieven
26-01-2021	Ondersteuning gedupeerde ouders kinderopvangtoeslagaffaire	VNG		V.K.A.	Nieuwsbrieven
26-01-2021	Nieuwsbrief - week 4	Nederlandse Vereniging voor Raadsleden		V.K.A.	Nieuwsbrieven

22-01-2021	Nieuwsledenbrief coronacrisis nr. 23	VNG		V.K.A.	Nieuwsbrieven

Rubriek	Datum	Onderwerp	Afzender	Toelichting	Advies afdoening
Uitnodigingen	10-02-2021	Statenconferentie Brede Economische en Sociale Taskforce - vrijdag 12 februari 2021	Provincie Limburg		V.K.A.
Uitnodigingen	05-02-2021	Festival van het openbaar bestuur	festival van het openbaar bestuur VNG		V.K.A.
Nieuwsbrieven	03-02-2021	Nieuwsbrief - week 5	Nederlandse Vereniging voor Raadsleden		V.K.A.
Nieuwsbrieven	02-02-2021	Belangenbehartiging en Lobbyen in de EU China High-Tech Webinars	Instituut Clingendael		V.K.A.
Nieuwsbrieven	26-01-2021	Bekendmaking Beste Bestuurder 2020 Bent u er ook online bij	Binnenlands Bestuur		V.K.A.
Nieuwsbrieven	02-02-2021	Regionale ontwikkelingen en nieuwsberichten	Groene metropoolregio Arnhem Nijmegen		V.K.A.
Nieuwsbrieven	02-02-2021	Bekendmaking ontbreken tegenkandidaten voor VNG-bestuur en -commissies	VNG		V.K.A.
Nieuwsbrieven	02-02-2021	Samen helpen we verenigingen door de coronacrisis	Huis van de sport Limburg		V.K.A.
Nieuwsbrieven	02-02-2021	Omnichannelstrategie en wetsvoorstel Wet modernisering elektronisch bestuurlijk verkeer	VNG		V.K.A.

Nieuwsbrieven	26-01-2021	'Boodschappenboete' bijstand Wijdemeren blijft staan	Binnenlands Bestuur		V.K.A.
Nieuwsbrieven	26-01-2021	Ondersteuning gedupeerde ouders kinderopvangtoeslagaffaire	VNG		V.K.A.
Nieuwsbrieven	26-01-2021	Nieuwsbrief - week 4	Nederlandse Vereniging voor Raadsleden		V.K.A.
Nieuwsbrieven	09-02-2021	Nieuwsbrief - week 6	Nederlandse Vereniging voor Raadsleden		V.K.A.
Nieuwsbrieven	10-02-2021	Nieuwsbrief VPPG	Vereniging plaatselijke politieke groeperingen		V.K.A.
Nieuwsbrieven	22-01-2021	Nieuwsledenbrief coronacrisis nr. 23	VNG		V.K.A.
Nieuwsbrieven	02-02-2021	@Beeldspraak Januari-2 2021	Gelders Genootschap		V.K.A.
Nieuwsbrieven	27-01-2021	Nieuwsledenbrief coronacrisis nr. 24	VNG		V.K.A.
Nieuwsbrieven	09-02-2021	Nederland en de wending naar Europese geopolitiek	Instituut Clingendael		V.K.A.
Nieuwsbrieven	26-01-2021	Nieuwsapp voor en door de eerstelijnszorg	De Eerstelijns		V.K.A.
Nieuwsbrieven	02-02-2021	Corona Nieuwsbrief	Sijthoff Media		V.K.A.
Nieuwsbrieven	02-02-2021	Raadsledennieuwsbrief - januari 2021	VNG		V.K.A.
Nieuwsbrieven	02-02-2021	VNG volhardt in nullijn in overleg cao gemeenten	VNG		V.K.A.
Nieuwsbrieven	27-01-2021	Corona Nieuwsbrief	Sijthoff Media		V.K.A.

Inwoners	09-02-2021	Zorgen over verlies van de rust in de natuurgebieden (mountainbike route)	Inwoner	Behandeling in commissie Samenleving dd 23 februari	Ter behandeling in de raadscommissie
Gemeenschappelijke regelingen	02-02-2021	Concept - verslag Vergadering 25 januari 2021	Agendacommissie MGR		V.K.A.
Gemeenschappelijke regelingen	02-02-2021	Basispresentatie raad Mook en Middelaar 12 januari 2021	RES NML		V.K.A.
Gemeenschappelijke regelingen	02-02-2021	Digitale informatiebijeenkomst over kaderbrieven Gemeenschappelijke regelingen	Griffierskring Gelderland Zuid		V.K.A.
Gemeenschappelijke regelingen	26-01-2021	Kadernota 2022 RUD Limburg Noord	Rud Limburg Noord		V.K.A.
Besluitenlijst B&W	27-01-2021	Openbare besluitenlijst Collegevergadering 2021-01-12	College van B&W		V.K.A.
Besluitenlijst B&W	03-02-2021	Openbare besluitenlijst Collegevergadering 2021-01-26	College van B&W		V.K.A.
Besluitenlijst B&W	27-01-2021	Openbare besluitenlijst Collegevergadering 2021-01-13	College van B&W		V.K.A.
Besluitenlijst B&W	27-01-2021	Openbare besluitenlijst Collegevergadering 2021-01-19	College van B&W		V.K.A.
	10-02-2021	Manifest passend beleid voor collectieve en andere woonvormen	Ruimtevoorcollectiefwonen.nl		V.K.A.

	09-02-2021	Nazending voor Buitengewone ALV 12 februari 2021	VNG		V.K.A.
	29-01-2021	Uitslag briefstemmen raadsvergadering 28 januari	griffier		V.K.A.
	09-02-2021	Proces-verbaal Lierdal Sportcenter	Lierdal Sportcenter		V.K.A.
	09-02-2021	Start consultatie herijking gemeentefonds	VNG		V.K.A.
	09-02-2021	Kiezers mogelijkheid bieden tot afleggen ondersteuningsverklaringen op 3 en 4 februari 2021	VNG		V.K.A.
	09-02-2021	Opkomst bij de verkiezingen 2021	St. Samenwerkende Maatschappelijke Organisaties Limburg		V.K.A.
	09-02-2021	Rapport inspectie van het onderwijs VVE	Ministerie Onderwijs, Cultuur en Wetenschap		V.K.A.
	10-02-2021	Overzicht raadsinformatie iBabs	Griffie Mook en Middelaar		V.K.A.
	09-02-2021	Geef de nieuwe kiezers een cadeau	New Book Collective		V.K.A.
	09-02-2021	Online Festival van het Bestuur	Festival van het Bestuur		V.K.A.
	09-02-2021	Visitatierapport Destion	Stichting Visitatie Woningcorporaties Nederland		V.K.A.
	27-01-2021	Bezwaar voorgenomen OZB verhoging	Bestuurslid Koninklijke Horeca Nederland afdeling Maas en Niers		Voor advies / uitvoering naar B&W

	26-01-2021	Ombudsagenda 2021	Nationale Ombudsman		V.K.A.
	02-02-2021	Motie Huishoudelijke Ondersteuning 2021	Hof van Twente		V.K.A.

Aan:	Gemeente Mook en Middelaar, ten aanzien van mw. Rijcken
Kopie:	alle raadsleden van Mook en Middelaar
Betreft:	Concept Reactie Mobiliteitsplan Mook en Middelaar2020 d.d. 30 juni 2020
Datum:	22 februari 2021
Afzender:	Kerngroep Verkeersproblematiek Ringbaan en Heumensebaan Molenhoek

Met interesse hebben wij kennis genomen van de herziene versie van het Mobiliteitsplan Mook en Middelaar 2020, gedateerd 9 februari 2021 en het voorgenomen raadsbesluit met dezelfde datum.

Wij hebben geconstateerd dat in de stukken aandacht wordt besteed aan de overlast die wordt veroorzaakt door het doorgaande verkeer op de Heumensebaan (in de bebouwde kom) en de Ringbaan. Dit geeft ons wat moed om wederom uw aandacht te vragen voor onze zorgen die desondanks onverminderd zijn.

- Alle maatregelen rond de Heumensebaan en Ringbaan zijn geschrapt uit het mobiliteitsplan met uitzondering van de melding dat er in het kader van de Ecozone onderzoek wordt gedaan naar structurele oplossingen. Hoe lang moet er gestudeerd worden op een probleem dat helder is en waar al talloze onderzoeken op gericht zijn geweest?
- Wij zien geen enkele borging dat er daadwerkelijk oplossingen gaan komen. Staat er ergens een bedrag gereserveerd ten behoeve van de broodnodige oplossingen voor onze straten of worden de oplossingen straks op financieringsproblemen afgeschoten?
- Qua planning is totaal onduidelijk op welke termijn wij oplossingen mogen verwachten. Wanneer is het onderzoek afgerond? Wat is de deadline van definitief gerealiseerde oplossingen?

En… ondertussen neemt het aantal auto’s dat onze huizen passeert toe. Nemen de ruzies op het bruggetje toe. Nemen de onveiligheid, geluidsoverlast en stank toe.

Wist u dat deze kerngroep 131 huishoudens vertegenwoordigt? Namens deze huishoudens verwachten wij dat de gemeente concreet actie onderneemt. Een maatregel die genomen wordt al voor dat het onderzoek Ecozone is afgerond. Realiseer éénrichtingsverkeer van de Lindenlaan tot de Bovensteweg. Dat halveert de verkeersstroom. Plaats een stoplicht bij het bruggetje. Dat voorkomt alle ruzies, getoeter, voordringen e.d.

Doe het één (het onderzoek) maar laat het andere (éénrichtingsverkeer; stoplicht) niet na!!!!

Tot slot willen wij namens de 131 gezinnen aangemerkt worden als stakeholder met betrekking tot de Ecozone en aldus betrokken worden in de planvorming.

Onderwerp : Concept mobiliteitsplan Molenhoek
Van : Molenhoeks belang 5a NEE
Datum : 22.02.2021

Geachte commissieleden van Mook en Middelaar,
Geacht College van Mook en Middelaar,

In het eerste concept Mobiliteitsplan stonden m.b.t. de 5a variant de volgende passage:

“Op dit moment is er voor beide routes geen Politiek draagvlak. Er zijn dan ook geen ideeën en/of initiatieven voor een herstart er van”.

Dan komt de “Ecozone” op de proppen waarin een onderzoek naar een nieuwe “Rijksweg” de 5a variant, uit de hoge hoed wordt getoverd terwijl daar geen aanleiding voor was vanuit het mobiliteitsplan.

Vanuit het niets zijn hierin de Ringbaan en Heumensebaan onderdeel van de Ecozone geworden (tegen eigen advies gemeente in).

Met dit mobiliteitsplan ziet de gemeente de 5a variant kennelijk als “integrale maatregel” en geeft eigenlijk hiermee aan al een besluit te hebben genomen.

Conclusie, het vorige mobiliteitsplan heeft een onjuist beeld geschetst waardoor een grote groep inwoners op het verkeerde been is gezet.

Hier wordt de salami tactiek gehanteerd door bepaalde plannen niet te benoemen maar toch stukje bij beetje tot beleid worden gemaakt.

De 5a variant lijkt er te moeten komen.

Deze ontwikkeling is zeer zorgelijk!

Wij willen u meegeven dat Molenhoeks belang 5a NEE op dit moment ongeveer 300 tegenstanders van de 5a variant heeft.

Verder vragen wij met klem uw aandacht met betrekking tot het toegezegde stakeholderschap binnen het ecoplan. Wij willen actief participeren bij de totstandkoming van de onderzoeken van het ecoplan

Wij hebben ook erg goede ideeën om het door de kernen te verminderen en er niet te hard gereden kan worden waardoor er alternatieve routes zullen worden gekozen.

Met vriendelijke groet,

Molenhoeks belang 5a NEE

Ellen Boekwijt, Oscar van Deurzen, Koos Kalisvaart

Onderwerp : Concept mobiliteitsplan Molenhoek
Van : Molenhoeks belang 5a NEE
Datum : 22.02.2021

Geachte commissieleden van Mook en Middelaar,
Geacht College van Mook en Middelaar,

Wij zien het Mobiliteitsplan als leidraad voor de inwoners m.b.t wat er in de gemeente staat te gebeuren.

In het voorgaande plan dd. juni 2020 is ten aanzien van de 5a variant het volgende aangegeven:

"Op dit moment is er voor beide routes geen Politiek draagvlak. Er zijn dan ook geen ideeën en/of initiatieven voor een herstart er van".

Vervolgens komt er een Startnotitie Ecozone Molenhoek op de proppen waarin er een onderzoek naar een nieuwe "Rijksweg" de 5a variant, uit de hoge hoed wordt getoverd terwijl daar geen aanleiding voor was vanuit het nieuwe mobiliteitsplan van juni 2020.

Nu geeft de gemeente in het nieuwe mobiliteitsplan het volgende mbt de Ringbaan-Heumensebaan aan:

"De inspanningen om dit te realiseren zien wij als onderdeel van de Ecozone Molenhoek. Dus stoppen met ad hoc (onsamenhangende) maatregelen en overgaan tot een integrale maatregel (oplossing). In dit uitvoeringsprogramma wordt dit dan ook voorgesteld en zijn de plaatselijke maatregelen komen te vervallen."

Hieruit blijkt dat de gemeente nu ineens de Ringbaan en Heumensebaan onderdeel wil laten uitmaken van de gebiedsvisie Ecozone Molenhoek terwijl zij eerst aangaf dat dit niet de bedoeling is.

Aan de hand van dit mobiliteitsplan ziet de gemeente de 5a variant kennelijk als "integrale maatregel" en geeft eigenlijk hiermee aan al een besluit te hebben genomen.

Naar nu blijkt is met het mobiliteitsplan van juni 2020 dus een onjuist beeld geschetst aan de inwoners en hierdoor is een grote groep inwoners op het verkeerde been gezet.

De gemeente lijkt hiermee de salami tactiek te hanteren om bepaalde plannen die zij niet in eerste instantie benoemd er toch ongemerkt doorheen probeert te krijgen.

De 5a variant lijkt er te moeten komen, en de natuurwaarden lijken geen rol meer te spelen.

Wij vinden dit een zeer zorgelijke ontwikkeling en een onjuiste houding van het gemeentebestuur!

Ter informatie willen wij u meegeven dat Molenhoeks belang 5a NEE een zeer snel groeiende groep inwoners is met op dit moment tegen de 300 tegenstanders van de 5a variant.

Verder vragen wij met klem uw aandacht met betrekking tot het toegezegde stakeholderschap binnen het Ecoplan. Tot op de dag van vandaag hebben wij nog geen uitnodiging gehad van de gemeente.

Wij willen hier tevens kenbaar maken dat wij als belangengroep erg goede ideeën hebben om het verkeer dat door de kernen rijdt te verminderen en er voor te zorgen dat het verkeer niet te hard kan rijden waardoor er alternatieve routes zullen worden gekozen.

Onze visie op het stakeholderschap is het actief participeren bij de totstandkoming van de onderzoeken naar het Ecoplan en niet alleen op de hoogte worden gehouden.

Met vriendelijke groet,

Molenhoeks belang 5a NEE

Ellen Boekwijt, Oscar van Deurzen, Koos Kalisvaart

Gemeente Mook en Middelaar

Betreft burgerparticipatie betreft sluipverkeer en overlast verkeer Generaal Gavinstraat Mook

t.a.v. de griffier mevr. mr. M.A.M. van Arensbergen

Mook 23-2-2021

Geachte heer Wienhoven, beste medewerker afdeling samenleving,

Ons probleem betreft sluipverkeer en hard rijden door personenvervoer, vrachtvervoer en motoren. Dit is ongewenst op een erftoegangsweg, en het zorgt voor gevaarlijke situaties voor het groeiend aantal spelende kinderen in de wijk. Sluipverkeer rijdt harder dan bestemmingsverkeer met minder aandacht voor de omgeving. Daarnaast heeft het sluipverkeer en de geluidsoverlast consequenties voor onze gezondheid en de woningwaarde.

In het concept mobiliteitsplan 2021 wordt de Generaal Gavinstraat niet genoemd. Opmerkelijk gezien de meldingen/klachten van buurtbewoners nu en in het verleden. De betrokkenheid van de hele wijk is bij dit probleem is dus groot.

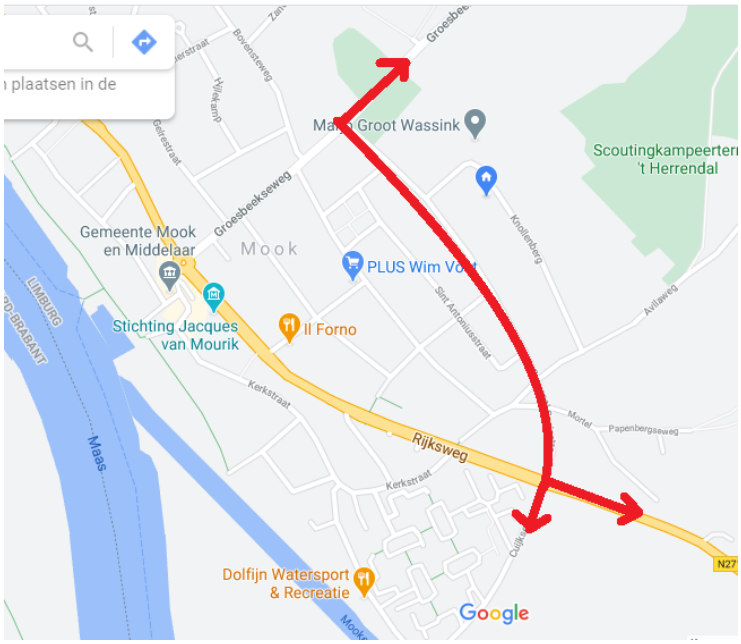
De straat voldoet niet aan het profiel erftoegangswegen. De weg nodigt uit tot hard rijden. Er is veel overzicht op rechte stroken weg zonder kruisend verkeer, wij willen dit aangepast.

Samenvattend:

- De straat is te aantrekkelijk als sluiproute.
- De Groesbeekseweg in Mook is remmend ingericht. Verkeer zal dit proberen te ontwijken.
- De straat voldoet niet aan de eisen voor erftoegangswegen.
- De bewegwijzering is onvoldoende. De 30km aanduidingen zijn onzichtbaar.
- Het verkeersbeeld gezien vanuit de Cuijksesteeg nodigt verkeer uit.

Ons verzoek:

- Bestempel de Generaal Gavinstraat vanaf de Groesbeekseweg en Rijksweg als “bestemmingsverkeer”.
- Richt de Generaal Gavinstraat passend in met verkeersremming.



Figuur 1: kortste routes verkeer vanaf pont Cuijksesteeg/Groesbeek/Gennep

Wij kijken uit naar uw reactie. Namens de bewoners van de Generaal Gavinstraat en omstreken.

Pierre Gijsbers, nr 15

Michel Christiaens, nr 23

Gemeente Mook en Middelaar

Betreft reactie op Concept Mobiliteitsplan Mook en Middelaar 2021

t.a.v. de griffier mevr. mr. M.A.M. van Arensbergen

Mook 23-2-2021

Burgerparticipatie betreft sluipverkeer en overlast verkeer Generaal Gavinstraat Mook

Geachte heer Wienhoven, beste medewerker afdeling samenleving,

Met plezier wonen wij aan de Generaal Gavinstraat in Mook, maar het valt ons op dat er veel sluipverkeer door de straat rijdt en dat er hard gereden wordt. Het betreft dan niet alleen personenvervoer, maar vaak ook overlast gevend vrachtvervoer en motoren. Het sluipverkeer is ongewenst, zeker op een erftoegangsweg, en de snelheid van het verkeer in de Generaal Gavinstraat zorgt voor gevaarlijke situaties met het toenemend aantal gezinnen met kinderen in de straat. Het pleintje bij de Mortel is een speelplein waar dagelijks veel kinderen spelen, waarlangs dit verkeer komt. Mijn kinderen mogen nu niet zonder begeleiding oversteken in onze straat. Het is algemeen bekend dat sluipverkeer harder rijdt dan bestemmingsverkeer, dit verkeer is immers nog niet op haar bestemming, maar onderweg.

Het sluipverkeer door de Generaal Gavinstraat heeft voor ons belangrijke consequenties zoals gevaar voor onze kinderen die spelen en zich verplaatsen en het geluidsoverlast dat dit verkeer veroorzaakt met de consequenties daarvan voor onze gezondheid. Met geluidsoverlast en verkeerstromen gaat een lagere woningwaarde gepaard. In het mobiliteitsplan kunnen we lezen dat sluipverkeer niet wenselijk is, dat begrijpen wij goed, het is verkeerstechnisch belangrijk om verkeer zo snel mogelijk te concentreren op de gebiedsontsluitingswegen.

Helaas zien wij in het mobiliteitsplan de Generaal Gavinstraat niet genoemd en wij zien géén maatregelen tegen sluipverkeer en hoge verkeersnelheden. Dit verbaast ons, aangezien we uit onze straat signalen opvangen dat er verschillende generaties van bewoners actie hebben ondernomen voor verbetering van de verkeerssituatie, wij merken dan ook een grote actiebereidheid onder bijna alle bewoners uit de straat met wie we contact hebben. We zullen dit later onderbouwen met een betrokken bewonerslijst.

Wij zien dat in het mobiliteitsplan in de tabel op pagina 25 dat erftoegangswegen minimaal:

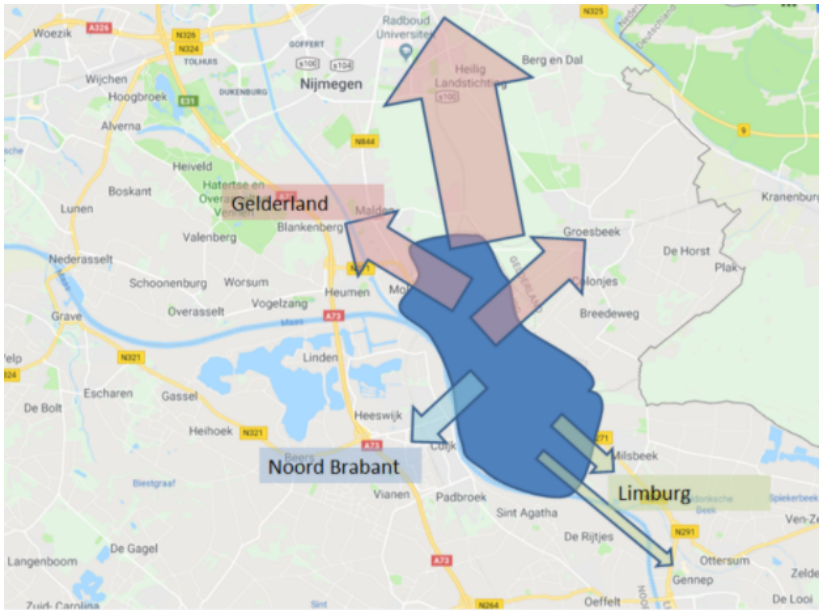
- Verhardingstype klinkerprint op asfalt moet zijn;
- Maximaal 5,8 meter breed mag zijn.

De Generaal Gavinstraat voldoet hier volstrekt niet aan, en zeker niet aan de eisen bij het “ideaal” van een erftoegangsweg. Deze weg nodigt uit tot hard rijden, zie figuur 1. Het profiel van de weg lijkt op een 50km weg met een paar drempels en niet op een erftoegangsweg geschikt voor een omgeving waar kinderen wonen. Er is erg veel overzicht, lange rechte stroken weg zonder kruisend verkeer, geen wegversmallingen, geen toepassing van klinkers, geen aanduiding voor fietsverkeer etc.



Figuur 1: straatbeeld Generaal Gavinstraat

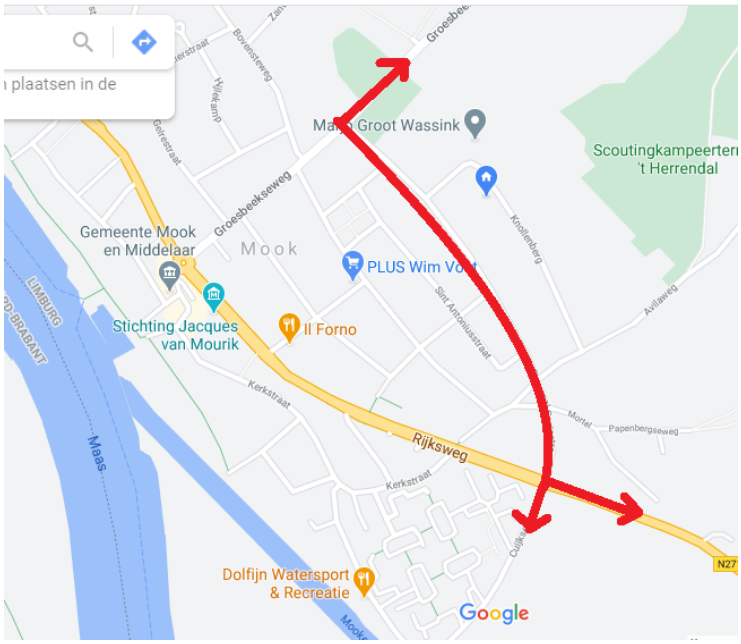
Het mag duidelijk zijn dat deze verkeerstroom niet de grootste stroom betreft in Mook en Middelaar, echter dat deze stroom bestaat kunt u hieronder zien (uit mobiliteitsplan Mook en Middelaar). De kortste route tussen Groesbeek en Gennep is helaas de Generaal Gavinstraat. Wij twijfelen er niet aan dat u deze stroom kunt meten of kunt voorspellen uit verkeersmanagement tools.



Figuur 2: verkeerstromen Mook en Middelaar

Het probleem bestaat volgens ons uit een aantal punten:

- Het is te uitnodigend én toegestaan voor doorgaand verkeer om de Generaal Gavinstraat als snelle route te gebruiken richting Groesbeek. Zie onderstaande figuur 3.
- De Groesbeekseweg is in Mook tussen de Rijksweg en Bovensteweg nu wél ingericht als erftoegangsweg met wegversmallingen, klinkers, zebra en meerdere kruisingen. Verkeer zal hierdoor logischerwijs proberen deze remmende voorzieningen te ontwijken, ook omdat het al een omweg is.
- De Generaal Gavinstraat voldoet niet aan de eisen “ideaal” met betrekking tot erftoegangswegen.
- De bewegwijzering van de straat is onvoldoende duidelijk in functie, er wordt zelfs actief naar het ‘Mook War Cemetery’ verwezen bij de weg naar de Gavinstraat als de te nemen route gezien vanaf de Rijksweg. Een 30km aanduiding is onzichtbaar.
- Het verkeersbeeld gezien vanuit de Cuijksesteeg nodigt verkeer uit in de Generaal Gavinstraat ondanks de drempel.



Figuur 3: kortste routes verkeer vanaf pont Cuijksesteeg/Groesbeek/Gennep



Figuur 4: logische route rechtdoor vanaf Cuijksesteeg en bewegwijzering Mook war Cemetery over Generaal Gavinstraat

Ons voorstel is om in het mobiliteitsplan wél aandacht te schenken aan het (sluip)verkeer door de Generaal Gavinstraat.

Als maatregelen stellen wij voor:

- Beperk de wettelijke doorgang door de Generaal Gavinstraat vanaf de Groesbeekseweg en Rijksweg tot “bestemmingsverkeer”.
- Richt de Generaal Gavinstraat in als erftoegangsweg conform de eisen “ideaal” en voeg daar aanvullend extra verkeersremmede maatregelen aan toe zoals wegversmallingen.

Wij kijken uit naar uw reactie. Namens de bewoners van de Generaal Gavinstraat en omstreken.

Pierre Gijsbers, nr 15

Michel Christiaens, nr 23

Aan: Gemeente Mook en Middelaar, ter attentie van de Griffier, Mw M Arensbergen

Kopie: alle raadsleden van Mook en Middelaar

Betreft: Inspreken Concept Mobiliteitsplan Mook en Middelaar 2021, Commissie Grondgebied (Vergadering 24/02/2021).

Datum: 23 februari 2021

Afzender: , gesteund door 27 omwonenden Molenhoek

Geachte Commissieleden,

Met belangstelling hebben wij kennisgenomen van het aangepaste Concept Mobiliteitsplan (MP) Mook en Middelaar 2021.

Ik beperkt mij hierin tot de verkeersproblematiek Ringbaan/Heumensebaan in Molenhoek.

Tot 2024 zijn geen middelen gereserveerd in het MP. Alle maatregelen ter verbetering zijn toegeschreven aan het onderzoek Ecozone Molenhoek. Dit is een studie naar structurele oplossingen voor de genoemde problematiek, maar realisatie van oplossingen gaat gezien de benodigde investeringen voorzienbaar velen jaren duren.

De bewoners wachten nu al meer dan 20 jaar op oplossingen. De verontwaardiging dat de Gemeente al die tijd niet tot een oplossing is gekomen om het verkeer buiten de woonwijk te geleiden, is groot. De aangekondigde versnelling van woningbouwprogramma's in de regio zorgt ervoor dat zelfs tijdens de looptijd van dit MP de verkeersintensiteit nog verder zal toenemen. Het is daarom niet acceptabel dat korte termijn of tijdelijke maatregelen om de huidige situatie te verbeteren niet zijn geconcretiseerd in het MP en ook naar het plan Ecozone Molenhoek (een beginnend onderzoek) zijn toegeschreven.

Die maatregelen zijn duidelijk: het delen van de verkeersbelasting met andere wegen van de gemeente door het instellen van éénrichtingsverkeer op de Heumensebaan tussen de Lindenlaan de Oude Bovensteweg. Daarmee wordt voor enige tijd de overlast gehalveerd. En het installeren van verkeerslichten bij het spoorbruggetje totdat de alsmaar weer uitgestelde vernieuwing van de spoorbrug met gescheiden doorgang voor fietsers en voetgangers eindelijk wordt gerealiseerd. Waar wachten wij op?

Daarnaast zou ik als stakeholder graag betrokken willen worden bij het Plan Ecozone Molenhoek om constructief mee te denken over een structurele oplossing om het doorgaande verkeer buiten ons woongebied te geleiden.

Met vriendelijke groeten,
Wijdemans,

Commissie Grondgebied

Dossiernummer	1286
Extern Zaak ID	CM19.2145
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	24 februari 2021
Agendapunt	5.b
Omschrijving	Mobiliteitsplan Mook en Middelaar 2021

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Grondgebied	**24 februari 2021**

Toelichting

Voor het verkeer- en vervoersbeleid van de gemeente zijn er vier ambities leidend: verbetering verkeersveiligheid, verbetering bereikbaarheid, verbetering leefbaarheid en stimulans duurzaamheid. Het Mobiliteitsplan geeft de kaders om deze doelen te bereiken samen met een Uitvoeringsprogramma voor de komende jaren.

Raadsvoorstel

Documentnummer	**CM19.2145**
Onderwerp	**Mobiliteitsplan Mook en Middelaar 2021**
Datum raadsvergadering	**4 maart 2021**
Raadscommissie	Grondgebied
Datum raadscommissie	24 februari 2021
Programma	Verkeer, vervoer en waterstaat
Portefeuillehouder	G. Wienhoven

Mobiliteitsplan Mook en Middelaar 2021

Inleiding

Begin 2016 heeft het bestuurlijk Regionaal Mobiliteitsoverleg Noord Limburg (RMO) besloten om een nieuwe mobiliteitsvisie op te stellen voor de regio en de inliggende gemeenten. Doel hiervan is enerzijds een samenhangend verkeers- en vervoerbeleid te voeren en anderzijds de mogelijkheden voor provinciale bijdragen in regionale verkeers- en vervoerprojecten te vergroten. De eerste stappen hierin zijn inmiddels gezet en heeft de gemeenteraad van de gemeente Mook en Middelaar in 2018 de visie en doelen vastgesteld voor het Regionale mobiliteitsplan, Trendsportal. Onderdeel hiervan was ook een conceptprojectenlijst met meer lokaal gerelateerde uitgangspunten en maatregelen en is besloten om over te gaan tot een lokaal projectenprogramma. In navolging hiervan is er gestart met het opstellen van het Mobiliteitsplan (MP) Mook en Middelaar. Een plan dat breder is dan alleen de (fysieke) verkeerssituaties, waar al snel aan gedacht wordt.

In november 2019 is uw raad geïnformeerd met een raadsmemo over de stand van zaken van het MP. De afgelopen periode is het conceptplan geactualiseerd en aangepast aan de nieuwe ontwikkelingen. Denk aan de uitwerking van de Strategische agenda Mook en Middelaar met specifiek de aanpak in Plasmolen en de startnotitie voor de Ecozone Molenhoek. Daarnaast een aantal provinciale projecten die ondertussen doorgang hebben gevonden zoals verbetering Maaslijn (verbreding spoorviaduct) en de herinrichting van de N271 (Rijksweg) in Plasmolen. Tevens is de gemeente in de tussentijd op het terrein van ‘mobiliteit en bereikbaarheid’ toegetreden tot de Regio Arnhem Nijmegen.

Het concept MP is aangepast naar aanleiding van de terinzagelegging. In deze periode konden inwoners en belanghebbenden, gedurende zes weken, op het plan reageren. De ontvangen reacties zijn verzameld en beantwoord in een reactienota (zie bijlage 4 van het MP). Het Mobiliteitsplan met bijlagen ligt nu aan u voor ter besluitvorming (zie bijlage 1).

Voorstel

1. In te stemmen met het Concept Mobiliteitsplan Mook en Middelaar 2021;
2. In te stemmen met het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Mook en Middelaar voor 2021;
3. In te stemmen met het verrichten van een (verkeerskundig) onderzoek naar oplossingen voor de verkeersroute A73 - Groesbeek, vooruitlopend en in relatie tot gebiedsprogramma Ecozone Molenhoek en ten laste van krediet Ecozone Molenhoek;
4. De afschrijvingstermijn van de huidige kredieten ‘Mobiliteitsplan 2020’ en ‘Mobiliteitsplan 2021’ te

wijzigen van 10 naar 25 jaar en de gevolgen te verwerken in de Zomerrapportage 2021.

Beoogd effect

Voor het verkeer- en vervoersbeleid van de gemeente zijn er vier ambities leidend:

- verbetering verkeersveiligheid;
- verbetering bereikbaarheid;
- verbetering leefbaarheid;
- stimulans duurzaamheid.

Het MP geeft de kaders om deze doelen te bereiken samen met een uitvoeringsprogramma voor de komende jaren. Hierbij zijn ook een aantal doelstellingen en uitgangpunten uit het collegeprogramma richtinggevend voor mobiliteit, zoals beschreven in paragraaf 5.4 van het MP.

Argumenten

1.1 Het MP is meer dan de afwikkeling van het verkeer en de verkeersveiligheid

Er is sprake van een ‘verbreding’ ten opzichte van de eerdere en meer traditionele verkeersplannen. Deze waren primair gericht op het thema ‘verkeer’ en de fysieke-inrichting daarbij. Het MP heeft ook raakvlakken met aspecten als leefbaarheid, economie, welvaart, recreatie en toerisme en duurzaamheid. Tevens is op grond van de kaders en ambitie een uitvoeringsprogramma voor de periode 2021-2024 in het MP opgenomen.

1.2 Het MP sluit aan op de visie en thema’s van het RMO en de ambities van de regio Arnhem Nijmegen

Het MP is een vervolg van de samenwerking op de regionale visie van ‘Trendsportal’ en het programma ‘Duurzame Mobiliteit en Bereikbaarheid’ van de regio Arnhem Nijmegen.

2.1 Het uitvoeringsprogramma is samengesteld op basis van maatwerk

De fysieke projecten en maatregelen zijn afgestemd op de (lokale) inzichten en ontwikkelingen. De projecten en maatregelen zijn niet alleen beoordeeld op de al lopende processen en het collegeprogramma, maar er is ook gekeken naar (toekomstige) ontwikkelingen, complexiteit, benodigde onderzoeken, participatie, noodzakelijk partnerschap en procedures. Ook is gezocht naar een balans in de financiële investeringen, zowel jaarlijks als in de totale planperiode. Het Uitvoeringsprogramma is daarbij niet ‘in beton gegoten’, maar is dynamisch.

2.2 Met het reeds beschikbare krediet kan uitvoering UP 2021 plaatsvinden

In dit voorstel wordt een doorkijk gegeven naar de totale kosten die voortkomen uit het MP en het bijbehorende Uitvoeringsprogramma. In de uitvoering en het beschikbaar stellen van krediet wordt echter een fasering

aangebracht. Het gaat nu om de maatregelen op de korte termijn (2021). Op een later moment zullen de (grotere) uitgaven voor de langere termijn (2023) aan uw raad worden voorgelegd. Dit in samenhang met de implicaties van het traject ZBB en het andere (mobiliteits-) vraagstuk, de spoorzone.

Voor 2021 is een krediet van € 140.900 nodig om uitvoering te geven aan de plannen uit het uitvoeringsprogramma van het MP. Een deel van het totaalbedrag kan bekostigd worden vanuit een subsidie uit de investeringsimpuls verkeersveiligheid, een regeling van het rijk. Onder het onderdeel financiën is dit verder inzichtelijk gemaakt. In de rijksbijdrage is een onderverdeling gemaakt tussen maatregelen die binnen één jaar na verlening van de rijksbijdrage moeten worden uitgevoerd en maatregelen die uiterlijk op 31 december 2025 moeten zijn uitgevoerd. Binnen de fasering kan het toegekende bedrag voor de korte termijn op tijd worden benut.

3.1 Een onderzoek als antwoord op de vele ontvangen reacties

Het hoge aantal indieners met reacties en oplossingen gerelateerd aan de verkeersroute A73 – Groesbeek, geven tezamen een duidelijk signaal. Er moet een oplossing komen voor de verkeersproblematiek, met draagvlak onder de bewoners en de politiek. De vele aangedragen oplossingen en andere mogelijke alternatieven voor deze verkeersroute, denk aan flitspalen of het instellen van eenrichtingsverkeer, zullen gebundeld en (verkeerskundig) nader onderzocht moeten worden. Dit in goede samenwerking met inwoners en betrokkenen.

3.2 Een onderzoek als antwoord op de motie van de DGP en PvdA

In uw raadvergadering van 18 november 2020 heeft u een motie aangenomen waarin u ons verzoekt om in de Startnotitie Ecozone Molenhoek niet automatisch te focussen op de 5A variant om de verkeersproblemen op te lossen, maar om ook te zoeken naar andere oplossingen. Daarnaast moet in het onderzoek zeker ook aandacht worden besteed aan de verkeersproblematiek van Heumensebaan-Ringbaan en Groesbeekseweg. Bovendien moet worden gezocht naar maatregelen / aanpassingen die binnen de technische en wettelijke mogelijkheden passen om geen aanzuigende werking van verkeer te krijgen. Het voorgestelde onderzoek naar oplossingen voor de verkeersroute A73 - Groesbeek, vooruitlopend en in relatie tot gebiedsprogramma Ecozone Molenhoek, geeft hier invulling aan.

Kanttekeningen

De kanttekeningen zijn in dit geval voornamelijk de aandachtspunten, risico's en overwegingen zoals in het MP uiteengezet op de pagina's 48 en 49.

Duurzaamheid

In het MP is sprake van een duurzaamheidscomponent. De gemeente Mook en Middelaar heeft deels haar mobiliteitsbewegingen verduurzaamd. Er is oog voor

goede en veilige voorzieningen en verbindingen voor het langzaam verkeer. Daarnaast wordt geanticipeerd op kansen en ontwikkelingen voor het stimuleren en promoten van duurzaam vervoer. Tevens wordt aangesloten bij de duurzaamheidsambities van Trendsportal en Regio Arnhem Nijmegen, ter verduurzaming van de mobiliteit.

Participatie

Het initiatief van het (lokale) Mobiliteitsplan is al enige jaren geleden gestart. In 2017 en 2018 zijn bewoners, belanghebbenden en de politiek uitgenodigd om deel te nemen aan bijeenkomsten over mobiliteit (visie Trendsportal). Ook is een extern verkeerskundig bureau BVA ingeschakeld om mee te denken over concrete maatregelen. De gemeente heeft via de dorpsraden gevraagd om reacties (input) over verkeerssituaties in de gemeente. Bureau BVA heeft naar aanleiding daarvan voorstellen gedaan over de verkeersmaatregelen. Daarnaast heeft het MP ter inzage gelegen en zijn de reacties beantwoord en opgenomen voor de verdere besluitvorming. Participatievorm is raadplegen - adviseren.

Financiën

Allereerst de onderstaande genoemde bedragen zijn exclusief BTW. De totale kosten van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit bedragen € 632.350. Echter is vanuit de investeringsimpuls verkeersveiligheid voor een aantal infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen een rijksbijdrage (subsidie) beschikbaar. Onderstaand staat puntsgewijs een opsomming van de maatregelen en waar van toepassing hoeveel subsidie er beschikbaar is.

Inventariseren en opstellen beheerplan verkeersborden (2021)
In het UP is een bedrag van € 15.000 opgenomen voor het beheren van verkeersborden. De verkeersborden worden getoetst op nut, noodzaak en kwaliteit. Ook het op orde brengen en houden van verkeersborden wordt uit dit bedrag bekostigd.

Groesbeekseweg Mook (2021)
In het UP is een bedrag van € 10.000 opgenomen om een onderzoek te doen en een ontwerp op te stellen om de situatie bij de komingang bij de kruising Bisseltsebaan te verbeteren.

Stationsstraat Molenhoek (2021)
In het UP is € 33.750 opgenomen voor de aanleg van een trottoir aan de noordzijde, gedeelte Keizershof-Lindenlaan en een bedrag van € 5.000 voor een onderzoek, samen € 38.750. Er is een rijkssubsidie beschikbaar van € 13.950 voor de aanleg van een voetgangersoversteekplaats ter plaatse als aanvulling. De oversteek wordt mede gezien als onderdeel van de (loop)route van en naar het station. De exacte locatie van de oversteek moet nog worden bepaald. De totaalkosten komen daarmee op € 52.700.

Pastoorsdijk Middelaar (2021)
In het UP is € 79.650 opgenomen voor snelheidsremmende maatregelen, verkeersplateaus en drempels. Er is een rijkssubsidie beschikbaar van € 22.500 voor de aanleg van drempels / plateaus. De subsidie(maatregel) komt overeen met de geplande maatregel in het UP en kan daarmee in mindering worden gebracht op het gevraagde krediet, waarmee een bedrag van € 57.150 over blijft.

Witteweg Plasmolen (2023)
In het UP is € 455.000 opgenomen voor onder andere snelheidsremmende maatregelen. Er is een rijkssubsidie beschikbaar van € 31.250 voor de aanleg van drempels / plateaus. De subsidie(maatregel) komt overeen met de geplande maatregel in het UP en kan daarmee in mindering worden gebracht op het gevraagde krediet, waarmee een bedrag van € 423.750 over blijft.

Begeleiding werkzaamheden (2021)
In dit voorstel is een bedrag van € 20.000 extra opgenomen ter bekostiging van de begeleiding van de werkzaamheden. Het betreft ondersteuning bij het bepalen en ontwerpen van de exacte maatregelen en begeleiding van de aanbesteding en uitvoering.

Totaalbeeld en fasering
De totaalkosten van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit komt daarmee op:
€ 632.350. Door de beschikbaarheid van subsidie wordt het bedrag € 564.650 (€ 67.700 lager dan oorspronkelijk). Voor fase 1 (2021) komen de kosten uit op:
€ 177.350, door subsidies € 140.900. Zoals zichtbaar in onderstaande tabel.

Uitgangspunt voor de subsidie van specifieke maatregelen is dat er sprake is van cofinanciering. 50% bijdrage van het rijk en 50% eigen bijdrage. Dit is in te vullen vanuit het gevraagde krediet. Daarnaast zijn er nog onzekerheden over eventuele (meer)kosten voor het verleggen van kabels en leidingen (nutsbedrijven). Het streven is om dit tot een minimum te beperken en met de uitwerking van de ontwerpen hier rekening mee te houden.

Overzicht kosten Uitvoeringsprogramma per planjaar:

Inspanningen (maatregel) per kern / straat	**2021 €**	**2022 €**	**2023 €**	**2024 €**	**Totaal**
Inventariseren en opstellen beheerplan verkeersborden	€ 15.000				
Mook - Groesbeekseweg (komingang)	€ 10.000				
Molenhoek - Stationsstraat (trottoirs en voetgangersoversteekplaats)	€ 52.700				
Plasmolen - Middelaar - Pastoorsdijk (snelheidsmaatregelen) - Witteweg (deels herinrichting)*	€ 79.650		€ 455.000		
Begeleiding werkzaamheden	€ 20.000				
Totaal	**€ 177.350**		**€ 455.000**		**€ 632.350**
Subsidies	€ 36.450		€ 31.250		€ 67.700
Netto	**€ 140.900**		**€ 423.750**		**€ 564.650**

* Aandacht voor tijdstip uitvoering, indien mogelijk en haalbaar, naar voren halen.

Er zijn reeds twee kredieten door u gevoteerd, te weten ‘Mobiliteitsplan 2020’ van € 54.000 en ‘Mobiliteitsplan 2021’ van € 130.000, totaal € 184.000, voldoende om de activiteiten gepland voor 2021 te dekken. Er resteert dan € 43.100. Het restant samen met de rijkssubsidies (voor de langere termijn) maken dat om de tweede fase mogelijk te maken nog een aanvullend krediet van € 380.650 nodig is. Deze uitvraag aan uw raad voor 2023 volgt later, zoals toegelicht bij argument 2.2.

De afschrijvingslasten van de bestaande kredieten zijn opgenomen in de meerjarenraming van de Programmabegroting 2020 en 2021. In de begroting is rekening gehouden met een afschrijvingstermijn van 10 jaar. Met de huidige inzichten kan deze worden bijgesteld naar 25 jaar. De investeringen die worden gedaan uit het krediet gaan aanzienlijk langer mee dan 10 jaar. Dat wil zeggen dat de totale lasten over meer jaren worden uitgesmeerd, de lasten per jaar dalen dus. De wijziging van de afschrijvingslasten ad € 11.040 voordelig wordt verwerkt in de Zomerrapportage 2021.

Communicatie

Het vastgestelde plan wordt op de gebruikelijke wijze gepubliceerd en zal online te raadplegen zijn. De communicatie die voortvloeit uit het uitvoeringsprogramma zal per project van invulling worden voorzien.

Uitvoering

Zoals opgenomen in het uitvoeringsprogramma als onderdeel van het MP.

Bijlage(n)

Bijlage 1 - Concept Mobiliteitsplan Mook en Middelaar 2021;

Bijlagen als onderdeel van het MP:

- Ongevalslocaties gemeente Mook en Middelaar, bron Viastat-Online;
- Rapportage ‘Maatregelenpakket Mobiliteit’, BVA Verkeersadviezen, d.d. 31-10-2018;
- Beoordelingsmatrix prioritering, BVA Verkeersadviezen, d.d. 31-10-2018;
- Reactienota Concept Mobiliteitsplan Mook en Middelaar 2021.

Mook, 9 februari 2021

Het college van burgemeester en wethouders van Mook en Middelaar,



De gemeentesecretaris
J.M.G. Smits- de Kinkelder



De burgemeester
mr. drs. W. Gradisen

Raadsbesluit

Documentnummer **CM19.2145**
Onderwerp **Mobiliteitsplan Mook en Middelaar 2021**

De raad van de gemeente Mook en Middelaar,

Gelezen het voorstel van het College van burgemeester en wethouders d.d. 9 februari 2021

Gelet op het advies van de raadscommissie d.d. 24 februari 2021

Besluit:

1. In te stemmen met het Concept Mobiliteitsplan Mook en Middelaar 2021;
2. In te stemmen met het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Mook en Middelaar voor 2021;
3. In te stemmen met het verrichten van een (verkeerskundig) onderzoek naar oplossingen voor de verkeersroute A73 - Groesbeek, vooruitlopend en in relatie tot gebiedsprogramma Ecozone Molenhoek en ten laste van krediet Ecozone Molenhoek;
4. De afschrijvingstermijn van de huidige kredieten ‘Mobiliteitsplan 2020’ en ‘Mobiliteitsplan 2021’ te wijzigen van 10 naar 25 jaar en de gevolgen te verwerken in de Zomerrapportage 2021.

Aldus besloten in zijn openbare vergadering d.d. 4 maart 2021

De raad voornoemd,

De griffier
mr. M.A.M. van Arensbergen

De voorzitter
mr. drs. W. Gradisen

Gemeente Mook en Middelaar

CONCEPT

Mobiliteitsplan Mook en Middelaar 2021



Station Mook-Molenhoek



Fietsbrug over de Maas (MaasWaalpad)

Verantwoording

Titel:	Mobiliteitsplan Mook en Middelaar 2021
Datum:	9 februari 2021 (concept)
Opsteller:	Afdeling Samenleving, gemeente Mook en Middelaar
Portefeuillehouder:	Wethouder de heer G. J. M. Wienhoven
Contactgegevens:	Gemeente Mook en Middelaar Postbus 200 6585 ZK Mook Tel. 024-6969111 Fax. 024-6961939 gemeente@mookenmiddelaar.nl

Inhoudsopgave

Samenvatting....4

1. Inleiding....5

2. Doelstelling....6

3. Proces en aanpak....7

4. Huidige situatie....8

4.1 Analyse huidig verkeer- en vervoersbeleid....9

4.2 Aandachtspunten....16

5. Beleidskaders en ambities....19

5.1 Nationale beleidskaders....19

5.2 Regionale beleidskaders....19

5.3 De nieuwe Omgevingswet....21

5.4 Collegeprogramma 2018 - 2021....22

6. Beleidsvoorstellen....23

6.1 Wensbeeld wegencategorisering....23

6.2 Inrichting, verkeersveiligheid en verkeersmaatregelen....24

6.3 Fietsen en fietsroutes....28

6.4 Parkeren....30

6.5 Openbaar Vervoer (OV)....31

6.6 Mobiliteit....31

6.7 Buurtgerichte aanpak....33

6.8 Verkeersroute A73 – Groesbeek....33

6.9 Vrachtwagenheffing snelwegen....34

7. Van visie en beleid naar doelen en maatregelen....35

8. Uitvoeringsprogramma Mobiliteit....40

8.1 Maatwerk - Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2021 – 2024....40

8.2 Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Mook en Middelaar, 2021 – 2024....41

8.3 Raakvlakken – aansluitende projecten....43

8.4 Aandachtspunten en overwegingen....47

9. Conclusie en aanbevelingen....50

9.1 Conclusie....50

9.2 Aanbevelingen....51

Bijlagen....53

Samenvatting

Het Mobiliteitsplan stelt een aantal aandachtspunten met verbeteringen voor met betrekking tot verkeer en vervoer in Mook en Middelaar. Daarbij zijn vier ambities leidend:

- verbetering verkeersveiligheid;
- verbetering bereikbaarheid;
- verbetering leefbaarheid;
- stimulans duurzaamheid.

In de eerste stap van het Mobiliteitsplan is de huidige stand van zaken van de mobiliteit en de verkeerssituaties in Mook en Middelaar in beeld gebracht. Dit zowel op regionaal als lokaal niveau. Wij hebben in kaart gebracht welke visies en verkeersplannen er de afgelopen jaren zijn opgesteld en welke verkeersmaatregelen er zijn genomen.

Bewoners, dorpsraden en andere vertegenwoordigers zijn gevraagd naar hun beleving en aandachtspunten op het terrein van mobiliteit en verkeersveiligheid binnen de gemeente. Het resultaat hiervan is als input meegenomen bij de totstandkoming van dit Mobiliteitsplan.

Op grond van een analyse van het vorige beleidsplan, bestaande visies, onderzoeken, wensbeelden en input vanuit inwoners en groeperingen is in dit plan een voorstel gedaan voor een ‘Meerjarig Uitvoeringsprogramma’. Dit met het doel om de mobiliteit in de gemeente Mook en Middelaar en de regio in stand te houden, te versterken en te verbeteren. De inhoud van het uitvoeringsprogramma betreft inspanningen op het gebied van beheer, beleid en uitvoering.

Het Mobiliteitsplan en het hierbij behorende uitvoeringsprogramma vormen een goede basis voor verdere bestuurlijke besluitvorming. Als wij alle ambities helemaal waar willen maken, zijn daar veel financiële middelen voor nodig.

Proces
De gemeenteraad van Mook en Middelaar besluit uiteindelijk over het plan, de prioriteiten en de financiële middelen die in de komende jaren beschikbaar komen voor mobiliteit. Voorafgaand aan de besluitvorming door de gemeenteraad is het conceptplan ter inzage gelegd, waarbij bewoners en belanghebbenden in de gelegenheid zijn gesteld om te reageren op het plan. Aan de direct betrokken partijen (actoren) is het plan toegezonden. Van de ontvangen reacties is een reactienota opgesteld. De nota is voor de besluitvorming door de gemeenteraad bijgevoegd bij het Mobiliteitsplan (bijlage 4).

1. Inleiding

De gemeente Mook en Middelaar hecht veel belang aan een veilige en prettige leefomgeving. Een goed netwerk van verkeer en vervoer hoort daarbij. Om deze reden heeft de gemeente een Mobiliteitsplan (MP) met meerjarig uitvoeringsplan opgesteld voor de periode 2021 - 2024.

Het MP beschrijft de korte en middellangetermijnvisie van de gemeente op het gebied van mobiliteit. De langetermijnvisie is in regionaal samenwerkingsverband uitgewerkt, onder de naam Trendsportal. In hoofdstuk 5 wordt er nader ingegaan op Trendsportal.

Aanleiding
Begin 2016 heeft het bestuurlijk Regionaal Mobiliteitsoverleg Noord Limburg (verder te noemen RMO) besloten om een nieuwe mobiliteitsvisie op te stellen voor de regio en de inliggende gemeenten. Doel hiervan is enerzijds een samenhangend verkeers- en vervoersbeleid te voeren en anderzijds de mogelijkheden voor provinciale bijdragen in regionale verkeers- en vervoersprojecten te vergroten. De eerste stappen hierin zijn inmiddels gezet en de raad van de gemeente Mook en Middelaar heeft op 8 maart 2018 de visie en doelen vastgesteld voor het regionale mobiliteitsplan, Trendsportal.

Naast de visie op regionaal niveau wil de gemeente beschikken over een lokaal Mobiliteitsplan, toegespitst op lokale vraagstukken en kansen. Met hieraan gekoppeld een meerjarig uitvoeringsprogramma. Met het besluit van 8 maart 2018 door de gemeenteraad is er eveneens een voorzet gedaan van de maatregelen en projecten binnen de gemeente, de zogenaamde ‘Concept Projectenlijst Mook en Middelaar’. De Projectenlijst is richtinggevend en er wordt dan ook aandacht aan geschonken in Hoofdstuk 7 ‘Van Visie naar Doelen en Maatregelen’.

Het MP schetst onder andere de leefbaarheid, bereikbaarheid, gewenste infrastructuur en verkeersveiligheid voor alle typen verkeer: bussen, vrachtauto’s, auto’s, fietsers en voetgangers. Kortom, de mobiliteit in ‘brede zin’. Ook beschrijft het MP op hoofdlijnen de te nemen maatregelen. Samen vormt het de leidraad voor beleid en investeringen in de komende jaren.

In 2019 is de gemeente Mook en Middelaar toegetreden tot de samenwerking in de regio Arnhem Nijmegen op het gebied van ‘duurzame mobiliteit en bereikbaarheid’. In het MP is er dan ook rekening gehouden met de aanpak en kaders van deze samenwerking.

2. Doelstelling

Voor het verkeer- en vervoersbeleid van de gemeente Mook en Middelaar zijn er vier ambities leidend:

- verbetering verkeersveiligheid;
- verbetering bereikbaarheid;
- verbetering leefbaarheid;
- stimulans duurzaamheid.

Met het gemeentelijk MP is het voor de gemeente Mook en Middelaar mogelijk om een integraal verkeers- en vervoersbeleid in stand te houden en te verbeteren. Dit ten aanzien van de vier ambities op zowel landelijk, provinciaal als gemeentelijk niveau.

1. Landelijk een samenhangend verkeers- en vervoerssysteem: verkeersveiligheid gericht op het beschermen van kwetsbare verkeersdeelnemers en het aanpakken van veroorzakers van onveilig verkeersgedrag.
2. Provinciaal een duurzaam verkeers- en vervoerssysteem: gericht op fiets en openbaar vervoer.
3. Gemeentelijk een integraal verkeers- en vervoersbeleid: verbeteren van bereikbaarheid, vergroten van verkeersveiligheid, verbeteren van leefomgeving en duurzaamheid.

Het Mobiliteitsplan geeft de kaders om de doelen te bereiken samen met een uitvoeringsplan voor de komende jaren. Er wordt tevens voortgeborduurd op de kaders die in 2018 (visie Trendsportal) door de gemeente zijn vastgesteld. In dit Mobiliteitsplan wordt teruggeblikt op het vorige verkeersveiligheidsplan en de gemeentelijke koers daarvan. Met de vaststelling van dit MP komt het verkeersveiligheidsplan 2007 te vervallen.

Het plan sluit aan op de visie en thema’s van Trendsportal en ambities van de regio Arnhem Nijmegen.

3. Proces en aanpak

Het gevoerde werkproces van dit Mobiliteitsplan is opgesplitst in twee delen.

Deel A: Evaluatie vigerend verkeersveiligheidsplan
Beschouwing van het huidig verkeers- en vervoersbeleid, landelijk, regionaal en gemeentelijk, met een beknopte evaluatie van het vigerende Verkeersveiligheidsplan uit 2007.

Deel B: Wensbeelden en maatregelen
In het najaar van 2018 zijn we gestart met het opstellen van een MP. Voor een juist inzicht hebben we informatie opgehaald bij inwoners en belanghebbenden. Een inventarisatie van hetgeen er bij bewoners leeft ten aanzien van verkeerssituaties en het verzamelen van suggesties met betrekking tot verkeersveiligheid.

Met het oog op politiek en maatschappelijk draagvlak is, in samenwerking met verkeerskundig adviesbureau BVA, een informatiebijeenkomst georganiseerd voor de stakeholders. Daarbij zijn bewoners in de gelegenheid gesteld om vragen te stellen en / of opmerkingen te maken over de verkeerssituaties in hun directe of indirecte omgeving. We hebben de dorpsraden in de gemeente gevraagd naar hun inzichten ten aanzien van het verkeer en eventuele knelpunten daarbij.

Bij de verdere uitwerking is samengewerkt met:
- betrokken ambtelijke diensten;
- buurgemeenten en regio Arnhem-Nijmegen en Limburg Noord;
- dorps- en wijkraden;
- burgers en andere belangengroepen zoals onder andere Veilig Verkeer Nederland (VVN).

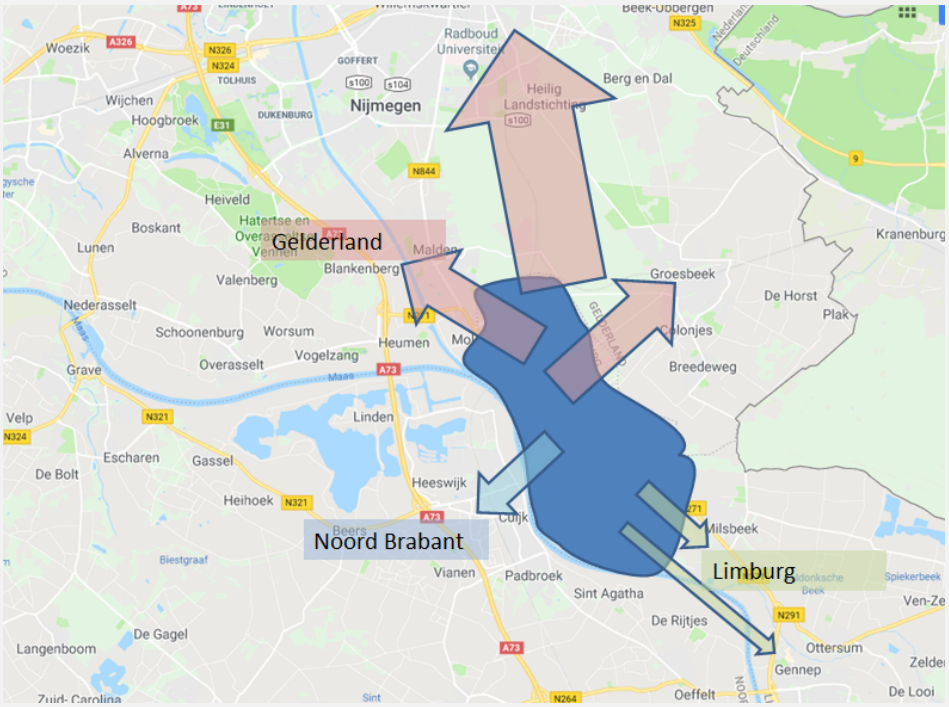
De conceptversie van het MP is voorgelegd aan stakeholders en heeft ter inzage gelegen. Van de ontvangen reacties is een reactienota opgesteld. De nota is voor de besluitvorming door de gemeenteraad bijgevoegd bij het Mobiliteitsplan (bijlage 4).

4. Huidige situatie

De gemeente Mook en Middelaar is de noordelijkste gemeente van de provincie Limburg. Ten zuiden grenst Mook en Middelaar aan de Limburgse gemeente Gennep. Aan de noordoostzijde zijn de Gelderse gemeenten Heumen en Berg en Dal gelegen. Westelijk bepaalt de Maas de gemeentegrens met het Noord-Brabantse Cuijk. De stuwwallen, bos, heide en de Maas maken de gemeente grotendeels tot een bijzonder natuurgebied. Toerisme en recreatie zijn dan ook belangrijke pijlers van het gemeentelijk beleid.

De gemeente telt 7.847 inwoners (1 januari 2020, bron: CBS) en heeft een oppervlakte van 18,82 km² (waarvan 0,48 km² water). De gemeente Mook en Middelaar heeft vier kernen: Mook, Middelaar, Molenhoek en Plasmolen.

De voorzieningen en bedrijvigheid in de gemeente concentreren zich in de kernen en het bedrijventerrein Korendal, tussen Mook en Molenhoek. In deze laatstgenoemde kernen zijn vooral de bedrijven en winkels gevestigd. Toerisme en horeca concentreren zich in en om de kern Plasmolen.



Visualisatie ligging Mook en Middelaar ten opzichte van de regio

Zoals op bovenstaande kaart te zien is, ligt de gemeente Mook en Middelaar in de kop van Limburg. Een bijzondere ligging, min of meer een ‘schanierfunctie’ met de Gelderse en de Noord-Brabantse regio’s. Duidelijk is dat Mook en Middelaar door haar ligging meer cohesie heeft met de directe omgeving van de stad Nijmegen (Rijk van Nijmegen) dan met de regio Limburg Noord. Dit heeft vanzelfsprekend zijn weerslag op de aanwezige infrastructuur en de verkeersstromen.

Mook en Middelaar heeft zitting in het Regionaal Mobiliteitsoverleg Noord-Limburg (RMO) (PHO Mobiliteit en Logistiek) en de samenwerking in de regio Arnhem Nijmegen (PHO Mobiliteit Arnhem-Nijmegen). De achterliggende gedachte hierbij is dat Mook en Middelaar zich op het snijvlak bevindt

van de regio's Limburg Noord en Arnhem-Nijmegen. De gemeente is economisch, sociaal en qua voorzieningen sterk gericht op centrumgemeente Nijmegen.

Qua bereikbaarheid zijn de snelweg A73, de provinciale N271 en de spoorlijn van Roermond naar Nijmegen (Maaslijn) de belangrijkste verbindingen. De N271 is de belangrijkste doorgaande weg van de gemeente en vervult momenteel als provinciale weg een regionale ontsluitingsfunctie voor het gebied ten oosten van de Maas voor de gemeenten Mook en Middelaar, Gennep en Bergen. De N271 wordt beheerd door de provincies Gelderland en Limburg. Alle overige openbare wegen op het grondgebied van Mook en Middelaar zijn in beheer bij de gemeente.

4.1 Analyse huidig verkeer- en vervoersbeleid

In het vorige Verkeersveiligheidsplan 2007 (planperiode 2008 – 2011) zijn enkele verkeerssituaties beoordeeld en heeft de gemeente met het vastgestelde beleid ook een uitvoeringsprogramma vastgesteld. In dit uitvoeringsprogramma zijn de volgende zaken aan bod gekomen:

- infrastructurele projecten: verblijfsgebieden ingericht;
- verkeerseducatie en handhaving: jaarlijks actieplan schoolomgevingen;
- effecten op verkeersveiligheid: totaal aantal slachtoffers neemt af, maar aantal ernstige slachtoffers neemt toe, fietsslachtoffers na autoslachtoffers grootste groep.

Evaluatie Verkeersveiligheidsplan 2007

Van het Verkeersveiligheidsplan zijn niet alle projecten uitgevoerd. Wel zijn enkele projecten of onderdelen nog in voorbereiding en in uitvoering. In onderstaand overzicht staan de maatregelen beschreven, zoals opgenomen in het vorige plan.

Maatregelen vorig Verkeersveiligheidsplan:

Locatie	Voorgestelde activiteiten en maatregelen	Prioriteit/jaar	Uitgevoerd
Stationsstraat	Gedeelte tussen N271 en de Zonneschijn éénrichtingsverkeer maken.	2008	De reconstructie-werkzaamheden zijn afgerond, maatregel niet meegenomen, na interne en externe afstemming.
Komtraverse N271 Molenhoek	Herinrichten in overleg met Provincie Gelderland (wegbeheerder).	2008	Ja
Burchtstraat	Bebording in orde maken. In overleg met bewoners parkeren oplossen.	2008	Ja
Kruispunt Bouwsteeg – Dorpsstraat en Dorpsstraat – Huissestraat	Kruispunten gelijkwaardig maken. Bij uitzichtproblemen spiegel plaatsen.	2008	Ja
Heikantseweg	In overleg met bewoners nagaan of FLEX-drempels oplossing is. Weginrichting afstemmen op 30 km zone-eisen.	2008	Ja
Kruispunt Cuijksesteeg – Rijksweg N271	Kruispunt te krap ontworpen. Contact opnemen met Provincie Limburg voor aanpassing kruispunt.	2008	Ja

Vervolg 'Maatregelen vorig Verkeersveiligheidsplan':

Locatie	Voorgestelde activiteiten en maatregelen	Prioriteit/jaar	Uitgevoerd
Kleine infrastructurele maatregelen	In combinatie met regulier onderhoud meenemen: • oversteek Esdoornlaan - Keurvorststraat (ROVL); • parkeerplaatsen bij Kinderdagverblijf Eikenlaan; • hoek Gulikstraat – Gulikstraat; • hoek Gouwenstraat – Schansweg.	2008	Ja
Update Duurzaam Veilig	Uitvoering van maatregelen volgend uit onderzoeksprojecten: • wegencategorisering; • fietsplan; • onderhoud verkeersborden.	2008 - 2010	Ja, uitgezonderd bordenonderhoud/ Inventarisatie.
Kruispunt Groesbeekseweg – Bovensteweg	Kruispunt aanpassen i.c.m. Centrumplan en structureel onderhoud, bijv. kruispuntplateau of uitritconstructies.	2009 – 2010	loopt
VOP Groesbeekseweg - Koningin Julianastraat	Kruispunt aanpassen i.c.m. Centrumplan en structureel onderhoud, bijv. kruispuntplateau, afsluiten Gelrestraat en nieuwe VOP.	2009 - 2010	loopt
N271 Plasmolen	Oversteekbaarheid verbeteren in overleg met Provincie Limburg i.c.m. herinrichting conform Duurzaam Veilig	2010 - 2011	In voorbereiding. Uitvoering in 2021.
Ringbaan	Functie en inrichting bezien, mede in relatie tot nieuwe ontsluitingsstudie Groesbeek – A73		loopt

Bron: Verkeersveiligheidsplan gemeente Mook en Middelaar (2007)

Huidige Wegencategorisering

In Limburg werkt de provincie aan een duurzame veilige inrichting van de verkeersinfrastructuur. Vanuit de regio wordt ingezet op verkeerseducatie en verduurzaming van mobiliteit. Daarnaast komt er aandacht voor verkeerseducatie in de vorm van verkeerspsychologie. In samenwerking met de regio wordt alsnog ingezet op de huidige functie van het wegennet. Dit houdt in dat de huidige wegencategorisering tegen het licht is gehouden.

De gemeente Mook en Middelaar heeft in het kader van het vorige Verkeersveiligheidsplan een wegencategorisering vastgesteld. De essentie van deze categorie-indeling is het toekennen van functies aan wegen. Door per wegcategorie voorspelbare situaties te creëren wordt het de weggebruiker duidelijk van welke wegcategorie hij gebruikmaakt en wat de functie is. Met het consequent en herkenbaar toepassen van de wegcategorieën wordt een sterke verbetering van de verkeersveiligheid verwacht.

Welke wegen hebben een verkeersfunctie, welke wegen hebben een verblijfsfunctie en welke link wordt gemist. Deze wegen zijn beoordeeld op dezelfde landelijke criteria Basiskenmerken wegontwerp, categorisering en inrichting van wegen:

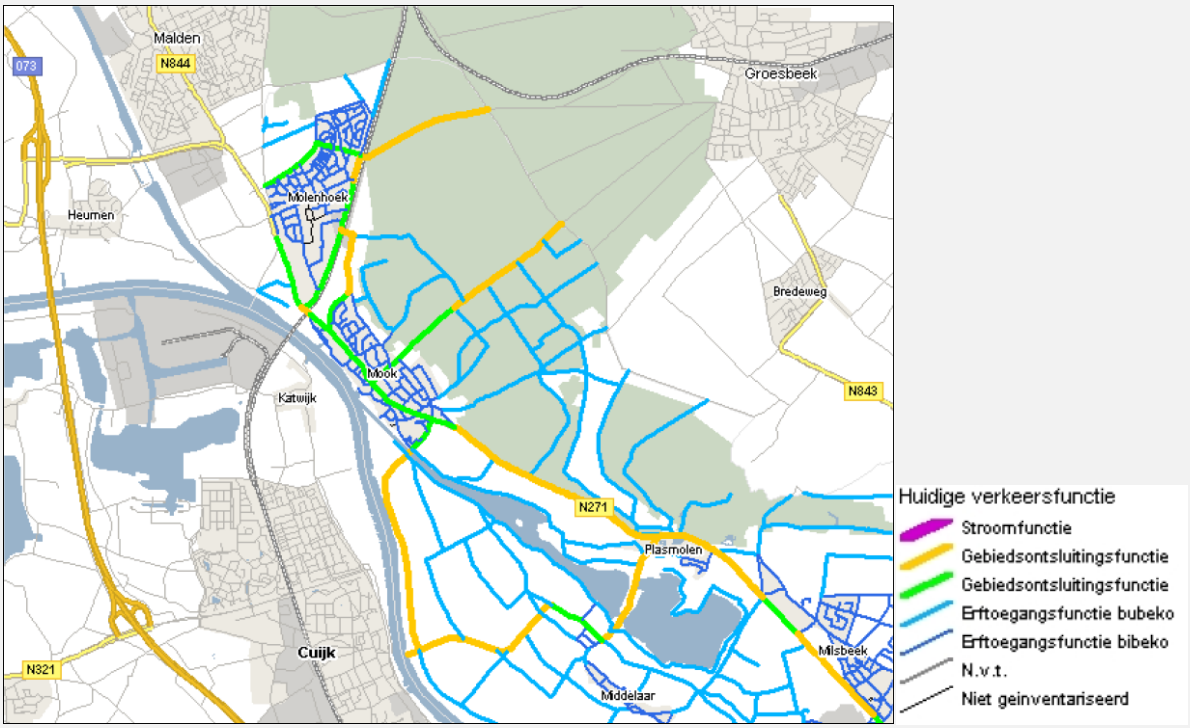
- **Stroomweg**
  Deze wegen zijn gericht op een zo veilig en betrouwbaar mogelijke afwikkeling van relatief grote hoeveelheden verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Zowel op de wegvakken als de kruispunten wordt prioriteit gegeven aan doorstromen. Dit vereist o.a. gescheiden rijrichtingen, ontbreken van overstekend en kruisend verkeer en in- en uitvoegend verkeer bij aansluitingen.
- **Gebiedsontsluitingsweg binnen en buiten bebouwde kom**
  Deze wegen zijn gericht op het stromen op de wegvakken, terwijl het uitwisselen plaatsvindt op kruispunten. De gebiedsontsluitingsweg vormt de verbindende schakel tussen stroomwegen en erftoegangswegen. In de praktijk zijn de meeste provinciale wegen een gebiedsontsluitingsweg. Binnen de bebouwde kom zijn de belangrijke gemeentelijke wegen gebiedsontsluitingswegen.
- **Erftoegangsweg binnen en buiten bebouwde kom**
  Deze wegen zijn gericht op het toegankelijk maken van erven en woonstraten. Dit betreft alle manoeuvres die nodig zijn voor het bereiken van particuliere percelen, openbare percelen, het in- en uitstappen en het laden en lossen van goederen. Op zowel de wegvakken als de kruispunten is sprake van uitwisseling. De snelheid dient hierbij laag te zijn.

Het streven is dat al onze wegen voldoen aan de landelijke Basiskenmerken Wegontwerp (CROW). Dit vergt tijd. Middels de gesprekken met enkele stakeholders zijn diverse knelpunten en wensen geregistreerd die kunnen uitmonden in een wijziging van de huidige wegencategorisering binnen de bebouwde kom van Mook en Middelaar. De vraag is of dat realistisch is.

Behoudens de wegencategorisering vanuit het rapport GVVP 2009 -2011 is er op bepaalde onderdelen een discrepantie. De oorzaak is de route A73-Groesbeek. In het verleden zijn er diverse studies gedaan naar een alternatieve en directe route tussen de A73 en Groesbeek (gemeente Berg en Dal). Dit heeft niet geresulteerd in (verdere) planvorming en realisatie van een alternatieve route.

De Ringbaan en Heumensebaan in Molenhoek en de Groesbeekseweg in Mook hebben de functie van gebiedsontsluitingsweg. Deze wegen hebben een 30 km per uur regime (de Groesbeekseweg deels). Hierbij speelt dat deze wegen door de kern en woonwijken lopen en daar tijdens de spitstijden een hoge intensiteit aan verkeer te verwerken krijgen. Dit komt de verkeerssituatie ter plaatse niet ten goede. Verkeersonveilige situaties moeten worden voorkomen. Aandachtspunt hierbij is dat de geldende snelheid in overeenstemming is met de inrichting van de weg.

Om de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren wordt in dit plan het alternatief van de directe route van en naar Groesbeek weer genoemd als mogelijke oplossing. In hoofdstuk 6 volgt een verdieping van dit onderwerp.



Huidige wegencategorisering (Bron: Verkeersveiligheidsplan Mook en Middelaar 2007)

Gemotoriseerd Verkeer

Gelegen in het noordelijkste puntje van de provincie Limburg wordt de verkeersstructuur van Mook en Middelaar grotendeels bepaald door de A73 en de N271. Deze belangrijkste ontsluitingswegen zijn noord - zuid gericht en vormen de directe verbinding met Malden en Nijmegen. De N271 richting het zuiden is de directe verbinding naar de Limburgse buurgemeente Gennep. Daarnaast zijn er twee routes met het oostelijke gelegen Groesbeek. Dit kan via de Ringbaan en Heumensebaan in Molenhoek en de Groesbeekseweg in Mook.

Naast het lokale verkeer maken de hierboven beschreven routes onderdeel uit van de verbinding A73-Groesbeek. Deze situatie leidt tot ongewenst verkeer in de kernen (woonwijken) en is al enkele jaren onderwerp van discussie. Daarnaast heeft de gemeente Nijmegen verkeersmaatregelen genomen in de oost/zuid-schil rondom de stad. Dit leidt tot (meer) diffuus verkeer in de regio, met als gevolg een hogere verkeersintensiteit in de kernen Malden, Molenhoek, Mook en Groesbeek. Regionale afstemming hierover is dan ook gewenst. Met het gereedkomen van het MaasWaalpad is er een extra knelpunt ontstaan op de kruising Ringbaan-Middelweg.

Langzaam verkeer

De gebiedsontsluitingswegen zijn uitgevoerd met vrijliggende fietsvoorzieningen (bij 50 km/uur) of fietssuggestiestroken (bij 30 km/uur). Op sommige wegen, zoals de doorgaande wegen als de Groesbeekseweg binnen de bebouwde kom, waar een 30 km/h snelheidsregime van kracht is, zijn de fietsvoorzieningen ook als fietsstrook aangelegd. Op de overige wegen is sprake van gemengd gebruik en maken fietsers dus gebruik van de rijbaan.

Daarnaast is in 2019 gestart met de bouw van de fietsbrug naar Cuijk, als onderdeel van de snelfietsroute Cuijk-Nijmegen (MaasWaalpad). De fietsbrug heeft als voordeel dat de fietsroute Cuijk–Mook–Nijmegen aanzienlijk wordt verkort, met als gevolg het terugdringen van het autoverkeer op

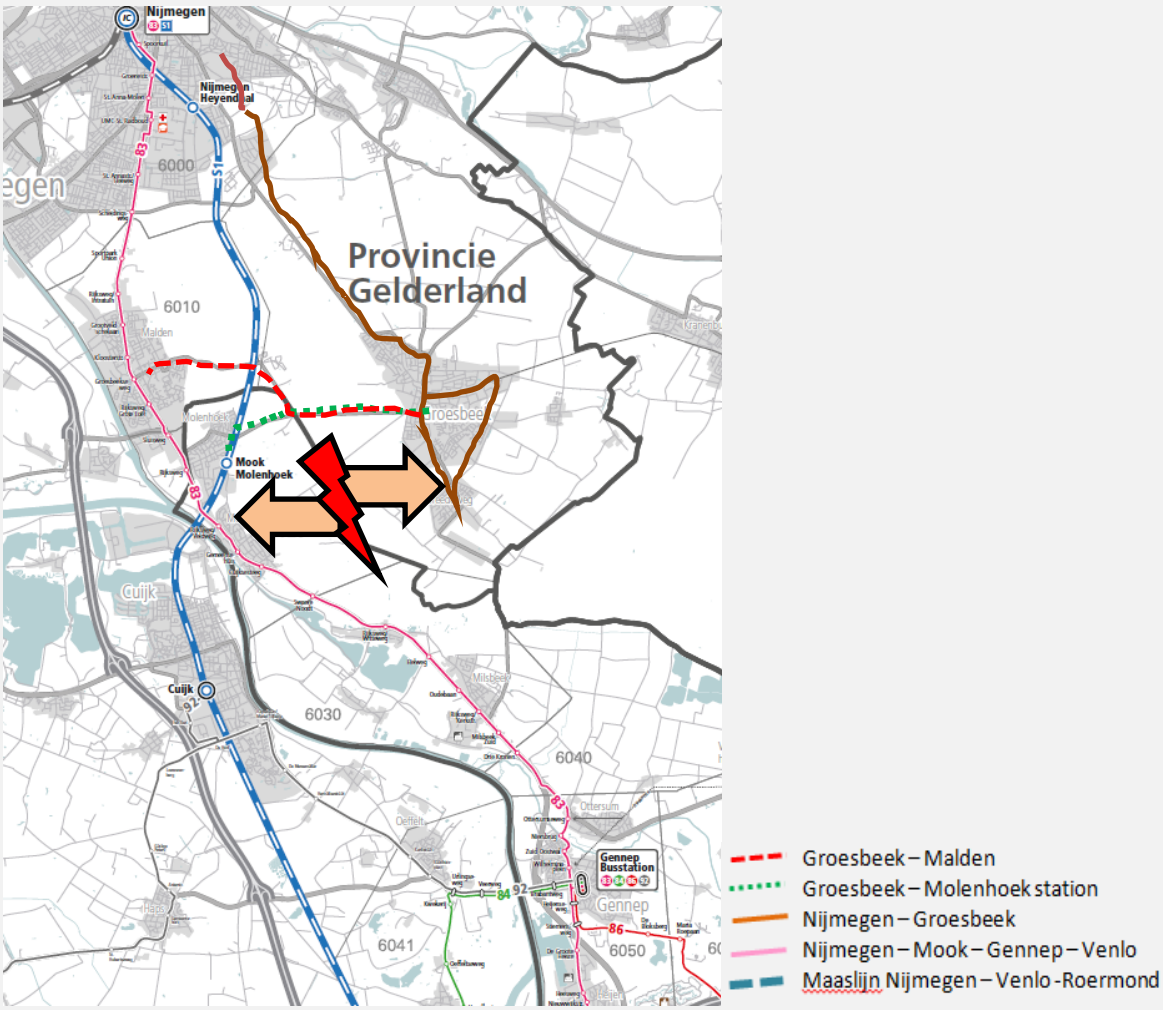
deze route. Daarnaast wordt ingespeeld op verduurzaming, bereikbaarheid en verbinding van de regio. Op 26 september 2020 was de opening en is het MaasWaalpad met De Maasover in gebruik genomen.

Openbaar Vervoer

Op 6 mei 2009 werd in het kader van Stadsregiorail het nieuwe station Mook-Molenhoek geopend op dezelfde plaats als het voormalige station Mook-Middelaar. Het station wordt bediend door de (stop)treinen van Arriva, tussen de stations Roermond en Nijmegen.

De gemeente Mook en Middelaar wordt verder bediend door twee buslijnen. Breng lijn 83 van Nijmegen naar Gennep en/of Venlo rijdt door Mook, maar het station wordt hierbij niet bediend. De buurtbus 564 van Breng rijdt van Groesbeek naar station Mook-Molenhoek. Echter niet naar Mook. Zo zijn niet alle kernen aangesloten op het OV-net, ook niet onderling. Een directe verbinding van Mook naar het 5 kilometer verderop gelegen Groesbeek is niet aanwezig. Volgens de routeplanner in 2019 is lopen sneller dan het openbaar vervoer.

De gemeente Mook en Middelaar en de provincie Gelderland zijn en blijven in overleg over mogelijke verbeteringen van het openbaar vervoer. Zo komt er een nieuwe buurtbus in de gemeente, die in ieder geval van Middelaar naar Malden zal rijden, via station Mook-Molenhoek.



OV-routes in en om Mook en Middelaar

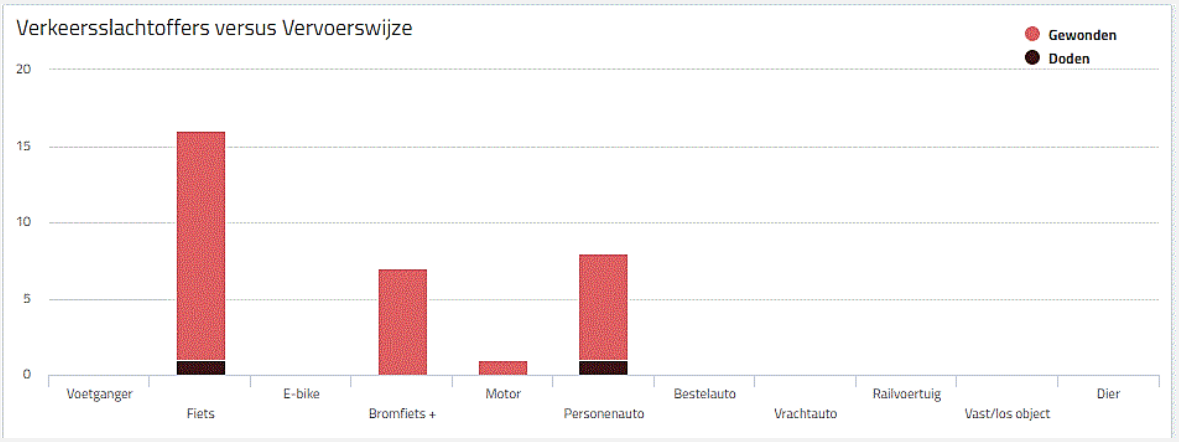
Doelgroepenvervoer

De gemeente dient op basis van wetgeving het vervoer te regelen voor bepaalde doelgroepen. Binnen de regio Arnhem - Nijmegen is de gemeente Mook en Middelaar met zeventien andere gemeenten een gemeenschappelijke regeling aangegaan, die dit vervoer verzorgt. Deze organisatie, bekend onder de naam AVAN, verzorgt het WMO-vervoer en het leerlingenvervoer. Inwoners uit onze gemeente die aan de daarvoor vastgestelde criteria voldoen, kunnen op aanvraag van dit vervoer gebruik maken.

Verkeersveiligheid

De in deze paragraaf besproken ongevallen zijn alleen de door de politie geregistreerde ongevallen (Bron: Viastat online). Bij veel ongevallen, vooral die met uitsluitend materiële schade die voor een deel een verzekeringskwestie zijn, komt de politie - uitzonderingen daargelaten - niet ter plaatse, waardoor hiervan geen of slechts beperkte registratie aanwezig is.

In de periode 2014 - 2020 (t/m Q3) zijn er in de gemeente Mook en Middelaar in totaal 188 verkeersongevallen geregistreerd. Van die ongevallen vonden er 106 plaats op wegen die in beheer zijn bij de gemeente. Bij de ongevallen was 14 keer een fietser betrokken. Van het totaal aantal ongevallen op wegen in gemeentelijk beheer waren er 87 ongevallen met alleen materiële schade, 17 met letsel en helaas twee dodelijke ongevallen. Beide keren een eenzijdig dodelijk ongeval.



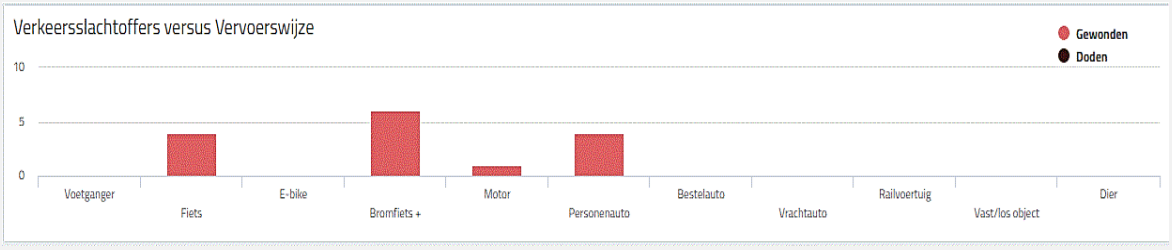
Verkeersslachtoffers op gemeentelijke wegen (Bron: Viastatonline.nl, 2020)



Verkeersslachtoffers op gemeentelijke wegen (Bron: Viastatonline.nl, 2020)

In de voorgaande grafiek lijkt het alsof in 2018 een grote toename is geconstateerd. Door de lage absolute getallen in de gehele gemeente lijkt dit een enorme uitschieter. De absolute toename heeft betrekking op de kruising snelfietsroute Middelweg-Ringbaan. Voor automobilisten en fietsers was dit een nieuwe situatie. Na enkele aanpassingen en een periode van gewenning hebben er geen ongevallen meer plaatsgevonden. De situatie blijft om aandacht vragen. Er worden aanvullende maatregelen voor deze locatie voorgesteld (zie Hoofdstuk 7 'Van Visie naar Doelen en Maatregelen').

Daarnaast is binnen de gemeente de Rijksweg N271 in beheer bij de provincie Limburg. Het aantal ongevallen is net als het aantal ongevallen op de gemeentelijke wegen aardig stabiel. Wel typerend is dat de bromfiets in verhouding vaker betrokken was bij een ongeval. De gemeente houdt via de regionale overlegstructuren als Trendsportal en ROVL hiervoor de vinger aan de pols.



Verkeersslachtoffers op provinciale wegen (Bron: Viastatonline.nl, 2020)



Verkeersslachtoffers op provinciale wegen (Bron: Viastatonline.nl, 2020)

De ernstige ongevallen (zwaar letsel en dodelijk) binnen de gemeente Mook en Middelaar zijn het gevolg van eenzijdige ongevallen. Het aantal geregistreerde ongevallen op het beheergebied van de gemeente geven echter geen aanleiding voor grote zorgen op het gebied van verkeersveiligheid. De ongevalslocaties zijn terug te vinden in bijlage 1.

Brommers op de rijbaan

Binnen de gemeente Mook en Middelaar is gevolg gegeven aan de landelijke wetgeving om brommers op de rijbaan te laten rijden. Voor Mook en Middelaar heeft dit geen enkel gevolg gehad voor de verkeersveiligheid op de gemeentelijke wegen. Dat wil zeggen dat er geen ongevallen met scooters en brommers zijn geregistreerd die een andere afloop konden hebben.

Trends met invloed op verkeersveiligheid
De elektrische fiets wint al jaren aan positie. De e-bike is geen seniorenfiets meer en wordt tegenwoordig ook gebruikt door forenzen en middelbare schooljeugd. Daarnaast worden ook speedpedelecs steeds meer ingezet. De snelheden die gehaald worden met deze fietsen zijn hoger dan met een normale fiets. De gevolgen van ongevallen zijn dan ook groter, voornamelijk onder ouderen.

In de afgelopen jaren is het gebruik van de smartphone in het verkeer (in het bijzonder tijdens het fietsen) toegenomen. Verkeersdeelnemers zijn zich hierdoor minder bewust van hun omgeving, hetgeen de verkeersveiligheid negatief beïnvloedt. Cijfers hierover zijn nog niet beschikbaar, evenmin als de verdeling tussen ouderen en jongeren en de precieze gevolgen ten aanzien van verkeersveiligheid. Weinig mensen geven na een ongeval eerlijk toe dat ze afgeleid waren door hun smartphone. De wetgeving met betrekking tot smartphonegebruik op de fiets is dan ook per 1 september 2019 aangepast.

Educatie en communicatie zijn belangrijke middelen om gebruikers bewust te maken van de risico's van gebruik van de e-bike en smartphone in het verkeer.

4.2 Aandachtspunten

Uit de contactmomenten met de bewoners en dorpsraden zijn de volgende zaken naar voren gekomen: verkeersveiligheid, snelheid van gemotoriseerd verkeer en situaties met betrekking tot de verkeersveiligheid voor fietsers. Onder andere deze categorieën zijn in de volgende paragrafen opgenomen. De aflopende volgorde van de paragrafen is gebaseerd op de hoeveelheid knelpunten per categorie. Met de bewoners van de Ringbaan en Heumensebaan te Molenhoek én de gemeente Mook en Middelaar is er geregeld contact geweest (overleggen) over de verkeerssituatie in hun straat, specifieke aandacht voor het doorgaande autoverkeer van en naar Groesbeek.

Fiets
Inwoners van Mook en Middelaar melden geregeld dat er een aantal gevaarlijke situaties voor fietsers in Mook en Molenhoek zijn. Zo ervaart men bovenal hinder op de verbindende wegen richting Groesbeek. Daarnaast vindt men diverse oversteekpunten gevaarlijk en zijn sommige voorrangssituaties onduidelijk. Zo wordt weinig voorrang gegeven waar dit wel de bedoeling is. De locaties waar deze knelpunten het meest naar voren komen zijn de snelfietsroute-oversteek bij de Ringbaan, en een aantal aansluitingen aan de Veldweg en aan de Groesbeekseweg. Buiten de Veldweg, zijn dit de verbindingswegen van en naar Groesbeek.

Parkeren
Over het algemeen ondervinden inwoners en leden van dorpsraden en belanghebbendenorganisaties weinig tot geen overlast. Behoudens enkele meldingen, is het aantal klachten bij de gemeente beperkt. Op het gebied van parkeren zijn de klachten over het algemeen van dezelfde strekking: parkeren op het trottoir, te weinig parkeerplaatsen en hinderlijk parkeren. Vanuit het toeristische Plasmolen komen verhoudingsgewijs weinig tot geen klachten.

Verkeersveiligheid
Het hanteren van de inrichtingskenmerken van de wegen is sinds het verkeersveiligheidsplan 2007 opgepakt. Op basis van de vastgestelde wegcategorisering is vervolgens gewerkt aan een uniforme

weginrichting, waarbij op 50 km/h wegen sprake is van voorrangskruispunten en in 30- en 60-zones alle kruispunten in principe gelijkwaardig zijn. Na het vaststellen van de wegcategorisering kan een schouw in beeld brengen welke situaties in beheer bij de gemeente Mook en Middelaar aan Duurzaam Veilig aangepast zouden moeten worden. Het advies luidt de uitvoering per kern c.q. deel van het buitengebied op te pakken.

Toch worden op het gebied van verkeersveiligheid nog bepaalde verkeerssituaties op wegvakken, in bochten en op kruispunten door inwoners als knelpunten benoemd. Hierbij wordt voornamelijk de zorg uitgesproken bij het oversteken in combinatie met hard rijdend verkeer. Naast de verkeersveiligheid is ook leefbaarheid vaak benoemd. Zo spreekt men zorgen uit over onder andere de luchtkwaliteit. Klachten over hoge snelheden betreffen vaak de N271 en de wegen van en naar Groesbeek. Dit zijn de Ringbaan en Heumensebaan te Molenhoek en de Groesbeekseweg in Mook.

Als oplossing voor hoge snelheden wordt dan ook vaak aangegeven om snelheidsremmende maatregelen te nemen. Bij snelheidsremmende maatregelen wordt gedacht aan het plaatsen van een versmalling in de vorm van bloembakken of aan strenge handhaving. Daarnaast is er het probleem van de vergrijzing en het gebruik van moderne en ‘snelle’ fietsen, zoals: de e-bike en speedpedelec. Dit houdt in dat aandachtspunten verschuiven.

Openbaar vervoer
Mook heeft een goede treinverbinding met Nijmegen en Venlo. Een keer per kwartier vertrekt een trein vanuit Mook-Molenhoek naar Nijmegen en Venlo. Toch komen er met regelmaat meldingen binnen als een overvolle trein die doorrijdt, een volledig bezette parkeerplaats of het niet bereikbaar zijn van het station door ander regulier openbaar vervoer. De lijndienst 83 rijdt via de N271 vanuit Gennep naar Heumen-Nijmegen en doet het station niet aan.

Ook wordt niet iedere kern van de gemeente Mook en Middelaar, lees Middelaar, door openbaar vervoer bediend. Daarnaast is er geen verbinding tussen Mook en Groesbeek. Alleen de buurtbus vanuit Groesbeek heeft een verbinding met het station.

Met regelmaat komt het voor dat de trein over ‘de Maaslijn’ doorrijdt en reizigers laat staan wegens een gebrek aan capaciteit. De gemeente heeft hier via verschillende kanalen aandacht voor gevraagd, bij de buurgemeenten, rechtstreeks bij de Provincie Limburg, en vanuit het RMO. Een duurzame oplossing wordt pas verwacht met de realisatie van de elektrificatie in 2025.


Station Mook-Molenhoek

Bereikbaarheid

De gemeente Mook en Middelaar ligt nabij de snelweg A73 en de provinciale weg N271 (Venlo – Nijmegen) loopt door de gemeente. Buiten de kern Middelaar, gaat deze weg door de overige kernen, Molenhoek, Mook en Plasmolen. Lijnbus 83 gaat over de N271. De gemeente heeft het treinstation Mook-Molenhoek aan de Maaslijn Roermond-Nijmegen. De bereikbaarheid van het station is wel een aandachtpunt. Naast de buurtbus uit Groesbeek (lijn 564) is er geen openbaar vervoer dat het station aandoet. Ook het smalle spoorviaduct in de Heumensebaan is een belemmering. Zeker voor fietsers uit Groesbeek en de overige kernen van de gemeente Berg en Dal. Met de herprofilering van de Bovensteweg is de bereikbaarheid van het station vanuit Mook wel sterk verbeterd.

De volgende aandachtspunten komen uit de voorafgaande uiteenzetting naar voren:

- Er zijn een aantal locaties met knelpunten voor de verkeersveiligheid van fietsers;
- Op het gebied van parkeren wordt over het algemeen weinig overlast ervaren;
- Er zijn op sommige wegen zorgen over de verkeersveiligheid en leefbaarheid;
- Het ontbreken van OV tussen alle kernen van de gemeente;
- Op de buurtbus van Groesbeek na, geen OV bij station Mook-Molenhoek (gemis ketenmobiliteit);
- Ontbreken van de OV-fiets (of iets soortgelijks) bij het station Mook-Molenhoek.

5. Beleidskaders en ambities

Het Mobiliteitsplan is opgesteld in lijn van bestaande nationale en regionale beleidskaders. Specifiek het initiatief (visie) Trendsportal vanuit het Regionaal Mobiliteitsoverleg (RMO) Noord-Limburg. Waaruit ook ambities zijn geformuleerd.

5.1 Nationale beleidskaders

De “Planwet verkeer en vervoer” regelt dat elke bestuurslaag, van Rijk tot gemeente, een verkeers- en vervoersplan moet vaststellen. Het doel hiervan is om een samenhangend verkeers- en vervoerssysteem voor heel Nederland te bereiken.

De “Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte” verwoordt het nationale verkeers- en vervoersbeleid met een Europese en mondiale blik. Het doel is de concurrentiekracht te vergroten, de bereikbaarheid te verbeteren en een leefbare en veilige omgeving te waarborgen.

Daarnaast is er sinds de jaren ‘90 van de vorige eeuw “Duurzaam Veilig Verkeer” een initiatief van de verschillende Nederlandse overheden om preventief de verkeersveiligheid van het wegverkeer te verhogen.

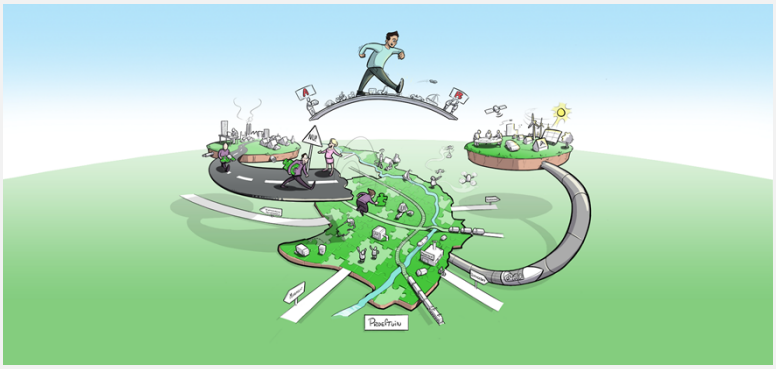
5.2 Regionale beleidskaders

Mook en Middelaar maakt deel uit van een aantal regio’s. Zowel regio Noord-Limburg als de regio Arnhem-Nijmegen hebben een aantal beleidskaders opgesteld.

RMO en Trendsportal

Het Regionaal Mobiliteitsoverleg (RMO) Noord-Limburg is een samenwerkingsverband van de gemeenten Mook en Middelaar, Gennep, Bergen, Venray, Horst aan de Maas, Venlo, Peel en Maas, en Beesel op het gebied van verkeer en vervoer. Gezamenlijk formuleren zij het verkeers- en vervoersbeleid voor de regio.

Onderdeel van het RMO is het initiatief Trendsportal. Trendsportal biedt inwoners, bedrijven, belangstellenden en overheden toegang tot prikkelende ideeën en een onverwachte kijk op verkeers- en vervoersvraagstukken in Noord-Limburg. Trendsportal is een initiatief van de acht gemeenten van het RMO Noord-Limburg en staat open voor iedereen die zich, persoonlijk of professioneel, betrokken voelt bij en actief wil bijdragen aan duurzame, veilige en slimme mobiliteit voor morgen.



Trendsportal acteert momenteel nog op een redelijk hoog abstractieniveau. Het is nu zaak om het beleid handen en voeten te geven en aan te geven welke maatregelen lokaal een bijdrage kunnen leveren aan het realiseren van het gewenste toekomstbestendige vervoerssysteem. Trendsportal bevat hiervoor voor de gemeente Mook en Middelaar al een eerste aanzet in de vorm van een conceptprojectenlijst. Deze projectenlijst bestaat uit een vijftiental projecten. De raad heeft hiervan in 2018 kennisgenomen en deze eveneens vastgesteld. Deze conceptprojectenlijst is een eerste aanzet om te komen tot een concreet maatregelenpakket dat (op korte termijn) kan worden uitgevoerd.

De ambitie van Trendsportal is om in 2040 dé klimaatvriendelijkste, toegankelijkste en veiligste regio van Nederland te zijn op het gebied van mobiliteit, waarbij mobiliteit bijdraagt aan een fijne leefomgeving voor iedereen. Trendsportal heeft als missie om deze ambitie gezamenlijk met burgers, ondernemers, het onderwijs, maatschappelijke partijen en (semi-)overheden te verwezenlijken.

Zoals is aangegeven bevat Trendsportal voor de gemeente Mook en Middelaar een vijftiental projecten. Per project is aangegeven onder welke programmalijn het valt en welke doelen worden nagestreefd en met de betreffende maatregelen worden bereikt (of juist niet). De programmalijnen die worden onderscheiden zijn:

Programmalijnen Trendsportal
Verhogen kwaliteit van leven; mobiliteit zodat iedereen mee kan doen;
Verbeteren verkeersveiligheid; streven naar 0 verkeersslachtoffers;
Aantrekkelijk mobiliteitssysteem; robuust, attractief en betrouwbaar;
Ondersteunen Milieu- en Energietransitie; overschakelen op schone en stille mobiliteit;
Verbeteren Ruimtelijk-Economische Bereikbaarheid

De bovenstaande programmalijnen hebben diverse regionale subdoelstellingen. Deze doelstellingen vallen binnen het MP van de gemeente Mook en Middelaar en voldoen conform de subdoelstellingen aan de hoofddoelstelling van de regionale visie van Trendsportal.

Hoofddoelstelling	**Subdoelstelling**
Verhogen kwaliteit van leven	toegang tot mobiliteit
	fietsen is gezond
	bereikbare voorzieningen
	regionaal netwerk
	marktinitiatief
	burgerinitiatief
	bewustwording Trendsportal
Verbeteren Ruimtelijk-Economische bereikbaarheid	spoor Maaslijn
	capaciteit snelwegen
	provinciale wegen
	bereikbare bedrijventerreinen
Aantrekkelijkheid mobiliteitssysteem	**compleet fietsnetwerk**
	bewustwording deelsysteem
	duurzaam mobiliteitssysteem
	zorgeloos rijden
Verbeteren verkeersveiligheid	**0 verkeersdoden**
	0 verkeersslachtoffers
	onderwijsprogramma's
	goed voorbeeld ouders
	veilige buurten
	verkeersveilige ouderen

Vervolg

Hoofddoelstelling	**Subdoelstelling**
Ondersteunen milieu- en energietransitie	**korte verplaatsingen**
	emissieloos reizen
	duurzame dienstkilometers
	duurzame inkoop
	emissieloos bevoorraden
	aandeel diesel verlagen
	Aantal laadpalen omhoog en 2-way laadpalen

Regio Arnhem – Nijmegen

Ten aanzien van Mobiliteit en verkeer is er een duidelijke relatie tussen de gemeente Mook en Middelaar en de plaatsen en voorzieningen in de provincie Gelderland. In het verleden heeft de gemeente dan ook voor de thema's 'verkeer- en vervoer' geparticipeerd in het samenwerkingsverband Stadsregio Arnhem Nijmegen. Het samenwerkingsverband is in 2014 opgeheven, waarbij de 'verkeer- en vervoertaken' nog één jaar doorliepen.

Los van het beëindigen van het formele samenwerkingsverband, blijft de behoefte aan een vorm van samenwerking met Gelderland aanwezig. In 2019 is de gemeente dan ook toegetreden tot een 'hernieuwde' samenwerking met de regio Arnhem Nijmegen op het gebied van '*Duurzame mobiliteit en Bereikbaarheid*'. Een bestuurlijke en ambtelijke samenwerking tussen 18 gemeenten in de regio Arnhem Nijmegen. Mobiliteit en verkeer stoppen eenvoudig weg niet bij gemeente- en provinciegrenzen en het is logisch en noodzakelijk dat deze thema's in samenwerking worden opgepakt. Dit naar gelang de aard van het vraagstuk en de raakvlakken met andere gemeenten, dan wel regio's. Het idee is om praktisch en zo concreet mogelijk samen te werken.

Het programma Duurzame Mobiliteit en Bereikbaarheid kent zes werksporen:

- robuust wegennet;
- betrouwbaar spoor;
- (H)OV voor iedereen (Hoogwaardig Openbaar vervoer);
- aantrekkelijk fietsnetwerk;
- schoon onderweg;
- verkeersveilige omgeving.

Daarnaast wordt er gewerkt aan de verstedelijkingsstrategie Arnhem - Nijmegen - regio Foodvalley voor wonen, werken en bereikbaarheid voor 2025-2040. Beide regio's hebben de ambitie om toe te groeien naar het beeld van de groene metropool. De strategie is een routekaart om te komen tot gezonde en groene groei van de regio. Hierbij wordt met het bouwen van extra huizen en werklocaties ook rekening gehouden met verduurzaming van de economie, bereikbaarheid, kwaliteit van de leefomgeving, energietransitie en klimaatadaptatie. Voor de gemeente is het van belang dat ook via deze weg naar alternatieven wordt gezocht voor de afwikkeling van het verkeer naar de A73.

5.3 De nieuwe Omgevingswet

De Omgevingswet heeft gevolgen voor het huidige en toekomstige beleid van de gemeente. De gedachte achter de Omgevingswet is een verdergaande participatie over invulling van het gemeentelijk beleid. De gemeenteraad bepaalt het gewenste participatieniveau. De inwerkingtreding van de Omgevingswet is voorzien op 1 januari 2022. In de aanloop daarvan wordt gekeken welke

beleidsonderdelen moeten worden opgenomen in de omgevingsvisie. Dat is het algemene beleidsdocument voor de fysieke leefomgeving. Dit Mobiliteitsplan wordt in de omgevingsvisie opgenomen. Daarbij komen ook de andere beleidsterreinen die invloed hebben op de fysieke leefomgeving aan bod en worden met elkaar verbonden. In de visie worden de gewenste ontwikkelingen op beleids- en gebiedsniveau in een totaalbeeld vervat.

5.4 Collegeprogramma 2018 - 2021

In 2018 is er een coalitie gevormd tussen de politieke partijen DGP, PvdA en Groen Links. Het college zet onder andere in op *samenwerken*, *verbinden, netwerken* en *een duurzamere samenleving.* Dit zowel fysiek als sociaal en op alle niveaus. Ook het betrekken van de bewoners (participatie) bij de totstandkoming van plannen en uitvoering is een belangrijke doelstelling. Het gaat te ver om het volledige programma, al dan niet als bijlage, op te nemen in dit Mobiliteitsplan. Hieronder zijn enkele doelstellingen en uitgangpunten uit het collegeprogramma beschreven die duidelijk richtinggevend zijn voor mobiliteit, het onderstaande overzicht is daarmee niet uitputtend.

- Het bevorderen van mobiliteit en de bereikbaarheid, met aandacht voor de leefbaarheid en een veilige en goed ingerichte omgeving.
- Goede verbindingen tussen de kernen onderling en de omliggende gemeenten, niet alleen voor de auto en fiets, maar ook met het openbaar vervoer of alternatieve vervoerssystemen.
- In samenwerking met provincie Limburg komen tot herinrichting van de Rijksweg (N271) in Plasmolen.
- In samenwerking met provincie Limburg aanpassing maximale rijsnelheid op de Rijksweg (N271) tussen Mook en Molenhoek.
- Samenwerken met de gemeenten op het terrein van mobiliteit, zoals het samenwerkingsverband Regionaal Mobiliteitsoverleg Noord-Limburg (RMO) en het platform Trendsportal.
- Vanuit de visie van Trendsportal komen tot een lokaal mobiliteitsplan en uitvoeringsprogramma.
- Voor maatregelen de verkeersveiligheid en mobiliteit in de gemeente verbeteren.
- Aandacht schenken en samenwerken aan verbindingen met Gelderse en Brabantse (buur)gemeenten.
- Vanuit het provinciale project Verbetering Maaslijn, samenwerking zoeken om de verkeerssituatie bij het spoorviaduct, Heumensebaan te Molenhoek te verbeteren, vooral voor fietsers en voetgangers.
- Het verbeteren van de fietsverbindingen (netwerk), zowel voor utilitair als recreatief gebruik.
- Integraliteit en verkeersveiligheid.
- Terugdringen CO2 uitstoot.
- Het onderhouden van wegen, paden en bruggen, kortom alle voorzieningen t.b.v. de mobiliteit.
- Komen tot een optimale inrichting van de openbare ruimte. Hierbij aandacht schenken aan aspecten zoals: verkeersveiligheid, verkeerscirculatie, logische en veilige (loop)routes, het belang van de voetganger en fietser voorop stellen, denken aan de aanleg van fietsstraten en rekening houden met de resultaten uit de gehouden klimaatstresstest (kilmaatadaptatie).
- Verkeersveiligheid waarbij de voetganger en de fietser centraal staat.
- Herbestemming Spoorzone. De bedrijfsbestemming van de spoorzone wordt omgezet naar natuurbestemming. Dit gebeurt wel in samenhang met het verkeersveilig maken van de bestaande verkeersroute tussen de A73 en Groesbeek, de Groesbeekseweg in Mook en de Ringbaan en Heumensebaan in Molenhoek.

6. Beleidsvoorstellen

De Toekomstvisie Mook en Middelaar 2030 (vastgesteld in 2017) vormt het kompas voor de ontwikkeling van de gemeente Mook en Middelaar. Een richtinggevende toekomstvisie over maatschappelijke opgaven, identiteit, koers en functie in de regio. Nadenken hoe om te gaan met mobiliteit en verkeer sluit hier op aan. Dit om te komen tot uitgangspunten, kaders en beleid. Waaruit doelen en maatregelen kunnen worden bepaald en vastgesteld.

Algemene beleidsdoelen:

Beleidsdoelen	Reden	Termijn
Terugdringen van doorgaand verkeer in de dorpskernen	Verkeersveiligheid	p.m.
Realiseren van gelijkwaardige aansluitingen binnen 30 km/h gebieden. Hiermee ontstaat eenduidigheid	Verkeersveiligheid	p.m.
Fietsstraten aanleggen op fietsroutes	Verkeersveiligheid, duurzaamheid	p.m.
Voortgaan met realiseren verkeersveilige kruispunten en veilig oversteken	Verkeersveiligheid	p.m.
Doorgaan met verkeersveilige schoolomgevingen en met verkeerseducatie		Continue proces
Aanleggen loop- en fietsroutes		p.m.
Inzet voor optimalisatie openbaar vervoer		2019/2020/2021
Investeren in duurzaam vervoer en mobiliteit	Duurzaamheid, vervoer, mobiliteit	p.m.
Integraal werken bij beheer en onderhoud		continue proces

6.1 Wensbeeld wegencategorisering

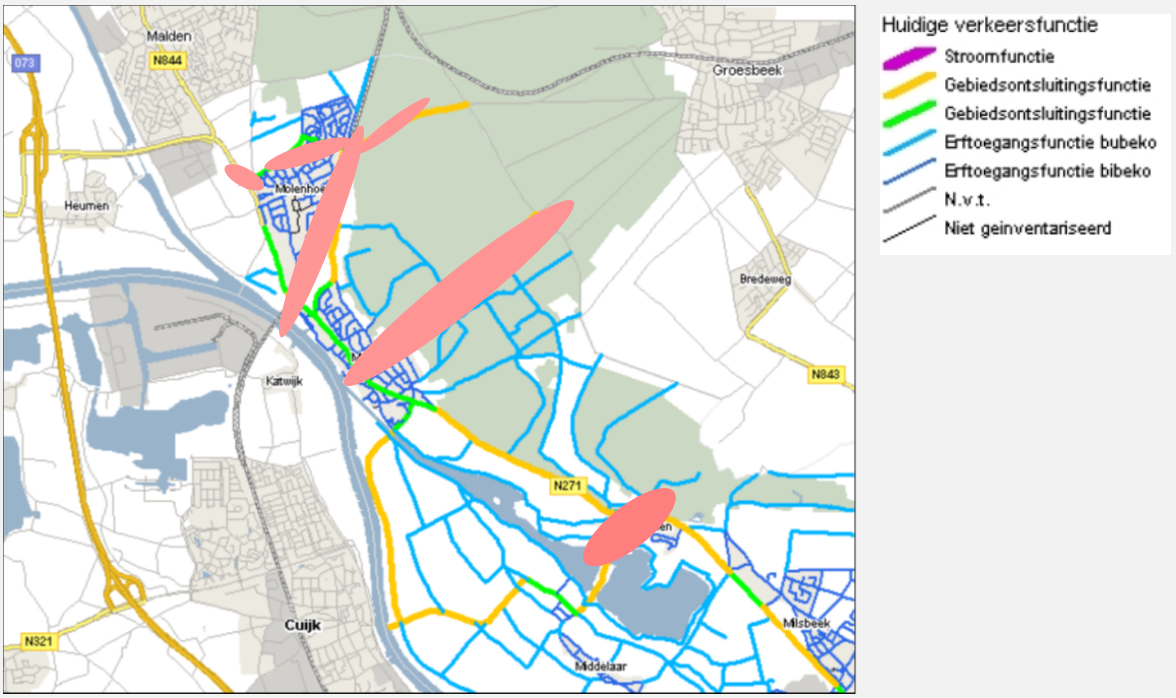
Verkeersveiligheid is en blijft een van de belangrijkste onderwerpen binnen verkeer en vervoer. Het uitgangspunt is dat alle wegen verkeersveilig zijn. Belangrijk is dat de weggebruiker aan de inrichting van de weg kan zien welk weggedrag gewenst is en verwacht kan worden. De gemeente Mook en Middelaar blijft dan ook aangehaakt bij het Duurzaam Veilig verkeerssysteem waarbij functie, vormgeving en gebruik op elkaar zijn afgestemd.

Er moet een duidelijk onderscheid worden gemaakt in wegen primair bedoeld voor het afwikkelen van verkeer (verkeersfunctie) en wegen primair bedoeld voor het verblijven (verblijfsfunctie). Dit legt de basis voor de inrichting. Een aantal wegen binnen verblijfsgebieden hebben een belangrijke verkeersfunctie voor het lokale én doorgaand verkeer richting omliggende kernen en andere gemeenten. Deze wegen bevinden zich allemaal binnen de bebouwde kom en hebben een 30 km/h snelheidsregime. De keuze voor een verblijfsweg betekent niet dat zondermeer de inrichting en snelheid worden aangepast. Indien er geen aanleiding is om de inrichting aan te passen, dan kan deze in beginsel gehandhaafd blijven.

Bij ongevallen, klachten of wensen uit de omgeving dient de wegencategorisering als toetsingskader en vertrekpunt voor het eventueel treffen van maatregelen. Voor de route N271 - Groesbeek heeft de gemeente Mook en Middelaar in het verleden door enkele verkeerskundige adviesbureaus onderzoeken laten uitvoeren om de effecten van maatregelen op de Heumensebaan, Ringbaan en verbindingsvarianten N271 – Heumensebaan binnen en buiten de bebouwde kom te onderzoeken. Deze maatregelen worden in paragraaf 6.4 ‘A73 Groesbeek’ verder besproken.

In principe kan de huidige verkeersstructuur gehandhaafd blijven, zij het echter dat er aandacht komt voor de situatie rondom de Ringbaan, Heumensebaan en de Groesbeekseweg. Op de volgende kaart

worden de aandachtspunten weergegeven. De aandachtspunten zijn de 30 km/h wegen met een discrepantie tussen categorisering en feitelijk gebruik.



Kaart wegencategorisering met aandachtspunten (rood gearceerd)

In onderstaande tabel wordt verduidelijkt welk snelheidsregime op welk type weg van kracht is.

Type weg	Binnen bebouwde kom	Buiten bebouwde kom
Stroomwegen (SW)		snelwegen (100 km/u overdag) en autowegen (100 km/u)
Gebiedsontsluitingswegen (GOW)	(normaliter) 50 km/u	80 km/u
Erftoegangswegen (ETW)	30 km/u	60 km/u

Normaliter hebben gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom een snelheidsregime van 50 km/h. Echter, binnen de gemeente Mook en Middelaar is er voor gekozen om op de gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom op de route van en naar Groesbeek een 30 km/h snelheidsregime in te voeren. De achterliggende gedachte hier is dat deze gebiedsontsluitingswegen zich in woonwijken bevinden. Deze wegen, vooral de Ringbaan en de Heumensebaan, zijn echter niet als zodanig ingericht, waardoor de V85 fors hoger is dan 30 km/h. De V85 is een verkeerskundige snelheidsmeting die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden en door 15% wel.

6.2 Inrichting, verkeersveiligheid en verkeersmaatregelen

Inrichting van de weg

Voor elk type weg is een aantal basiskenmerken bepaald, waaraan het moet voldoen. Deze basiskenmerken zijn afgeleid van de basiseisen van Duurzaam Veilig, waarbij het vermijden van conflicten tussen voertuigen met grote verschillen in snelheid en massa en het beschermen van kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers en fietsers) centraal staat. Ook is rekening gehouden met een goede doorstroming op de stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen. Bij de meeste basiskenmerken is een onderscheid gemaakt tussen ideale en minimale inrichtingseisen, te hanteren bij de herinrichting van wegen vanaf 2012.

Belangrijkste basiskenmerken gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom (nieuwe aanleg/ reconstructie):

BASISKENMERK	IDEAAL	MINIMAAL
Snelheidsregime	50 km/u	50 km/u
Rijbaanscheiding	fysiek gescheiden	ononderbroken asmarkering
Erfaansluitingen	geen	wel
Verhardingsbreedte per rijstrook	3,00 meter of meer	2,75 - 3,00 meter
Fietsvoorziening	fietspad	fietsstrook 2,00 meter
Auto-parkeren	niet naast de rijbaan	in vakken naast de rijbaan
Aantal kruisingen	geen kruispunten	niet meer dan 2 per kilometer
Kruisingsvorm met andere GOW	rotonde	verkeersregelinstallatie zonder deelconflicten
Kruisingsvorm met ETW	rotonde	voorrangskruising met plateau, middenheuvel, linksaf verbod en uitgebogen fietspad/strook
Trottoir	1,50 meter of meer	1,00 - 1,50 meter

Belangrijkste basiskenmerken erftoegangswegen binnen de bebouwde kom (nieuwe aanleg/reconstructie):

BASISKENMERK	IDEAAL	MINIMAAL
Snelheidsregime	30 km/u	
Rijbaanscheiding	geen	
Erfaansluitingen	wel	
Verhardingstype	klinkers	klinkerprint op asfalt
Verhardingsbreedte totaal	4,80 meter of minder	4,80 - 5,80 meter
Rechtstanden	50 meter of minder	maximaal 150 meter
Fietsvoorzieningen	in principe niet nodig	
Auto-parkeren	op de rijbaan	
Landbouwverkeer	geen landbouwroute	
Kruisingsvorm met andere ETW	gelijkwaardig met attendering	gelijkwaardig zonder attendering
Trottoir	1,50 meter of meer	1,00 - 1,50 meter

Kruispunten en oversteekpunten moeten overzichtelijk en veilig zijn ingericht. Binnen de kom is dit soms lastig gezien de ligging van wegen en de aanwezige bebouwing. Daar waar een herinrichting of verkeersmaatregelen worden genomen worden deze ingericht middels de richtlijnen van het ASVV. Daarnaast wordt de directe omgeving erbij betrokken.

Verkeersveiligheid

Door het toepassen van de wegencategorisering van het verkeersveiligheidsplan 2007 binnen gemeente Mook en het inrichten van de erftoegangswegen en de gebiedsontsluitingswegen is meer eenduidigheid ontstaan in het wegennet.

Met de verkeersveiligheidsanalyse van de cijfers van VIAstat is op het gebied van verkeersveiligheid de balans opgemaakt. In het kader van de ongevallencijfers is binnen de gemeente Mook en Middelaar de verkeersveiligheid aardig op orde. Objectief gezien gebeuren er in de gemeente weinig verkeersongevallen. Omdat binnen de erftoegangswegen en de gebiedsontsluitingswegen het aantal ongevallen is gedaald, gaat de gemeente door met het duurzaam veilig inrichten van het wegenbestand. Dit wordt opgepakt in het kader van werk met werk. Ad hoc werkzaamheden worden zoveel mogelijk gemeden.

Wanneer een weg in een wijk of buurt op de nominatie staat om te worden aangepakt en/of heringericht, wordt in het kader van participatie de wijk- of dorpsraad ingeschakeld om mee te denken.

Hierbij creëert de gemeente een toetsingskader en levert de buurt zelf een prioriteitenlijst aan, met daarbij oplossingen voor verkeersmaatregelen.

Verkeersveiligheid is echter niet alleen het aanbrengen van infrastructurele maatregelen. Educatie en voorlichting blijven zeer belangrijk. Om deze reden blijft de gemeente Mook en Middelaar zich inzetten voor permanente verkeerseducatie op scholen en zal verkeerseducatie voor andere doelgroepen als ouderen en mensen met belemmeringen stimuleren.

Bekend is dat het altijd wat hectisch is bij het halen en brengen van kinderen bij de basisschool. Er doen zich regelmatig onveilige situaties voor, maar gelukkig gebeuren er bijna nooit ongelukken. Natuurlijk moeten we ervoor zorgen dat schoolomgevingen overzichtelijk en veilig zijn ingericht. Van belang is dan vooral de situatie bij de schoolingang:

- gematigde snelheid van het autoverkeer in de directe schoolomgeving;
- een stop- en parkeerverbod in een zone van 25 meter aan weerszijden van de schoolingang (uitgezonderd parkeerterreinen);
- veilige oversteek voor voetgangers voor de schoolingang;
- veilige en voldoende opstelruimte voor ouders en hun fietsen bij de schoolingang;
- veilige kruispunten nabij de school.

Daarnaast is het zaak te bevorderen dat ouders, kinderen en leerkrachten zich netjes gedragen in het verkeer rond de school. Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL) en Veilig Verkeer Nederland (VVN) hebben hiervoor diverse instrumenten, materialen, acties en campagnes ontwikkeld, die in Limburg worden ingezet. De gemeente stimuleert alle basisscholen om te voldoen aan het verkeersveiligheidslabel en om mee te doen aan landelijke en regionale gedragsacties en campagnes.

Gedragscampagnes
Zoals eerder is aangegeven, is het streven dat de wegen in de gemeente Mook en Middelaar veilig zijn ingericht. Maar omdat dit niet van vandaag op morgen gerealiseerd kan worden, kan de gemeente - via het driehoeksoverleg van gemeente met politie en justitie - in geval van verkeersonveilige situaties een beroep doen op inzet van verkeershandhaving: snelheidscontrole door de politie. De gemeente voert dan altijd eerst een snelheidsmeting uit. Ook wordt bekeken of er infrastructurele verbeteringen mogelijk zijn die op korte termijn gerealiseerd kunnen worden. Daar waar (voorlopig) sprake blijft van verkeersonveilige situaties zal de gemeente afspraken maken met politie en justitie over het uitvoeren van politiecontroles.

Verder zal de gemeente haar medewerking verlenen aan de uitvoering van landelijke gedragscampagnes die onder regie van het ROVL en VVN worden uitgevoerd om bepaalde doelgroepen te bereiken. Het betreft onder andere de volgende acties:

- BOB-campagnes (alcohol);
- snelheidscampagnes;
- campagne *'De scholen zijn weer begonnen'*;
- fietsverlichtingscampagne *'Ik wil je zien'*;
- continuering inzet van smiley;
- aandacht voor onder andere de e-bike en scootmobiel.

Verkeersmaatregelen

Drempels

Drempels met een passeersnelheid van 30 en 50km/h en een hoogte van 8 tot 12 cm voldoen als snelheidsremmers. Deze snelheidsremmers worden uitgevoerd conform de algemeen geldende richtlijnen van het CROW/ASVV. Klachten over trillingen worden altijd in behandeling genomen. Als er wordt gesteld dat er schade is door trillingen, dan dient de steller het causaal verband aan te tonen tussen de vermeende schade en het verkeer dat over de drempel rijdt.

Voetgangersoversteekplaatsen

Een oversteekplaats wordt uitgevoerd in brede witte strepen (in de volksmond genoemd 'zebra' of 'zebrapad'). Bestuurders moeten voetgangers en bestuurders van een gehandicaptenvoertuig, die op een zebrapad oversteken of kennelijk op het punt staan om dit te gaan doen, voorrang verlenen. Dit is wettelijk geregeld. Het toepassen van een zebrapad is lang niet altijd nodig, waarmee de aanleg ervan goed moet worden overwogen (nut en noodzaak). Een zebra in 30 km/uur-zones is niet gebruikelijk. In deze gebieden moet in principe een voetganger overal veilig kunnen oversteken. Echter er kunnen redenen zijn om toch over te gaan tot het aanbrengen van een zebrapad, bijvoorbeeld bij drukke voetganger-routes of een school. Een zebrapad moet niet worden beschouwd als een maatregel die de verkeersveiligheid verbetert, maar als hulp voor de voetgangers bij het oversteken. Interactie tussen de voetganger die oversteekt en passeerde (auto)bestuurders is en blijft essentieel.

Naast voetgangersoversteekplaatsen worden ook kanalisatiestrepen gebruikt om aan te geven waar men geacht wordt om over te steken en ter attentie voor het (auto)verkeer (bestuurders). Dit heeft geen juridische status. Dat wil zeggen dat de gevolgen voor de voetganger zijn, als men hier oversteekt.

Oversteekplaatsen voorzien van een verkeerslicht (VRI) wordt vaak aangedragen als de oplossing voor het veilig oversteken. Over het toepassen van een VRI ter plaatse van een oversteek lopen de meningen uiteen. Bij een verkeerslicht verschuift de focus van een voetganger op interactie met het aanwezige (auto)verkeer, naar de werking van de installatie (groen licht). Helaas is het niet altijd raadzaam en veilig om bij het groene licht over te steken. Dit door automobilisten die om welke reden dan ook het verkeerslicht negeren, met alle gevolgen van dien. Schijnveiligheid bij dergelijke verkeerlichten is dan ook een reëel probleem. Gelijk aan de overwegingen bij de aanleg van een zebra, vergt het al dan niet toepassen van een verkeerslicht een gedegen overweging.

In de volgende tabel worden richtlijnen voor een voetgangersoversteekplaats gegeven:

Wegfunctie	Met zebra: vrije doorgang voetganger	Zonder zebra: geen vrije doorgang voetganger
Gebiedsontsluitingsweg	• Gefaseerde oversteek • Snelheidsremmers • Verlichting in afwijkende kleur of sterkte • Lengte zebramarkering minimaal 4 meter • Bebording bij voorkeur op een portaal	• Gefaseerde oversteek • Snelheidsremmers (optie) • Geen bebording • Geen kanalisatiestrepen

vervolg

Wegfunctie	Met zebra: vrije doorgang voetganger	Zonder zebra: geen vrije doorgang voetganger
Erftoegangsweg	• Gefaseerde oversteek • Snelheidsremmers (optie) • Verlichting in afwijkende kleur of sterkte • Lengte zebramarkering minimaal 4 meter • Bebording	• Geen aanpassingen

Verkeersborden en spiegels

Landelijk onderzoek wijst uit dat een automobilist slechts 10% tot 20% van de verkeersborden die hij of zij passeert spontaan opmerkt. Dit geeft de indruk dat verkeersborden weinig bij kunnen dragen aan de veiligheid van de weg. Deels is dit waar; bestuurders gaan vaak af op natuurlijke aanwijzingen op de weg. Toch zijn aanwijzingen noodzakelijk voor de verkeersveiligheid, zeker als het gaat om belangrijke verkeersregels (zoals snelheid, geslotenverklaring, rijrichting, plaats op de weg en voorrang). Als in bepaalde wegsituaties (te) veel borden staan, vallen de borden die echt gezien moeten worden minder op. Daarnaast is het zaak om het aantal aanwezige borden binnen de gemeente Mook en Middelaar in kaart te brengen zodat kan worden bezien of er borden aan vervanging toe zijn of zelfs kunnen worden verwijderd.

"Spiegels leiden tot schijnveiligheid. Snelheden en rijafstanden worden verkeerd geschat vanwege de vorm van de spiegel en fietsers worden veelal over het hoofd gezien, vooral de jonge fietsers. De weggebruiker vertrouwt ten onrechte op de spiegel en kijkt onvoldoende naar het verkeer op de weg. Daarnaast hebben spiegels als nadeel dat zij vies en verouderd kunnen zijn en dat de stand kan veranderen waardoor het zicht niet goed meer is."

Verkeersspiegels leveren geen bijdrage aan de verkeersveiligheid. Plaatsing is alleen echt nodig als een weggebruiker de kruising op moet rijden om het kruisende verkeer te zien. Dit is zelden het geval. Veel vaker komt het voor dat het zicht minder dan 5 meter is. Dan is er met aanpassen van de snelheid of een andere oorzaak, denk aan een brede haag, voldoende zicht op het kruisend verkeer.

Paaltjes en andere obstakels

Een groot deel van de ernstige ongevallen met fietsers wordt veroorzaakt doordat ze tegen een obstakel (zoals hoge trottoirbanden of paaltje) zijn aangereden of om een andere reden zijn gevallen. Veelal betreft dit enkelvoudige ongevallen en zijn er geen andere verkeersdeelnemers bij betrokken geweest. Bij reconstructies van wegen besteden we hier aandacht aan; aandacht voor de kantopsluiting van een weg (trottoirbanden) en zorgen voor voldoende ruimte voor de fietser.

De gemeente Mook en Middelaar gaat terughoudend om met het plaatsen van paaltjes; ze zijn gevoelig voor aanrijdingen en zorgen voor extra onderhoud. Overgaan tot plaatsen ervan wordt dan ook goed overwogen op nut en noodzaak.

6.3 Fietsen en fietsroutes

In Nederland, Limburg en Mook en Middelaar wordt veel gefietst. Dit heeft vele individuele, maar ook maatschappelijke voordelen: fietsen is niet alleen handig, goedkoop, efficiënt, ontspannend en

gezond, maar fietsen draagt ook bij aan doelen van bereikbaarheid, verkeersveiligheid, recreatie en duurzaamheid. Kortom, voldoende redenen om het fietsen te bevorderen.

Doel en uitgangspunten fietsbeleid
Het doel is te zorgen voor goede fietsroutes, die voldoen aan de vijf basiseisen voor fietsvriendelijke infrastructuur:

1. Samenhang: een voldoende fijnmazig netwerk, geen ontbrekende schakels, de belangrijkste voorzieningen met elkaar verbindend.
2. Directheid: geringe omrijdafstanden, geringe wachttijden, weinig vertraging.
3. Veiligheid: voldoende bescherming t.o.v. gemotoriseerd verkeer op wegvakken en kruispunten.
4. Comfort: voldoende breedte (ook gelet op driewielers minder validen), vlakke verharding, niet te steile hellingen, geen hinderlijke paaltjes.
5. Aantrekkelijkheid: als er keuze is dan de leukere route, met minder autoverkeer.

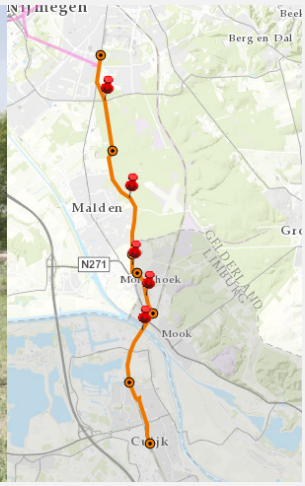

Fietstunnel MaasWaalpad (geopend in 2018)

Als het gaat om de fietsroutes buiten de bebouwde kom zet de gemeente zich in voor veilige (snel) fietsroutes die onderdeel uitmaken van het interprovinciale fietsknooppuntennetwerk. Door de toegenomen drukte op de fietsroutes is de breedte van fietspaden zeker een punt waar de gemeente aandacht voor vraagt.

Snelfietsroute MaasWaalpad
Gezamenlijk met de buurgemeenten, de provincies Gelderland, Brabant en Limburg is in 2017 gestart met de aanleg van de snelfietsroute Cuijk-Mook-Nijmegen. Op 26 september 2020 was de opening en is het MaasWaalpad met De Maasover in gebruik genomen. De brug kan ook gebruikt worden door voetgangers. Het MaasWaalpad sluit aan op de grootste werklocatie in de provincie Gelderland, namelijk de campus Heyendaal. De gemeente Mook en Middelaar heeft als doelstelling dat eenieder met de fiets, e-bike en/of speedpedelec gebruik kan maken van deze snelfietsroute. Dit houdt echter wel in dat de gebruiker van deze e-bike en speedpedelec zich moet houden aan de verkeersregels en zo nodig het rijgedrag moet aanpassen aan verkeerssituaties op de route.



Impressie fietsbrug Cuijk-Mook (vanaf de Mookse zijde)



Route van het MaasWaalpad

Het MaasWaalpad heeft vlak asfalt, met weinig obstakels en gaat deels over bestaande wegen. Op het pad heeft de fietser zoveel mogelijk voorrang. Door de fietsbrug over de Maas bestaat er een rechtstreekse verbinding tussen Mook en Cuijk. Naast de voordelen voor het woon-werkverkeer, biedt de nieuwe verbinding mogelijkheden voor recreatief en toeristisch verkeer (zowel voor fietsers als voetgangers). Bijvoorbeeld een 'rondje' via het pont Cuijk-Middelaar.

6.4 Parkeren

Binnen de gemeente Mook en Middelaar is geen tekort aan parkeerplaatsen. Toch wordt dit op bepaalde plaatsen wel zo ervaren. Afgaand op de meldingen is dit meestal zeer lokaal en beperkt zich tot een straat of een gedeelte ervan. Er zijn meldingen over hinderlijk parkeren of parkeren op niet toegestane plaatsen. Gemeenten hebben de mogelijkheid om ruimtelijk beleid en parkeerbeleid naar eigen inzicht vorm te geven. Daarbij moeten ze balanceren tussen de bouwopgave (bv. het aantal woningen), de functionaliteit en ruimtelijke uitstraling van het gebied. Ten aanzien van de functionaliteit moet bijvoorbeeld worden gedacht aan de ruimte en het inpassen van straten, fietspaden, voetpaden, parkeerplaatsen en het groen. Daarnaast is van belang hierbij in oplossingen voor de lange termijn te denken.

Ontwikkelingen zoals (openbare) oplaadplaatsen voor elektrische auto's en deelautogebruik zijn van invloed op de behoefte en het gebruik van parkeerplaatsen. Waar mogelijk kan de gemeente hier sturing aan geven. De gemeente volgt de parkeernormen van de CROW[1]. Daarnaast wordt als uitgangspunt gehanteerd dat zo veel mogelijk op eigen terrein moet worden geparkeerd.

Laadpalen

Het gebruik van elektrische auto's in Nederland groeit. Zo ook binnen de gemeente Mook en Middelaar. Hierdoor stijgt ook de vraag naar meer publieke- en private laadinfrastructuur. Eigenaren van elektrische auto's die niet kunnen (op)laden op hun eigen terrein zijn aangewezen op openbare laadpalen. De gemeente is eigenaar en/of beheerder van de openbare ruimte waar deze laadpalen staan. Een toename van openbare laadpalen heeft zijn weerslag op de invulling van de openbare ruimte en in het bijzonder het gebruik van de parkeerplaatsen. Het is noodzakelijk om na te denken hoe hier mee om moet worden gegaan. Het voorstel is dan ook om hiervoor beleid op te gaan stellen.

[1] CROW kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid.

Dit moet zo concreet mogelijk, zowel voor de bestaande situatie als toekomstige ontwikkelingen. Aangevuld met zaken zoals de inkoop van laadpalen, het beheer en onderhoud en het gebruik.

Voor nu staat de gemeente open om aan te haken bij aanbestedingen voor het plaatsen van laadpalen, vanuit de regio. Zo doet de gemeente mee met een aanbesteding rondom laadpalen. Vattenfall mag 8.000 elektrische laadpalen plaatsen voor de provincies Limburg en Noord-Brabant. Hierbinnen gaat ook in onze gemeente gekeken worden naar huidige en nieuwe locaties voor laadpalen. Hierbij moet er dan wel worden voorgesorteerd op nader op te stellen beleid.

6.5 Openbaar Vervoer (OV)

De gemeente Mook en Middelaar heeft met het station Mook-Molenhoek aansluiting op de spoorlijn Nijmegen - Venlo (Maaslijn). Met de aanstaande verbetering van de Maaslijn (o.a. elektrificatie en deels spoorverdubbeling) is de verwachting dat de lijn minder gevoelig is voor storingen en er meer treincapaciteit ontstaat.

Qua lijnbussen is er lijndienst 83 op de Rijksweg (N271). De bus pendelt tussen Nijmegen en Venlo en doet uitgezonderd de kern Middelaar, de overige kernen van de gemeente aan. Ook is er de buurtbus lijn 564 die vanaf het station Mook-Molenhoek naar Groesbeek rijdt. Naast de buurtbus zijn er geen OV-lijnen (bussen) die het station aandoen. De mogelijkheid van OV-fietsen / deelfietsen bij het station is in onderzoek.

De gemeente vindt het van belang dat iedere kern door openbaar vervoer of een andere vorm van vervoer wordt bediend. Zo is recent bekend geworden dat er een nieuwe buurtbus in de gemeente komt, die in ieder geval van Middelaar naar Malden zal rijden, via station Mook-Molenhoek.

6.6 Mobiliteit

Grenzeloos

De gemeente Mook en Middelaar heeft aandacht en wil inzetten op het terrein van mobiliteit. Dat mobiliteit niet stopt bij de gemeentegrens is duidelijk. Samenwerking en afstemming met regio's en buurgemeente is daarom noodzakelijk. Dit zowel voor het ontwikkelen van beleid en visies, maar zeker ook voor concrete maatregelen en kansen.

In navolging van de regionale samenwerking in Noord-Limburg in het platform Trendsportal deelt de gemeente Mook en Middelaar de mening om op regionaal gebied een toekomstbestendige visie op mobiliteit voor de regio te ontwikkelen en te komen tot maatregelen. Ook neemt de gemeente deel aan het samenwerkingsverband Stadsregio Arnhem Nijmegen 'Duurzame mobiliteit en bereikbaarheid'. Mede door de nieuwe fietsroute met het Land van Cuijk (MaasWaalpad), zal er ook meer aandacht moeten zijn voor de relatie en de mobiliteit met de provincie Noord-Brabant.

Naast samenwerking op bestuurlijk en ambtelijk niveau is het ook van belang om de samenleving en andere stakeholders te betrekken bij de huidige en toekomstige verkeers- en vervoersvraagstukken.

Aandacht voor (bouw)ontwikkelingen

Het mag duidelijk zijn dat er een relatie is tussen bouwontwikkelingen en mobiliteit. Dergelijke ontwikkelingen zorgen voor bewegingen in welke vorm dan ook. Dit gebeurt door de bewoners en /

of de ondernemers en de gebruikers van een nieuwe ontwikkeling. Er moet oog zijn voor dit verschijnsel en er moet op worden geanticipeerd, niet alleen binnen een dergelijk plangebied, maar ook de omliggende omgeving, zonder hierbij aan grenzen te denken. Zo kunnen (bouw) ontwikkelingen in buurgemeenten invloed hebben op verkeersstromen in de Kop van Limburg (Mook en Middelaar). De recent gesloten woningbouwdeal van de regio Arnhem Nijmegen met het rijk is hiervan een voorbeeld. Waarbij afspraken zijn gemaakt om in de regio snel meer woningen te bouwen. Tot 2025 moeten er 20.000 woningen bijkomen. Op de lange termijn tussen de 50.000 en 60.000. Naar verwachting heeft de genoemde woningbouwopgaven zijn weerslag op het aantal verkeersbewegingen in Groesbeek, Mook en Molenhoek.

Duurzaam vervoer medewerkers

De gemeente Mook en Middelaar neemt deel aan het project Mobie uit het samenwerkingsverband van Trendsportal. Mobie betreft een project waarbij de medewerkers van de Noord-Limburgse gemeenten gebruik maken van elektrische auto's en -fietsen en het openbaar vervoer. De eerste stap naar verduurzaming van de eigen zakelijke kilometers. Daarnaast heeft de gemeente de intentie om deze voertuigen, die bestemd zijn voor zakelijke kilometers, in te zetten als deelvervoer voor de inwoners en bezoekers van Mook en Middelaar. Niet alleen voor zakelijke gebruikers in de grotere steden of dorpen, maar uiteindelijk ook voor inwoners en bezoekers van kleinere kernen, zodat mobiliteitsarmoede voorkomen wordt en de CO2 uitstoot beperkt wordt. Het gaat niet om het inzetten van zo veel mogelijk elektrische auto's of fietsen, maar om een duurzame mobiliteitsbeweging.

In 2019 heeft Mook een Middelaar samen met de andere zeven gemeenten in Noord-Limburg ingestemd met de Europese aanbesteding Duurzaam deelvervoer. De aanbesteding is medio oktober afgerond, en de insteek is dat de Noord-Limburgse gemeentemedewerkers begin 2021 gebruik kunnen gaan maken van duurzame deelauto's en deelfietsen. Over de implementatie worden per gemeente afspraken gemaakt met als doel dat nagenoeg iedereen wordt gestimuleerd om over te stappen naar een nieuwe manier van plannen en duurzaam reizen. Ook onze inwoners kunnen naar verwachting vanaf het voorjaar van 2021 gebruik maken van duurzaam deelvervoer. De implementatie en communicatie hierover is vooral aan de marktpartij, in afstemming met de gemeente.

Mobiliteit versus digitale snelweg

Met huidige digitale voorzieningen en ontwikkelingen op dit terrein, zijn er goede mogelijkheden om met elkaar of vanuit een organisatie te communiceren. De vanzelfsprekendheid om ergens op locatie te moeten zijn, is niet meer de huidige realiteit. Tegenwoordig zijn er goede mogelijkheden om vanuit thuis te werken en digitaal te vergaderen. De huidige coronacrisis toont aan dat met deze mogelijkheden, veel werkprocessen in bedrijven en organisatie doorgang kunnen vinden. Deze digitale mogelijkheden hebben invloed op de mobiliteit (verkeersbewegingen) en kan onderdeel zijn van de oplossing van de toenemende verkeersintensiteit in Nederland, met alle overlast van dien. Dit betekent een verschuiving in het denken en handelen. Hierbij moeten wij niet alleen uitgaan van nieuwe wegen (asfalt), maar ook investeren in de digitale snelweg. Zo ook de beproefde digitale mogelijkheden gedurende de coronacrisis, vasthouden en waar mogelijk uitbreiden.

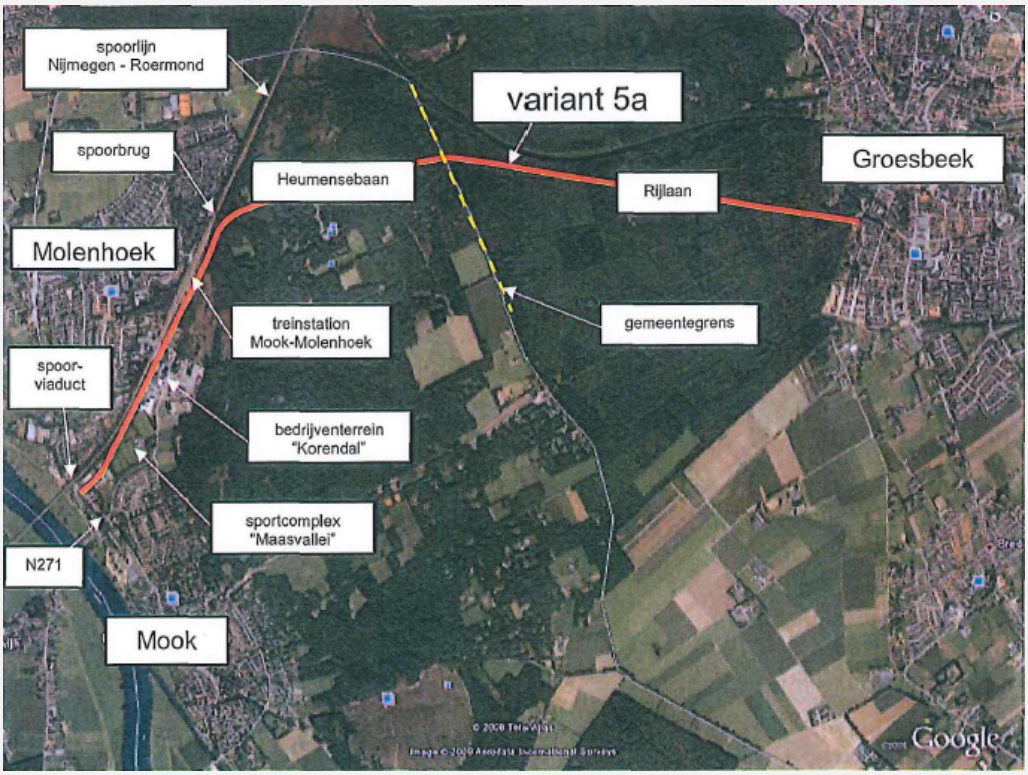
6.7 Buurtgerichte aanpak

Een bijzondere, integrale aanpak is de buurtgerichte aanpak. Buurten die hun buurt verkeersveiliger willen maken, kunnen ondersteuning krijgen van VVN en kunnen uiteindelijk ook het Buurtlabel Veilig Verkeer van VVN verdienen. Samen met de gemeente en waar mogelijk de politie wordt bekeken hoe bepaalde verkeerssituaties veiliger gemaakt kunnen worden. Vaak bestaat de gekozen aanpak uit een mix van kleine infrastructurele verbeteringen (waarvoor de gemeente zorgt), buurtacties gericht op de bewoners en weggebruikers (waarvoor de dorpsraad zorgt) en eventuele handhavingsinspanningen (af te spreken in driehoeksoverleg met politie en justitie). Dit alles wordt dan ondersteund door VVN. De gemeente zal dorpsraden wijzen op deze wijkgerichte aanpak en naar vermogen meewerken aan het welslagen daarvan.

6.8 Verkeersroute A73 – Groesbeek

De verkeersroute A73 – Groesbeek verdient speciale aandacht. Door het ontbreken van een goede en directe verbinding vormt het verkeer op deze route een belasting voor de kernen Mook (Groesbeekseweg) en Molenhoek (Ringbaan en Heumensebaan). Onderzoek naar een goede oplossing loopt al enige tijd, het is een langlopend complex proces. Daar deze verbinding een provinciaal grensoverschrijdende route is zijn meerdere partijen en overheden bij dit proces betrokken, zoals de provincies Limburg en Gelderland en de gemeenten Heumen en Berg en Dal.

In het verleden zijn er diverse onderzoeken gedaan naar mogelijke oplossingen. Dit heeft geleid tot een haalbaarheidsonderzoek van een variant, Voorkeursvariant 5a. Deze variant houdt in dat het verkeer gestructureerd via gebiedsontsluitingswegen van en naar Groesbeek rijdt. Met daarbij in acht nemend dat de leefbaarheid in Molenhoek en Mook wordt verbeterd daar het doorgaand verkeer niet meer door de woonwijken rijdt.



Voorkeursvariant 5a verbinding Mook – Groesbeek

Voorkeursvariant 5a hield dan ook in dat de N271 werd verbonden met Groesbeek via een nieuwe weg aan de oostzijde van de spoordijk, langs het station Mook-Molenhoek, zie plattegrond.

In 2013 zijn verder onderzoek en initiatieven naar Voorkeursvariant 5a door de gemeenteraad van Mook en Middelaar beëindigd. Dit vooral door de hoge kosten en twijfels over de haalbaarheid. Aansluitend is er nog gekeken naar een zogenaamde lightversie, een route deels over bestaande wegen, zie volgende kaart.



Voorkeursvariant 5a light.

De aanlegkosten van de 5a-lightvariant zijn lager dan die van de oorspronkelijke Voorkeursvariant 5a, echter toch nog een welhaast onmogelijke opgaven voor de gemeente. De kosten van de verbinding 5a-lightvariant, zijn geraamd op € 4.477.330 exclusief btw (prijspeil 2019).

6.9 Vrachtwagenheffing snelwegen

De invoering van de vrachtwagenheffing op de snelwegen in Nederland (o.a. A73) mag op geen enkele wijze aanleiding zijn voor een toename van het vrachtverkeer op de N271 (Rijksweg) door onze gemeente. Met passende maatregelen moet dit worden voorkomen, waaronder ook een vrachtwagenheffing op de N271 (tracé Jan J. Ludenlaan in Malden tot de A77 in Heijen).

7. Van visie en beleid naar doelen en maatregelen

Het gevoerde werkproces om te komen tot dit Mobiliteitsplan heeft veel informatie opgeleverd over de verkeers- en mobiliteitsvraagstukken binnen de gemeente Mook en Middelaar. Daarnaast beschikt de gemeentelijke organisatie ook over inzicht en kennis, op basis van eerdere klachten, meldingen, constateringen of uitgevoerde onderzoeken. De nu beschikbare informatie en inzichten zijn getoetst aan de ambities en uitgangspunten zoals genoemd in hoofdstuk 5 van dit Mobiliteitsplan 'Beleidskaders en ambities MP Mook en Middelaar'. Zoals de doelstellingen binnen Trendsportal en het programma 'Duurzame Mobiliteit en bereikbaarheid' van de regio Arnhem Nijmegen.

De onderstaande tabel betreft de 'Concept Projectenlijst Mook en Middelaar' die op 8 maart 2018 is behandeld door de gemeenteraad bij het vaststellen van de visie en doelen van Trendsportal. Het overzicht is mede tot stand gekomen door input van de lokale stakeholders. Waaronder tijdens de Trendsportal-sessie en opgehaalde informatie bij de dorps- en wijkraden. De Projectlijst is de aanzet (vertrekpunt) om te komen tot maatregelen.

Concept Projectenlijst Mook en Middelaar (gemeenteraad 8 maart 2018):

	Projectnaam	Programmalijn
1	Maatwerk OV in alle kernen	Vitaliteit
2	OV knooppunt fiets: Kwaliteitsverbetering stallingsmogelijkheden bij bushaltes	Bereikbaarheid
3	Kwaliteit Maaslijn: Hoge frequentie en betrouwbare dienstregeling op spoorverbinding Maaslijn	Bereikbaarheid
4	Onderzoek realisatie van vrijliggende monorail N271 (Gennep - Nijmegen)	Bereikbaarheid
5	Leefbaarheid langs de Groesbeekseweg in Mook en de Ringbaan en Heumensebaan in Molenhoek te verbeteren (routes A73). Daarbij ook aandacht besteden aan de ecologische en recreatieve waarden van deze routes	Vitaliteit
6	Schoner gemeentelijk wagenpark	Energietransitie/Milieu
7	Fietspad Halderweg: Fietsroute op ontbrekende schakel langs de Maas	Bereikbaarheid
8	Verbeteren kwaliteit fietspaden bij onderhoud en reconstructies t.g.v. diverse doelgroepen op fietspaden	Verkeersveiligheid
9	Verbeteren voorzieningen voor langzaam verkeer tussen Plasmolen en Middelaar in relatie tot bereikbaarheid OV-haltes N271 en recreatiedoeleinden Plasmolen	Bereikbaarheid
10	Kwaliteitsverbetering van diverse looproutes naar station Mook-Molenhoek	Bereikbaarheid
11	Fietsroute Molenhoek - Groesbeek	Verkeersveiligheid en Duurzaamheid
12	Onderzoek verkeersmaatregelen Cuijksesteeg bebouwde kom Mook	Bereikbaarheid
13	Kwaliteitsverbetering N271 Plasmolen	Vitaliteit
14	Monitoring snelfietsroute Lindenlaan - Middelweg - Ringbaan	Verkeersveiligheid
15	Hart voor Mook. Aandacht voor zwakke verkeersdeelnemer bij centrumontwikkelingen	Verkeersveiligheid

Bron: Overgenomen uit rapport BVA Verkeersadviezen, Maatregelenpakket Mobiliteit – Uitvoeringsprogramma 2019-2022, bijlage 2

De omvang van de ‘concept Projectenlijst’ is aanzienlijk. Een aantal genoemde projecten heeft in het verleden al aandacht gekregen of maakt onderdeel uit van bestaande denk- en werkprocessen. Zo heeft in 2014 adviesbureau Royal Haskoning / DHV een verkenning gedaan naar maatregelen op de route A73-Groesbeek (Ringbaan, Heumensebaan en Groesbeekseweg). In navolging daarvan zijn er ook maatregelen uitgevoerd. In 2016 heeft adviesbureau Grontmij (Sweco) onderzoek gedaan naar een fietspad tussen Molenhoek en Groesbeek. Ook is er onderzoek gedaan naar een nieuwe verkeersverbinding tussen de A73 en Groesbeek, zie hoofdstuk 6.8.

Projecten en maatregelen op kortere termijn
In overleg met het bureau BVA-Verkeersadviezen is gekeken en gewerkt aan een selectie van vier projecten die op kortere termijn aandacht behoeven Dit is vooral gebaseerd op objectief verkeerskundig inzicht, wat heeft geresulteerd in onderstaande tabel.

Selectie ‘Projecten en maatregelen’:

	Project + maatregel	**Doel**
5	Leefbaarheid langs de Groesbeekseweg in Mook en de Ringbaan en Heumensebaan in Molenhoek te verbeteren (routes A73)	
	Diverse maatregelen Heumensebaan bibeko (= binnen bebouwde kom)	Verbeteren leefbaarheid/veiligheid
	Diverse maatregelen Ringbaan bibeko	Verbeteren leefbaarheid/veiligheid
	Aansluiting Groesbeekseweg Bisseltsebaan	Verbeteren oversteekmogelijk-heden fietsverkeer
	Wegvak Bisseltsebaan - Bracamonteweg	Parkeeropgave
9	Verbeteren voorzieningen voor langzaam verkeer tussen Plasmolen en Middelaar in relatie tot bereikbaarheid OV-haltes N271 en recreatie-doeleinden Plasmolen	
	Diverse maatregelen Witteweg	Verbeteren toegankelijkheid lang-zaam verkeer/ verkeersveiligheid
	Diverse maatregelen Pastoorsdijk	Verbeteren verkeersveiligheid
10	Kwaliteitsverbetering van diverse looproutes naar station Mook-Molenhoek	
	Stationsstraat	Verbeteren toegankelijkheid voor voetgangers
11	Fietsroute Molenhoek - Groesbeek	
	Vrijliggend fietspad Heumensebaan bubeko (= buiten bebouwde kom)	Verbeteren verkeersveiligheid

Bron: rapport BVA Verkeersadviezen, Maatregelenpakket Mobiliteit – Uitvoeringsprogramma 2019-2022, bijlage 2, met enkele verschuivingen tussen de nummers 5 en 11.

De nummering in de tabel ‘Selectie’ is gelijk aan de tabel ‘concept Projectenlijst Mook en Middelaar’. In het bijgevoegde rapport van BVA (bijlage 2) wordt de tabel nader toegelicht. Hierbij wordt ingegaan op de achtergrond, probleemstelling en maatregelen. De rapportage is duidelijk en voorzien van foto’s en tekeningen. Het gaat te ver om deze informatie integraal of gedeeltelijk op te nemen in dit Mobiliteitsplan. In de rapportage van BVA is ook nog een tabel opgenomen met een ‘Overall maatregelenpakket’, hoofdstuk 2.3.

Kosten
Een vertaling van de maatregelen naar kosten is noodzakelijk om inzicht te krijgen in de financiële behoefte en haalbaarheid. Zijn er maatregelen die passen binnen beschikbare budgetten? Is er extra budget nodig, zo ja hoeveel? Moet er worden geprioriteerd? In de onderstaande tabel is de selectie van ‘Projecten en maatregelen’ verder beschreven en uitgewerkt.

Dit laatste vertaald in concreet beschreven maatregelen waarvan de kosten zijn geraamd. Zo is er een overzicht van de kosten, per maatregel, per weg of route en in zijn totaliteit. Het overzicht is per kern en is opgesplitst in 'doelen', waarbij opgemerkt dat deze tweeledig kunnen zijn of elkaar overlappen.

Kostenoverzicht projecten en maatregelen:

Versterken toekomstige wegenstructuur				
Waar	**Locatie**	**waarom**	**Wat**	**Raming kosten (excl BTW)**
Molenhoek	Ringbaan binnen bebouwde kom	Doorgaande route Groesbeek	Plateaus Heumensebaan en Esdoornlaan + verkleinen kruising	€ 52.650 ex. verlegging kabels en leidingen
			Twee asverspringingen	€ 27.675 ex. verlegging kabels en leidingen
			Voetpad tussen de Esdoornlaan en de Kuilseweg	€ 107.000 ex. verlegging kabels en leidingen
	Heumensebaan Binnen Bebouwde Kom	Ontmoedigen doorgaand verkeer	Verkleinen kruispunten Singel en Eikenlaan	€ 54.000 ex. verlegging kabels en leidingen
	Heumensebaan Buiten Bebouwde Kom	Doorgaande route Groesbeek	Aanliggend fietspad 2,50 m.	€ 554.802 ex. grondverwerving + compensatie natuur + verlegging kabels en leidingen
			Vrijliggend fietspad 3,00 m.	€ 380.520 ex. grondverwerving + compensatie natuur + verlegging kabels en leidingen
	Stationsstraat	Bereikbaarheid	Voetpad aan noordzijde tussen nummer 116 tot aan Lindenlaan	€ 33.750 ex. verlegging kabels en leidingen (opmerking: dient tot aan Singel te worden doorgetrokken)
Mook	Groesbeekseweg - Bisseltsebaan	Ontmoedigen doorgaand verkeer inrichten 30 km-h en 50 km-h	Asverspringing Mooksebaan + verleggen Bisseltsebaan + aanleg plaatsen	€ 193.150 ex. grondverwerving + compensatie natuurverlegging kabels en leidingen
			Vrijliggend fietspad tussen Bisseltsebaan en 1e wegversmalling	€ 93.350 ex. grondverwerving + compensatie natuur + verlegging kabels en leidingen

Vervolg: Kostenoverzicht projecten en maatregelen:

Maatregelen Verkeersveiligheid				
Waar	**Locatie**	**waarom**	**Wat**	**Raming kosten (excl BTW)**
Molenhoek	Spoorviaduct	Verbeteren verkeersveiligheid	Het verbreden van het spoorviaduct t.b.v. het langzame verkeer (onderdeel van het provinciale project 'Verbeteren Maaslijn')	€ 183.000 *
	Middelweg fietsoversteek	Verbeteren verkeersveiligheid fietsoversteek Ringbaan - Middelweg	Verkeersveiligheids-maatregelen in de vorm van natuurlijk sturen, optische versmalling, en drempel	Uitgevoerd **
Mook	Groesbeekseweg	Doorgaand Verkeer	Zie versterken toekomstige wegenstructuur	p.m.
Plasmolen	Witteweg	Verbeteren Verkeersveiligheid	Fietsstraat tot aan Heikantseweg (Rood) met rabatstrook	€ 425.250 ex. verlegging kabels en leidingen
			Fietsstraat tot aan Heikantseweg (Rood) zonder rabatstrook	€ 275.700 ex. verlegging kabels en leidingen
			Voetpad tot aan Heikantseweg	€180.583 ex. verlegging kabels en leidingen
Middelaar	Pastoorsdijk	Verbeteren Verkeersveiligheid	Aanbrengen verlichting	€ 50.000
			Drie verkeersplateaus + drempel realiseren	€ 79.650

* Betreft de gemeentelijk bijdrage aan het project (maatregel). In de raadsvergadering van 8 maart 2018 is een bedrag van € 183.000,- beschikbaar gesteld voor verkeersmaatregelen ten behoeve van het spoorviaduct aan de Heumensebaan.
** Gelet op de verkeersituatie ter plaatse is deze maatregel naar voren gehaald. Uitgevoerd voorjaar 2020. De extra maatregelen bij de oversteek / kruising (MaasWaalpad) zijn gebaseerd op het resultaat van het observatieonderzoek naar het verkeersgedrag ter plaatse.

Het totaalbedrag van de geraamde kosten, bedraagt **€ 1.446.995 exclusief BTW**. Dit bedrag is zonder de kosten die in het grijs staan weergegeven in de tabel. Zo is het bedrag voor de aanpassing van het spoorviaduct al ter beschikking gesteld en is het aanbrengen van de verlichting langs de Pastoorsdijk al gerealiseerd. Daarnaast is bij het optellen uitgegaan van een vrijliggend fietspad langs de Heumensebaan en bij de Witteweg van een fietsstraat met rabatstrook. In het totaalbedrag is geen rekening gehouden met kosten voor grondverwerving, natuurcompensatie en het verleggen van kabels en leidingen (zie tabel). Bij het verder inzoomen en uitwerken van de maatregelen (definitief ontwerp) worden deze zaken pas duidelijk.

Voor alle duidelijkheid: het totaalbedrag (€ 1.446.995) is niet volledig en betreft alleen de kosten van de selectie 'Projecten en maatregelen'. Het overzicht is vooral gericht op de fysieke ingrepen en ontbreken de kosten voor het implementeren van beleid en beheer(plannen). Zoals die ook staan genoemd in de 'Concept Projectenlijst Mook en Middelaar'.

Prioritering

Om meer inzicht te krijgen in de noodzaak van de maatregelen en als aanzet voor een Uitvoeringsprogramma met meerjarenplanning is aan BVA Verkeersadviezen gevraagd om de maatregelen te prioriteren. In het bijgevoegd rapport van dit bureau is de opzet en werkwijze van de prioritering nader beschreven. Het resultaat van de prioritering is uitgewerkt in een tabel (beoordelingsmatrix) en is als bijlage nr. 3 bijgevoegd.

Uit de matrix blijkt dat de realisatie van een fietspad langs de Heumensebaan (buiten de kom) de hoogste prioriteit heeft. Met deze maatregel is de grootste veiligheidswinst te boeken en vindt verbetering van het fietsnetwerk plaats. Dit leidt mogelijk weer tot een toenemend fietsgebruik, met als gevolg een positief effect voor het milieu. Overige maatregelen op de routes van en naar Groesbeek (Ringbaan, Heumensebaan en Groesbeekseweg) scoren gemiddeld tot laag, daarentegen de route Plasmolen-Middelaar (Witteweg) weer hoog. De matrix bevestigt bestaande inzichten, maar geeft ook zeker een nieuwe kijk op situaties.

In de matrix zijn de maatregelen op verschillenden doelstellingen (thema's) gewaardeerd. Aan de doelstellingen zelf is geen waarde toegekend ('gewicht'). Dit betekent dat alle doelstellingen even zwaar zijn meegewogen. De huidige toetsing is gedaan door derden en is goed voor het verkrijgen van een objectief beeld.

8. Uitvoeringsprogramma Mobiliteit

8.1 Maatwerk - Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2021 – 2024

De uitwerking van 'Projecten en maatregelen' in het hoofdstuk hiervoor, is vooral gericht op fysieke maatregelen ten behoeve van de mobiliteit en de verkeersveiligheid. Voor een evenwichtig en doeltreffend resultaat is het minstens zo belangrijk om te kijken naar beleid- en beheeraspecten op deze terreinen. Kortom alle inspanningen en acties voor het in stand houden en waar mogelijk verbeteren van mobiliteit en de verkeersveiligheid. Een goed instrument hiervoor is het werken met een zogenaamd Uitvoeringsprogramma en dit wordt hierbij dan ook voorgesteld.

Het Uitvoeringsprogramma moet gezien worden in samenhang met:

- Collegeprogramma gemeente Mook en Middelaar, 'Op weg naar een duurzaam en samen redzaam Mook en Middelaar', d.d. 11 september 2018;
- Visie en doelen Trendsportal, gemeenteraad 8 maart 2018;
- Concept Projectenlijst, gemeenteraad 8 maart 2018 en hoofdstuk 7 'Van visie en inventarisatie naar doelen en maatregelen, Mobiliteitsplan Mook en Middelaar';
- Het programma 'Duurzame Mobiliteit en Bereikbaarheid' Regio Arnhem en Nijmegen', 2019.

Het Uitvoeringsprogramma moet herkenbaar zijn, maar zeker ook haalbaar en realistisch. Dit geldt niet alleen voor de investeringen (kosten), maar men moet ook denken aan de benodigde (ambtelijke) capaciteit en eventuele procedures (tijdsduur).

In navolging van de hierboven geformuleerde uitgangspunten (kaders) is het onderstaande Uitvoeringsprogramma opgesteld. Dit met een doorkijk voor de planperiode 2021 tot en met 2024. Een aantal zaken heeft een continu karakter en kan het zijn dat zaken binnen de genoemde planperiode niet haalbaar zijn. Oorzaken hiervan kunnen zijn de hoge kosten, nog te ontwikkelen visie of te verwachten langdurige procedures.

Het overzicht is divers en bestrijkt meerdere doelen en beleidsvelden. Het programma is hier zo goed mogelijk naar opgesplitst, waarbij enige overlap niet is uit te sluiten of punt van discussie kan zijn.

Maatwerk

De fysieke 'Projecten en maatregelen' uit hoofdstuk 7 zijn afgestemd op de (lokale) inzichten en ontwikkelingen. Hierdoor is er mogelijk opnieuw geprioriteerd en kan het resultaat afwijken van hetgeen BVA Verkeersadviezen heeft opgesteld. De projecten en maatregelen zijn niet alleen beoordeeld op de al lopende processen en het collegeprogramma, maar er is ook gekeken naar (toekomstige) ontwikkelingen, complexiteit, benodigde onderzoeken, participatie, noodzakelijk partnerschap en procedures. Ook moet er een balans zijn in de financiële investeringen, zowel jaarlijks als in de totale planperiode.

In het volgende hoofdstuk 8.2, is het voorgestelde 'maatwerk' Uitvoeringsprogramma weergegeven. Door 'maatwerk' kunnen thema's en/of maatregelen wijzigen of worden beïnvloed, op onderdelen of in zijn geheel. Ook kunnen er zaken zijn toegevoegd, dit wel passend binnen de hierboven geformuleerde uitgangspunten (kaders). Het Uitvoeringsprogramma is niet 'in beton gegoten', maar is dynamisch.

8.2 Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Mook en Middelaar, 2021 – 2024

Het programma is hieronder schematisch uitgewerkt:

Samenwerking – beleid			
Wat	**Hoe**	**Wanneer**	**Kosten-inzet**
Door samenwerken inzicht en kennis verkrijgen op het gebied van mobiliteit.	Deelnemen aan het Regionaal Mobiliteitsoverleg (RMO) – Noord Limburg.	Continue proces / ad-hoc	tijd / kosten gedekt in exploitatie
	Deelnemen aan het platform 'Trendsportal', ontstaan uit het RMO.	Continue proces / ad hoc	tijd / kosten gedekt in exploitatie
	Deelnemen aan de regio Arnhem Nijmegen 'Duurzame Mobiliteit en Bereikbaarheid'.	Continue proces / ad hoc	tijd / kosten gedekt in exploitatie
	Verkeerseducatie voor het basis- en voortgezet onderwijs in samenwerking met de scholen en ROVL.	Continue proces	tijd / kosten gedekt in exploitatie
	Openstaan voor kansen en mogelijkheden op het gebied van mobiliteit vanuit de regio Nijmegen (provincie Gelderland).	Continue proces / ad hoc	tijd
	Blijven deelnemen aan het regionale verkeersmodel, op basis van behoefte en het doen van verkeerstellingen.	Continue proces / ad hoc	tijd / kosten gedekt in exploitatie
	Met de betreffende (buur)gemeenten samenwerken aan het reguleren van de verkeersstromen van en naar Nijmegen.	Continue proces	tijd

Openbaar vervoer			
Wat	**Hoe**	**Wanneer**	**Kosten-inzet**
In stand houden, verbeteren en zo mogelijk uitbreiden openbaar vervoer.	Openstaan voor en anticiperen op ontwikkelingen en kansen op dit terrein.	continuproces / ad hoc	tijd
	In overleg blijven met de regio en de provincies Limburg en Gelderland.	continuproces / ad hoc	tijd
	Participeren in het werkproces van de aanbesteding van openbaar vervoer.	continuproces / ad hoc	tijd
	Onderzoek naar de mogelijkheid van aanvullende voorzieningen openbaar vervoer, bv. OV-fiets of deelfiets	2021	tijd
	Maaslijn. Blijvend aandacht vragen bij de concessieverlener (provincie Limburg) voor verbetering van de lijn. Specifiek: doorgang elektrificatie, verbeteren betrouwbaarheid en verhogen capaciteit.	continuproces / ad hoc	tijd
	Onderzoek naar de mogelijkheid om vervoersentiteiten (vormen) te 'verknopen' en/of te versterken.	Loopt, afronding 1e helft 2021	tijd / kosten gedekt in exploitatie

Duurzaamheid – verduurzamen Wat	Hoe	Wanneer	Kosten-inzet
Het verduurzamen van de mobiliteit.	Duurzaam vervoer gemeentelijke diensten en medewerkers. • gebruik duurzame vervoersvormen • stimuleren fietsen	continuproces / ad hoc	tijd / budget neutraal
	Oog hebben voor goede en veilige voorzieningen en verbindingen voor het langzaam verkeer (fietsers en voetgangers).	continuproces / ad hoc	tijd
	Openstaan voor en anticiperen op ontwikkelingen en kansen voor het stimuleren en promoten van duurzaam vervoer. • gebruik MaasWaalpad • fietsen in zijn algemeenheid • deelvervoer	continuproces / ad hoc	tijd
	Ontwikkelen beleid voor laadpalen.	1de helft 2021	tijd

Beheer - kwaliteit verhardingen Wat	Hoe	Wanneer	Kosten-inzet
Het toegankelijk en functioneel houden van de gemeentelijke wegen en verbindingen.	Het beheren en onderhouden van de wegen (verhardingen), dit vanuit het Wegenbeheerplan.	continuproces (ad hoc en planmatig)	tijd / kosten gedekt in exploitatie
	Het beheren en onderhouden van de onverharde wegen. • opstellen onderhoudsplan.	continuproces 2de helft 2021	tijd / kosten gedekt in exploitatie
	Het beheren en onderhouden van de verkeersbruggen, dit vanuit het Onderhoudsplan bruggen.	continuproces (ad hoc en planmatig)	tijd / kosten gedekt in exploitatie
	Het op orde brengen en houden van de verkeersborden (toets: nut, noodzaak en kwaliteit). • inventarisatie en opstellen Beheerplan verkeerborden.	2021	€ 15.000

Versterken wegenstructuur - verkeersveiligheid

De thema's 'versterken wegenstructuur' en 'verkeersveiligheid' zijn gecombineerd verwerkt in het programma. De thema's kennen een grote mate van samenhang en hebben over het algemeen betrekking op de inrichting van de openbare ruimte. Hierbij zijn ook raakvlakken met de thema's 'leefbaarheid', 'openbaar vervoer' en 'duurzaamheid'.

De lay-out van deze thema's is afwijkend van de vorige en is meer toegespitst op de locatie en maatregel. Maatregelen die de bestaande en toekomstige wegenstructuur versterken. Zo ook maatregelen gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid, al dan niet ten gevolge van maatregelen voorkomend uit de versterking van de wegenstructuur.

Zoals bij de inleiding van dit hoofdstuk is beschreven, zijn de 'Projecten en maatregelen' afgestemd op de lopende en te verwachten inzichten en processen (maatwerk). Dit is zo goed mogelijk gedaan, echter neemt niet weg dat om welke reden dan ook, er altijd onzekerheden zullen zijn. Dit geldt zowel voor de maatregel als het jaar van realisatie.

8.3 Raakvlakken – aansluitende projecten

Een aantal vraagstukken en/of maatregelen behoeven extra aandacht en een toelichting. Dit door specifieke kenmerken, raakvlakken met andere ontwikkelingen of het voorstel van een andere (integrale) aanpak van de problematiek. Hieronder zijn deze uitgewerkt.

Spoorzone / Ecozone Molenhoek

Het voornemen is om de spoorzone aan de oostzijde van het station Mook-Molenhoek van bedrijfsbestemming om te zetten naar natuurbestemming. Hiermee komt de mogelijkheid van een nieuwe verkeersverbinding tussen de A73 en Groesbeek te vervallen en heeft dat zijn weerslag op de verkeerssituatie op de wegen van de bestaande routes (Groesbeekseweg in Mook en de Ringbaan en Heumensebaan in Molenhoek). Het omzetten van de bestemming raakt vele thema's in en in de directe omgeving van Molenhoek. Om dit inzichtelijk te krijgen wordt er dan ook gewerkt aan een gebiedsprogramma genaamd 'Ecozone Molenhoek'. Dit programma is nog in ontwikkeling en volgt in 2021 een separaat proces.

Het is een pallet van vraagstukken, maar zeker ook van kansen, zoals: *versterken natuurwaarden*, *inzet opbrengsten Natuurbegraven*, *ketenmobiliteit*, *leefbaarheid*, *bereikbaarheid*, *verkeersveiligheid* en het *versterken van hoogwaardige fietsinfrastructuur (stimuleren fietsgebruik en terugdringen autogebruik).* Kortom er zijn vele duurzaamheidsaspecten van toepassing.

Als gemeente alleen is het niet mogelijk om het gebiedsprogramma te realiseren. Het project is grensoverschrijdend en daarom is samenwerking met andere overheden en (maatschappelijke) organisaties noodzakelijk.

Ringbaan – Heumensebaan Molenhoek

Ondanks dat deze wegen niet bewegwijzerd zijn als de route van en naar Groesbeek, worden deze wegen wel als zodanig gebruikt door het (auto)verkeer. Op de wegen zijn in het verleden en recent diverse verkeersvoorzieningen aangebracht. Dit met wisselend succes en de conclusie, dat alle maatregelen ten spijt niet tot het gewenste verkeersgedrag heeft geleid. Nog meer plaatselijke aanvullende maatregelen wordt niet zinvol geacht en is het streven om te komen tot een duurzame en veilige inrichting van de gehele route. De inspanningen om dit te realiseren zien wij als onderdeel van de Ecozone Molenhoek. Dus stoppen met ad hoc (onsamenhangende) maatregelen en overgaan tot een integrale maatregel (oplossing). In dit uitvoeringsprogramma wordt dit dan ook voorgesteld en zijn de plaatselijke maatregelen komen te vervallen.

Fietspad Heumensebaan Molenhoek (buiten bebouwde kom)

De aanleg van een fietspad langs de Heumensebaan buiten de bebouwde kom scoort een hoge prioriteit (de hoogste). Het fietspad sluit aan op het al bestaande fietspad van de gemeente Berg en Dal (gerealiseerd in 2020). De aanleg is echter geen sinecure. Los van de hoge kosten moeten er meerdere onderzoeken plaatsvinden en procedures worden doorlopen. Ook grondverwerving is essentieel en naar alle waarschijnlijkheid ook de plicht van natuurcompensatie. Gelet op al deze zaken en de duur van het werkproces, is het op dit moment niet realistisch om de aanleg van het fietspad als concrete maatregel op te nemen in het programma. Voor meer informatie over de mogelijkheid van een fietspad is er nader onderzoek noodzakelijk. Gelet op de relatie en de raakvlakken, is het voorstel om dit onderdeel te laten uitmaken van de hiervoor genoemde 'Ecozone Molenhoek'. Dit sluit ook aan

op het streven om te komen tot een duurzame en veilige inrichting van de gehele route, zie passage hiervoor over de Ringbaan – Heumensebaan.

Witteweg, Plasmolen

Ook de Witteweg in Plasmolen – Middelaar is een onderwerp om bij stil te staan. Komen er nog inzichten uit het proces om de openbare ruimte in Plasmolen te verbeteren? Bijvoorbeeld vanuit het project Proef Plasmolen, als onderdeel van de Strategische agenda. Streven naar integraliteit, eenheid en synergie, dus afstemming is noodzakelijk. In Proef Plasmolen kan daarbij, indien nodig, rekening worden gehouden met de beoogde aanpak van de Witteweg (gedeelte Broekweg – Heikantseweg). Het tijdstip van de uitvoering is gesteld op 2022-2023. Gelet op alle andere lopende projecten in de gemeente en de bemensing ervan, is 2023 het meest reëel.

Totaaloverzicht projecten

De kernen en straten in het schema staan op alfabetische volgorde in onderstaande tabel.

Versterken wegenstructuur - verkeersveiligheid				
Kern	**Locatie**	**Maatregel**	**Prognose jaar van realisatie**	**Kosten**
Molenhoek	Heumensebaan (binnen bebouwde kom)	Niet over gaan tot de voorgestelde plaatselijke maatregelen en de weg (route) onderdeel te laten uitmaken van gebiedsprogramma ‘Ecozone Molenhoek’. Het verbreden van het bestaande spoorviaduct met een vrijliggend voet- / fietspad, maakt al onderdeel uit van het Verbeteren van de Maaslijn, uitvoering medio 2023.	2020-2023	Financiering via separaat werkproces, ‘Ecozone Molenhoek’.
	Heumensebaan (buiten bebouwde kom)	Voorstel om onderdeel te laten uitmaken van het gebiedsprogramma ‘Ecozone Molenhoek’.	2020-2023	Financiering via separaat werkproces, ‘Ecozone Molenhoek’.
	Ringbaan	Niet over gaan tot de voorgestelde plaatselijke maatregelen en de weg (route) onderdeel te laten uitmaken van het gebiedsprogramma ‘Ecozone Molenhoek’.	2020-2023	Financiering via separaat werkproces, ‘Ecozone Molenhoek’.
	Stationsstraat	Aanleg trottoir noordzijde, gedeelte Keizershof-Lindenlaan (bereikbaarheid station).	2021	€ 33.750 *
		Onderzoek noodzaak en mogelijkheden voor voorzieningen van voetgangers, gedeelte Middelweg-Rijksweg.	2021	€ 5.000
Mook	Groesbeekseweg	Onderzoek en opstellen van ontwerp om de situatie bij de komingang bij de kruising Bisseltsebaan te verbeteren (en directe omgeving). Doelen: verbeteren van de zichtbaarheid en oversteekbaarheid, verlaging rijsnelheid, parkeren, versterken ruimtelijke kwaliteit.	2021	€ 10.000

vervolg

Versterken wegenstructuur - verkeersveiligheid				
Kern	**Locatie**	**Maatregel**	**Prognose jaar realisatie**	**Kosten**
Middelaar	Pastoorsdijk	Snelheidsremmende maatregelen, verkeersplateaus en -drempels.	2021	€ 79.650 *
	Witteweg	Inrichten als fietsstraat, gedeelte Broekweg (camping Eldorado) tot Heikantseweg.	2022/ 2023	€ 325.000 *
		Aanleg voetpad, gedeelte Broekweg (camping Eldorado) tot Heikantseweg.	2022/ 2023	€ 130.000 *
Plasmolen	Rijksweg – N271	Herinrichting Rijksweg. Project in samenwerking met de provincie Limburg	2021/ 2022	Tijd en kosten gedekt in exploitatie

* Bedragen op basis van schetsontwerpen. Inclusief de kosten voor voorbereiding, administratie en toezicht, exclusief eventuele kosten verlegging kabels en leidingen en btw.

De totaalkosten van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit zijn € 598.400 exclusief btw. Dat is € 848.595 lager dan het bedrag van het kostenoverzicht 'Projecten en maatregelen' uit hoofdstuk 7, bedrag groot € 1.446.995. Dit is vooral te verklaren door de route Ringbaan-Heumensebaan onderdeel te laten uitmaken van het gebiedsprogramma 'Ecozone Molenhoek'.

Het totaalbedrag van het Uitvoeringsprogramma is op € 15.000 na, toe te schrijven aan maatregelen op het terrein van 'Versterken wegenstructuur en verkeersveiligheid'. Op zich verklaarbaar. Het zijn vooral aanpassingen in de openbare ruimte, waarmee over het algemeen aanzienlijke kosten zijn gemoeid.

Opgemerkt dient te worden dat er binnen het bedrag geen rekening is gehouden met de kosten van de ambtelijke uren. Ook zijn er nog onzekerheden over eventuele (meer)kosten voor het verleggen van kabels en leidingen (nutsbedrijven). Het streven is om dit tot een minimum te beperken en met de uitwerking van de ontwerpen hier rekening mee te houden.

Beknopte toelichting

Ter verduidelijking zijn in onderstaand overzicht de gewijzigde maatregelen beknopt toegelicht.

Toelichting wijziging (keuzes – herprioritering)		
Kern	**Locatie**	**Maatregel**
Molenhoek	Ringbaan-Heumensebaan	De voorgestelde maatregelen op deze wegen (route) zijn niet opgenomen in het Uitvoeringsprogramma. Route onderdeel laten uitmaken van het gebiedsprogramma 'Ecozone Molenhoek'. *Aanvullend* *Ten aanzien van een voetpad tussen de Esdoornlaan en Kuilseweg is er vanuit Molenhoek een burgerinitiatief voor een struinpad ter plaatse (aan de bebouwde zijde van Molenhoek, wordt begin 2021 gerealiseerd.*
	Stationsstraat	In de rapportage van BVA Verkeersadviezen staat genoemd dat er geen trottoir is tussen de Middelweg en Rijksweg. Het voorstel is om onderzoek te doen naar de noodzaak en mogelijkheden van een trottoir ter plaatse.

vervolg

Toelichting wijziging (keuzes – herprioritering)		
Kern	**Locatie**	**Maatregel**
Mook	Groesbeekseweg	De voorgestelde (vergaande) maatregelen bij en nabij de kruising Bisseltsebaan is niet opgenomen in het Uitvoeringsprogramma. Op basis van huidig inzicht is het niet reëel om de uitvoering van de maatregelen nu op te nemen in het programma. Voor de maatregelen is partnerschap met meerdere partijen noodzakelijk (commitment, grondverwerving en financieel). Ook moeten er cruciale procedures worden doorlopen. Voor nu is het advies om het te beperken tot de komingang en onderzoek te doen naar de mogelijkheden.
Plasmolen	Witteweg	De voorgestelde maatregelen zijn gewijzigd opgenomen in het Uitvoeringsprogramma. Het voorstel is om alleen het gedeelte van de Witteweg, tussen de Broekweg en de Heikantseweg in Middelaar uit te voeren als fietsstraat, dit in combinatie met aan één zijde een trottoir. De geraamde kosten van het voetpad zijn naar beneden bijgesteld, door een andere werkwijze / ontwerp. Het overige gedeelte van de Witteweg maakt onderdeel uit van het 'centrum Plasmolen' en er kunnen vanuit de lopende processen in dat gebied (Strategische Agenda) nadere inzichten komen over de functie en inrichting. Het is raadzaam om het onderhavig deel van de Witteweg later in te plannen. Mogelijk dat de hiervoor genoemde processen ook nieuwe inzichten opleveren voor dit deel van de weg, verbinding Plasmolen-Middelaar.

Uitvoeringsprogramma - financieel op planjaarniveau

Ter verduidelijking is hieronder een schema uitgewerkt van de kosten van het Uitvoeringsprogramma op planjaarniveau. Dit geeft een direct en beter inzicht in de financiële uitgaven en behoeften per jaar en in zijn totaal. Het overzicht is goed bruikbaar voor de invulling en consequenties van de gemeentelijke financiën.

Kosten Uitvoeringsprogramma per planjaar:

Inspanningen (maatregel) per kern / straat	**2021 €**	**2022 €**	**2023 €**	**2024 €**
Inventariseren en opstellen beheerplan verkeersborden	€ 15.000			
Mook - Groesbeekseweg (komingang)	€ 10.000			
Molenhoek - Stationsstraat (trottoirs)	€ 38.750			
Plasmolen - Middelaar - Pastoorsdijk (snelheidsmaatregelen) - Witteweg (deels herinrichting)*	€ 79.650		€ 455.000	
Totaal	€ 143.400	€	€ 455.000	€

* Aandacht voor tijdstip uitvoering, indien mogelijk en haalbaar, naar voren halen.

NB: De planjaren en maatregel(en) blijven een prognose, zie uitvoeringsprogramma 'Prognose jaar van realisatie'. Genoemde bedragen zijn inclusief kosten voor voorbereiding, administratie en toezicht en excl. btw.

Ecozone Molenhoek

Het duurzaam en veilig inrichten van de Ringbaan en Heumensebaan in Molenhoek is niet met maatregelen opgenomen in het Uitvoeringsprogramma. Het is zaak dat de aanpak van deze wegen niet naar de 'achtergrond' mag verdwijnen. De verkeerssituatie op deze wegen laat dit niet toe en de aanwonenden vragen al geruime tijd om maatregelen. Naast het specifieke verkeersvraagstuk zijn er ook kansen voor verbeteringen op andere terreinen. Het project Verbetering Maaslijn en de herbestemming van de spoorzone kunnen hierbij als spin-off werken.

De inspanning om te komen tot een gebiedsprogramma en de aanpak van de route, maken strikt genomen geen onderdeel uit van het Mobiliteitsplan, en zullen separaat worden gewaarborgd. De aanzet hiervoor is al gedaan in de Strategische agenda Mook en Middelaar 2019-2025 en met de Startnotitie Ecozone Molenhoek.

Vooruitlopend op het werkproces Ecozone Molenhoek is er al eerder globaal gekeken naar de mogelijkheden van het herinrichten van de route Ringbaan en Heumensebaan. Op hoofdlijnen is hierbij gedacht aan de volgende maatregelen en kosten (exclusief btw).

Locatie	Maatregel	Kosten
Kruising Ringbaan-Middelweg	De aanleg van een rotonde.	€ 400.000
Gedeelte Ringbaan-Heumensebaan (binnen de bebouwde kom)	Weggedeelte dusdanig vormgeven dat recht doet aan de (weg)functie en de leefbaarheid aan de route en omgeving.	€ 450.000
Spoorviaduct Heumensebaan*	Spoorviaduct verbreden met een voet- / fietspad.	€ 225.000
Heumensebaan (buiten bebouwde kom)	De aanleg van een aanliggend of vrijliggend fietspad, dat aansluit op het fietspad van Groesbeek.	€ 500.000

*Aanpak viaduct is opgenomen in de huidige scoop van het project Verbetering Maaslijn lijkt daardoor gewaarborgd, ook financieel. Ontwikkelingen hierbij nadrukkelijk volgen.

De maatregelen en kosten zijn indicatief en bedraagt het totaalbedrag € 1.575.000 exclusief btw. Het resultaat van het werkproces Ecozone Molenhoek zal uiteindelijk leidend en bepalend zijn. Gelet op de hoogte van de kosten, de te voeren procedures en grondverwerving is samenwerking met andere overheden en (maatschappelijke) organisaties noodzakelijk. Naast de inhoudelijke aspecten maakt dit een belangrijk onderdeel uit van het werkproces. Voor de haalbaarheid is dit onderdeel essentieel.

8.4 Aandachtspunten en overwegingen

Focus

De kans bestaat dat de focus komt te liggen op het bovenstaande overzicht, de inspanningen en maatregelen en de kosten hiervan. Dit doet geen recht aan het Mobiliteitsplan en het (volledige) Uitvoeringsprogramma. Het programma bestaat uit meer dan alleen de fysieke maatregelen in de openbare ruimte. Namelijk ook uit beleids-en beheeronderdelen en de hieruit voortkomende werk- en denkprocessen voor het in stand houden, versterken en verbeteren van de mobiliteit binnen de gemeente Mook en Middelaar.

Aandachtpunten / risico's

Ten aanzien van het Uitvoeringsprogramma zijn er een aantal aandachtpunten en risico's:

Capaciteit – bemensing:

- Er moet voldoende (ambtelijke) capaciteit zijn om de werkzaamheden op te pakken. Dit geldt voor de structurele beheer- en beleidszaken, maar ook de onderzoeken en maatregelen.

Raming kosten:

- Bij een aantal maatregelen bestaat de kans dat er kabels of leidingen moeten worden aangepast of verlegd. Dit wordt pas duidelijk in de ontwerpfase, mogelijk pas bij het definitief ontwerp. De kans is het meest reëel bij de maatregelen aan de Witteweg, het inrichten als fietsstraat in combinatie met de aanleg van een voetpad. Bij de overige maatregelen is de kans gering. Bij de kostenraming Witteweg kan er een bedrag worden toegevoegd voor eventuele werkzaamheden aan kabels en leidingen: € 20.000 exclusief btw.

Inwonersparticipatie:

- Een niet te vergeten aspect bij de verdere uitwerking van de maatregelen is inwonerparticipatie. Wat vindt de 'omgeving' ervan? De inbreng en ideeën van de aanwonenden en de overige belanghebbenden kunnen de plannen en/of planjaren beïnvloeden.

Periode voorbereiding – planning:

- Het advies is om een realistische planning aan te houden. Onderzoeken, procedures, inwoners-participatie en het proces van besluitvorming nemen nu eenmaal tijd in beslag. Een planning wekt nu eenmaal verwachtingen en moet uitstel zoveel mogelijk worden voorkomen.

Verbeteren Maaslijn:

- In het Uitvoeringsprogramma is opgenomen het verbreden van het spoorviaduct in de Heumensebaan in Molenhoek (een strook voor voetgangers en fietsers). Het is reëel om te stellen dat de aanpassing alleen in combinatie kan met het provinciale project Verbetering Maaslijn. Ontwikkelingen bij het verbeteren van de Maaslijn kunnen dus van invloed zijn op de uitvoering van de verbreding van het viaduct.

Financiële mogelijkheden 'gemeente-breed':

- Hoe verhouden de inspanningen en uitgaven van het Uitvoeringsprogramma zich tot de rest van de gemeentelijke verplichtingen en investeringen? De financiële armslag van de gemeente is niet oneindig. Zijn er andere wensen of verplichtingen met een hogere prioriteit dan het Uitvoeringsprogramma of onderdelen ervan, dan zullen er keuzes moeten worden gemaakt. Naast de financiën moet hier ook gedacht worden aan de grenzen van de ambtelijke capaciteit, in principe ook een geldkwestie.

Consequenties coronacrisis:

- De huidige coronacrisis kan van invloed zijn op maatschappelijke en economische ontwikkelingen. Zoals ontwikkelingen die de visie op en hoe wij nu omgaan met mobiliteit kunnen beïnvloeden. Ook ten aanzien van de beschikbare financiële middelen in zijn algemeenheid en specifiek voor mobiliteit. Moet er worden bezuinigd of getemporiseerd? en zo ja, wat betekent dat voor de exploitatie en geplande projecten. De coronacrisis kan van invloed zijn op het voorgestelde Uitvoeringsprogramma in dit Mobiliteitsplan.

Uitbreiding bebouwing en mobiliteit:

- Er moet worden geanticipeerd op (bouw)ontwikkelingen. Hoe gering ook, ze genereren en vragen om mobiliteit. Mogelijk bieden ontwikkelingen ook kansen om zaken te verbeteren. De ontwikkeling Molenhoek Zuid-West (omgeving Spijkerweg) is een aanzienlijke uitbreiding en moet het aspect mobiliteit goed aandacht krijgen (o.a. bereikbaarheid en verkeersveiligheid).

Concreet lopende zaken:

- Op dit moment ligt er een aanzienlijke opgave om de centrumstraten in Mook aan te pakken. Dit op het gebied van onderhoud, functionaliteit, aansluiten op de nieuwe (bouw)ontwikkelingen ter plaatse en op het gebied van klimaatadaptatie.
- Tevens wordt er gekeken naar de mogelijkheid om de komende jaren de Kerkstraat en een deel van de Kanaalweg in Mook op te knappen. De onderhoudstoestand, functionaliteit en de ruimtelijke kwaliteit zijn onvoldoende bij deze wegen.
- Vanuit de gemeentelijke verantwoordelijkheid voor het stedelijk water en het terugdringen van de kans op wateroverlast, wordt verwacht dat de gemeente inzet op het afkoppelen van verhardingen, als onderdeel van de klimaatadaptatie. Dit zijn maatregelen die veel geld kosten.

9. Conclusie en aanbevelingen

9.1 Conclusie

Het Mobiliteitsplan past en sluit aan op beleidskaders en ambities van de gemeente Mook en Middelaar, zoals verwoord in hoofdstuk 5 van het plan.

Ter illustratie hiervan staan hieronder nogmaals aangehaald, de doelstellingen van de regionale visie van Trendsportal en de werksporen van het programma 'Duurzame Mobiliteit en Bereikbaarheid' regio Arnhem Nijmegen.

Trensportal

- Verhogen kwaliteit van leven; mobiliteit, zodat iedereen mee kan doen.
- Verbeteren verkeersveiligheid; streven naar 0 verkeersslachtoffers.
- Aantrekkelijk mobiliteitssysteem; robuust, attractief en betrouwbaar.
- Ondersteunen Milieu- en Energietransitie; overschakelen op schone en stille mobiliteit.
- Verbeteren Ruimtelijk-Economische Bereikbaarheid.

Programma 'Duurzame Mobiliteit en Bereikbaarheid' regio Arnhem Nijmegen

- Robuust wegennet.
- Betrouwbaar spoor.
- (HOV) voor iedereen.
- Aantrekkelijk fietsnetwerk.
- Schoon onderweg.
- Verkeersveilige omgeving.

Gelet op het aantal ongevallen in de gemeente is de verkeersveiligheid, zeker in zijn algemeenheid, geen punt van zorg. Er zijn geen zogenaamde blackspots en er is geen acute noodzaak om direct en/of grootschalig in te grijpen. Een aantal locaties en routes vragen wel aandacht en zijn opgenomen in het Uitvoeringsprogramma. De kruising Ringbaan-MaasWaalpad verdient aandacht en er zijn daarom (aanvullende) verkeersmaatregelen uitgevoerd (2de kwartaal 2020). De situatie ter plaatse wordt gevolgd.

Vanuit het vakgebied Verkeerskunde gezien, bestaat de kans op een gevoel van onveiligheid bij de inwoners (subjectief) en de daadwerkelijke (objectieve) verkeersveiligheid ter plaatse. Dit laatste aangetoond met onderzoek en (meet)gegevens. Dit is en blijft een lastige kwestie. Een verkeerssituatie waarbij de (weg)gebruiker zich volledig veilig waant, kan zelfs averechts uitpakken. De aandacht en alertheid kunnen hierbij afnemen, deze aspecten zijn belangrijk in het verkeer. Er zijn verkeerskundige inzichten die een onveilig gevoel koesteren ter bevordering van de verkeersveiligheid.

Zoals in het hoofdstuk hiervoor staat aangegeven mag de focus niet alleen liggen op 'verkeersveiligheid' en 'fysieke maatregelen'. De andere thema's in dit plan en specifiek in het Uitvoeringsprogramma zijn minstens zo belangrijk voor de mobiliteit en ondersteuning van de verkeersveiligheid. In het kader van Duurzaamheid zal de gemeente meer gaan inzetten op facilitering omtrent elektrisch rijden, kijken naar kansen en mogelijkheden van het combineren van vervoersstromen en -behoefte.

In het Uitvoeringsprogramma is geen jaarlijks werkbudget opgenomen voor het realiseren van beperkte ad hoc verkeersmaatregelen. Gelet op de behoefte kan dit een gemis zijn. Met een beperkt budget (bv. € 5.000) kan gehoor worden gegeven aan verzoeken of het doen van onderzoek.

In het Uitvoeringsprogramma zijn de inspanningen en maatregelen weergeven, al dan niet geprioriteerd. Het programma legt de basis voor investeringen en werkbudgetten, zij het met diverse onzekerheden. In die zin moet het programma als richtinggevend worden gezien, niet als 'in beton gegoten'. Nader onderzoek en verdiepingslagen zijn niet uitgesloten. Ook zijn om moverende redenen op dit moment diverse maatregelen in het programma buiten beschouwing gelaten. De totaalkosten bedragen € 598.400. Dit is een zeer aanzienlijk bedrag. Is dit financieel haalbaar voor de gemeente? Zijn er mogelijkheden voor subsidie? Aangezien deze zaken op dit moment niet honderd procent duidelijk zijn, moet er mogelijk op een later tijdstip keuzes worden gemaakt. Dit maakt dat een bepaalde mate van flexibiliteit noodzakelijk is, zowel op het niveau van de maatregelen, als in zijn totaliteit. De basis en de kaders van het Uitvoeringsprogramma zijn vastgelegd in dit MP, echter betreft het een (voortschrijdend) programma.

Hoe verhoudt het programma zich financieel tot de andere gemeentelijke plannen en investeringen? Disbalans hierin is een afbreukrisico voor de haalbaarheid (gemeente-breed). Het heeft dan ook de voorkeur om met een gemeentelijk investeringsplan te werken.

Het stuk geeft voldoende basis voor verdere gemeentelijke besluitvorming op het terrein van Mobiliteit, dit in samenhang met alle andere gemeentelijke wensen en (financiële) verplichtingen.

Ecozone Molenhoek
Het oppakken van het verbeteren van de (verkeers)route door Molenhoek is van belang en behoeft aandacht. Dit waarborgen met het werkproces Ecozone Molenhoek is een goed voorstel en kan na besluitvorming in gang worden gezet. Met de Strategische agenda Mook en Middelaar 2019-2025 en met de Startnotitie Ecozone Molenhoek is de aanzet hiervoor al gedaan.

9.2 Aanbevelingen
Deze aanbevelingen betreffen niet alleen Mobiliteit, maar ook de ondersteunde zaken om tot uitvoering en mogelijke optimalisatie(s) te komen. Een aantal zaken is ook al onderdeel van het Uitvoeringsprogramma. Het plan is voldoende uitgewerkt voor verdere besluitvorming.

- Doorgaan met uitvoering Duurzaam Veilig bij reconstructies en "werk met werk". De wegen in beheer bij de gemeente volgens die richtlijnen (her-)inrichten. De aandacht gaat daarbij specifiek uit naar de inrichting van de 30- en 60 km/u verblijfsgebieden.
- De huidige wegcategorisering toepassen t.b.v. de richtlijnen van duurzaam veilig en de uitvoering van de basiskenmerken erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen.
- Het verder samenwerken met de andere gemeenten in het RMO-gebied Noord-Limburg en de regio Arnhem Nijmegen, om de doelstellingen op het gebied van mobiliteit, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en duurzaamheid te bewerkstelligen.
- Naast de samenwerking met de regio Noord-Limburg, ook afstemming zoeken met de Gelderse en Noord-Brabantse gemeenten.
- Aangehaakt blijven bij het Verkeersmodel van de regio Nijmegen en daar waar behoefte is verkeersmetingen uitvoeren.

- Het instemmen met een bijzondere, integrale buurtgerichte aanpak. Buurten die hun buurt verkeersveiliger willen maken, kunnen ondersteuning krijgen van VVN en kunnen uiteindelijk ook het Buurtlabel Veilig Verkeer van VVN verdienen. Samen met de gemeente en waar mogelijk de politie wordt bekeken hoe bepaalde verkeerssituaties veiliger gemaakt kunnen worden.
- Instemmen met de voorgestelde inrichtings-, verkeersveiligheids-, en verkeersmaatregelen.
- Inventariseren van de verkeersborden, om te komen tot een juiste en kwalitatieve goede aanduiding van de verkeerssituatie en -regels. Hierbij ook zeker kijken naar nut en noodzaak van verkeersborden.
- Blijvend aandacht hebben voor het verduurzamen van de mobiliteit.
- Volgen van ontwikkelingen en realiseren van beleid voor laadpalen.
- Invulling geven aan het Uitvoeringsprogramma.
- Een jaarlijks werkbudget voor ad hoc verkeersmaatregelen geeft slagkracht om kleine zaken op te pakken.
- Maatregelen uit het programma zoveel mogelijk combineren met een integrale aanpak van de wegen en omgeving. Kijken naar mogelijkheden voor een gebiedsgerichte aanpak of als onderdeel van projecten en/of programma's. Streven naar synergie.
- Kijken naar de mogelijkheden van het verkrijgen van subsidies en/of andere vormen van ondersteuning en partnerschap.
- Afstemmen programma's.

Bijlagen

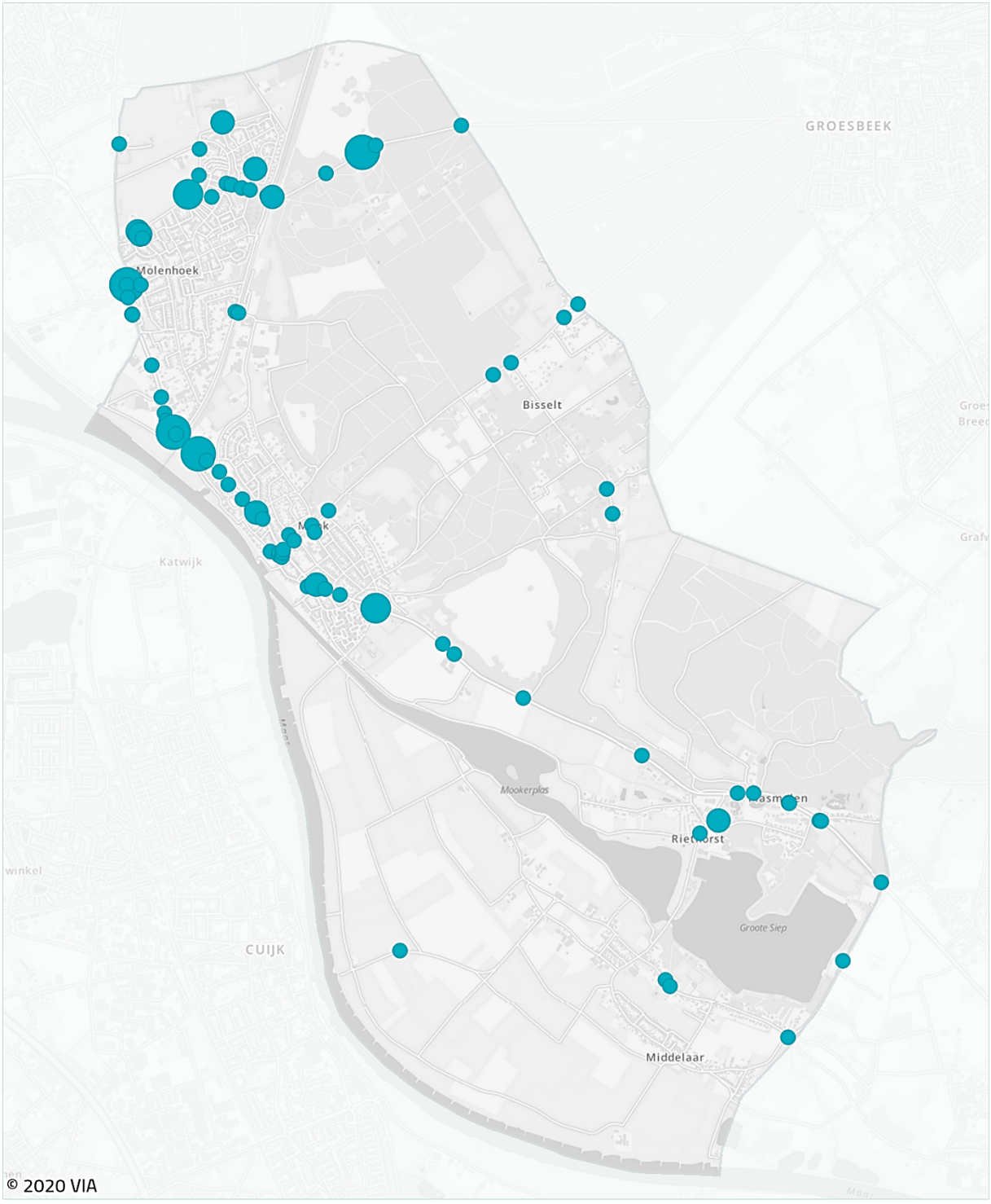
Bijlage 1: Ongevalslocaties gemeente Mook en Middelaar, bron Viastat-Online.

Bijlage 2: Rapportage ‘Maatregelenpakket Mobiliteit’, BVA Verkeersadviezen, d.d. 31-10-2018.

Bijlage 3: Beoordelingsmatrix prioritering, BVA Verkeersadviezen, d.d. 31-10-2018.

Bijlage 4: Reactienota Concept Mobiliteitsplan Mook en Middelaar 2021.

Gemeente Mook en Middelaar



Aantal

Eenheid Ongevallen

Ongevallen van 01 januari 2014 t/m 04 november 2020.

Maatregelenpakket Mobiliteit

Uitvoeringsprogramma 2019 - 2022

31 oktober 2018

BVA
verkeersadviezen
vormgevers van mobiliteit

Maatregelenpakket Mobiliteit

Uitvoeringsprogramma 2019 - 2022

31 oktober 2018

in opdracht van
Gemeente Mook en Middelaar
Peter Rutten

pagina's
5

publicatienr.
18070

auteur(s)
Jan Haveman

BVA Verkeersadviezen
Stationsplein 6
8011 CW Zwolle
(038) 460 67 47
www.bvaverkeer.nl

BVA
verkeersadviezen
vormgevers van mobiliteit

Inhoudsopgave

1. Inleiding **3**

2. Maatregelen **5**
2.1. Projectenlijst Trendsportal 5
2.2. Concrete projecten 5

Bijlage I. Concept projectenlijst Trendsportal **15**

1. Inleiding

Begin 2016 heeft het bestuurlijk RMO (Regionaal Mobiliteitsoverleg) besloten om een nieuw mobiliteitsplan op te stellen voor de regio en de inliggende gemeenten. Doel hiervan is enerzijds een samenhangend verkeers- en vervoerbeleid te voeren en anderzijds de mogelijkheden voor provinciale bijdragen in regionale verkeers- en vervoerprojecten te vergroten. De eerste stappen hierin zijn inmiddels gezet en begin van dit jaar heeft de raad van de gemeente Mook en Middelaar de visie en doelen vastgesteld voor het regionale mobiliteitsplan; Trendsportal.

Trendsportal heeft met de regionale partners drie kernwaarden geformuleerd en een ambitie voor Trendsportal benoemd. Het betreffen de volgende kernwaarden:

- Geluk, genieten en beleven;
- Samen en gemeenschap;
- Ondernemend.

De ambitie van Trendsportal is om in 2040 dé klimaat vriendelijkste, toegankelijkste en veiligste regio van Nederland te zijn op het gebied van mobiliteit, waarbij mobiliteit bijdraagt aan een fijne leefomgeving voor iedereen. Trendsportal heeft als missie om deze ambitie gezamenlijk met burgers, ondernemers, het onderwijs, maatschappelijke partijen en (semi-)overheden te verwezenlijken.

De doelstellingen binnen Trendsportal zijn als volgt:

- Verhogen kwaliteit van leven; mobiliteit zodat iedereen mee kan doen;
- Verbeteren verkeersveiligheid; streven naar 0 verkeersslachtoffers;
- Aantrekkelijk mobiliteitssysteem; robuust, attractief en betrouwbaar;
- Ondersteunen Milieu- en Energietransitie; overschakelen op schone en stille mobiliteit;
- Verbeteren Ruimtelijk-Economische Bereikbaarheid.

Trendsportal acteert op een redelijk hoog abstractieniveau. Het is nu zaak om het beleid handen en voeten te geven en aan te geven welke maatregelen lokaal een bijdrage kunnen leveren aan het realiseren van het gewenste toekomstbestendige vervoersysteem.

Trendsportal bevat hiervoor voor de gemeente Mook en Middelaar al een eerste aanzet in de vorm van een conceptprojectenlijst. Deze projectenlijst bestaat uit een 15-tal projecten. De raad heeft hiervan eveneens begin van dit jaar kennisgenomen. Met deze concept projectenlijst is een eerste aanzet gegeven tot het komen tot een concreet maatregelenpakket dat (op korte termijn) kan worden uitgevoerd.

In voorliggende rapportage beschrijven wij de relevante projecten, worden deze nader uitgewerkt, worden de kosten van de maatregelen globaal geraamd en wordt een prioritietsvolgorde met betrekking tot uitvoering bepaald. Het uiteindelijke doel hiervan is om te komen tot een uitvoeringsprogramma voor de komende periode (2019 – 2022).

In voorliggende rapportage gaan wij in hoofdstuk 2 in op de projectenlijst uit Trendsportal en de concrete vertaling hiervan in projecten. De projecten (kunnen) bestaan uit meerdere maatregelen. In

sommige gevallen betreft het reeds eerder gedane voorstellen en uitgewerkte maatregelen. Tevens ramen wij in dit hoofdstuk de kosten die met de realisatie van de maatregelen gemoeid zijn. In hoofdstuk 3 ten slotte prioriteren wij de maatregelen op basis van diverse aspecten en komen wij tot een uitvoeringsprogramma voor de periode 2019 – 2022.

2. Maatregelen

2.1. Projectenlijst Trendsportal

Zoal in de inleiding al is aangegeven bevat Trendsportal voor de gemeente Mook en Middelaar een 15-tal projecten. Per project is aangegeven onder welke programmalijn deze valt en welke doelen worden nagestreefd en met de betreffende maatregelen worden bereikt (of juist niet).

De programmalijnen die worden onderscheiden zijn:

- Vitaliteit;
- Bereikbaarheid;
- Slimme mobiliteit;
- Energietransitie / milieu inclusief gezondheid;
- Verkeersveiligheid;
- Ruimte.

De doelen die worden nagestreefd zijn:

- Verhogen kwaliteit van leven;
- Verbeteren verkeersveiligheid;
- Aantrekkelijk mobiliteitssysteem;
- Ondersteunen Milieu- en Energietransitie;
- Verbeteren Ruimtelijk-Economische Bereikbaarheid.

In een aantal gevallen kunnen maatregelen dus strijdig zijn met betrekking tot het halen van doelen. Ter illustratie, het verbreden van de A73 leidt bijvoorbeeld tot een verbeterden Ruimtelijk-Economische bereikbaarheid, maar scoort minder positief op het aspect Milieu en Energietransitie.

In bijlage I is de concept projectenlijst opgenomen en is aangegeven onder welke programmalijn deze valt. In paragraaf 2.2. gaan wij verder in op de uit te werken maatregelen uit de conceptprojectenlijst.

2.2. Concrete projecten

Uit de conceptprojectenlijst zijn in overleg met de gemeente Mook en Middelaar 5 projecten geselecteerd die in aanmerking komen om op korte termijn uitgevoerd te gaan worden. In sommige gevallen bestaan de projecten uit meerdere maatregelen. Deels zijn deze maatregelen in het verleden al uitgewerkt en heeft hiervoor al interactieve planvorming plaatsgevonden. Deels betreft het echter ook nieuwe (aanvullende) maatregelen. Wij merken nadrukkelijk op dat de uitgewerkte maatregelen een eerste aanzet zijn die niet per definitie exact in deze vorm tot uitvoering zullen worden gebracht. De maatregelen zijn weliswaar (verkeerskundig) realistisch en praktisch realiseerbaar, maar vervullen in dit stadium vooral een rol bij het bepalen van de financiële inspanningen die nodig zullen zijn om de gestelde doelen te bereiken. Voor deze (nieuwe) maatregelen geldt dan ook dat de belanghebbenden in een later stadium, voorafgaand aan de definitieve planvorming en realisatie, nog zullen worden geconsulteerd en pas daarna een definitief ontwerp wordt gemaakt.

Het inzichtelijk maken van de financiële inspanningen is noodzakelijk om te kunnen bepalen welke maatregelen binnen de beschikbare budgetten gerealiseerd kunnen worden en hoeveel extra budget er gereserveerd moet worden voor de uitvoering van de overige maatregelen in de komende jaren. In tabel 1 is aangegeven welke maatregelen er binnen de projecten getroffen gaan worden.

	Project + maatregel	Doel
5	Leefbaarheid langs de Groesbeekseweg in Mook en de Ringbaan en Heumensebaan in Molenhoek te verbeteren (routes A73)	
	Vrijliggend fietspad Heumensebaan bubeko	Verbeteren verkeersveiligheid
	Diverse maatregelen Heumensebaan bibeko	Verbeteren leefbaarheid/veiligheid
	Diverse maatregelen Ringbaan bibeko	Verbeteren leefbaarheid/veiligheid
9	Verbeteren voorzieningen voor langzaam verkeer tussen Plasmolen en Middelaar in relatie tot bereikbaarheid OV-haltes N271 en recreatiedoeleinden Plasmolen	
	Diverse maatregelen Witteweg	Verbeteren toegankelijkheid langzaam verkeer/verkeersveiligheid
	Diverse maatregelen Pastoorsdijk	Verbeteren verkeersveiligheid
10	Kwaliteitsverbetering van diverse looproutes naar station Mook-Molenhoek	
	Stationsstraat	Verbeteren toegankelijkheid voetgangers
11	Fietsroute Molenhoek - Groesbeek	
	Aansluiting Groesbeekseweg Bisseltsebaan	Verbeteren oversteekbaarheid fietsverkeer
	Wegvak Bisseltsebaan - Bracamonteweg	Parkeeropgave

In het vervolg van deze paragraaf beschrijven wij de maatregelen.

2.2.1. Heumensebaan bubeko

In het verleden heeft al een uitgebreide studie plaatsgevonden naar het verbeteren van de verkeersveiligheid voor het langzame verkeer tussen Groesbeek en Molenhoek via de Heumensebaan. De bevindingen hiervan zijn vastgelegd in de rapportage "Heumensebaan en Groesbeekseweg Duurzaam Veilig, verkenning maatregelen korte en middellange termijn" Royal Haskoning/DHV, 14 januari 2014. Op basis van de bevindingen uit deze uitgevoerde studie is als voorkeursoplossing de realisatie van een vrijliggend fietspad naar voren gekomen. Dit betekent dat de alternatieve oplossingen (aanliggend fietspad en fietsstraat langs Jachtslot) niet meer opportuun zijn. Hieraan wordt in voorliggende rapportage dan ook geen aandacht meer besteed.

Grontmij, tegenwoordig bekend onder de naam Sweco, heeft in 2016 de ligging en vormgeving van een vrijliggend fietspad nader uitgewerkt. Door Grontmij zijn de volgende uitgangspunten voor de uitwerking gehanteerd. Het fietspad zal worden gerealiseerd aan de zuidzijde van de Heumensebaan tussen de Bisseltsebaan en de komgrens Molenhoek. Dit betekent dat het fietspad aan de oostzijde begint op de gemeentegrens en eindigt net iets ten oosten van de spoorbrug. Feitelijk krijgt het fietspad vorm tussen de twee toegangen van Jachtslot De Mookerheide. Het fietspad krijgt een breedte van 2,5 meter en de minimale afstand tussen rijloper van de Heumensebaan en het fietspad bedraagt 1,5 meter. Voor de realisatie van het fietspad dient een nader te bepalen aantal bomen te worden verwijderd.

Het fietspad is, zoals de naam al aangeeft, uitsluitend bestemd voor fietsverkeer. Bromfietsverkeer wordt in verband met de geldende maximum snelheid op de Heumensebaan (60 km/uur) op de rijbaan afgewikkeld. De rode fietsstroken op de Heumensebaan zullen worden verwijderd evenals de markering die de bestaande fietsstroken van de rijloper scheidt. De rode stroken worden vervangen door zwart asfalt en de 1-1 markering wordt vervangen door een 1-3 kantmarkering.

In tegenstelling tot het oorspronkelijke ontwerp heeft de gemeente Mook en Middelaar de voorkeur uitgesproken voor het realiseren van een 3,0 meter breed fietspad in plaats van een fietspad met een breedte van 2,5 meter. In voorliggende rapportage worden ten aanzien van de overige oorspronkelijke uitgangspunten van het ontwerp geen wijzigingen doorgevoerd, maar wordt met betrekking tot de kostenraming uitgegaan van een 3,0 meter breed fietspad.

Ten slotte merken wij op dat ook de brug over het spoor een nadrukkelijk aangegeven knelpunt is. Dit knelpunt is niet in voorliggende rapportage opgenomen omdat de aanpak hiervan in een aparte procedure verloopt en al in gang is gezet.

2.2.2. Heumensebaan/Ringbaan bibeko

Als uitvloeisel van de rapportage van Royal Haskoning/DHV is in 2014 een voorstel aan de raad gedaan met betrekking tot de uitvoering van de meest kansrijke maatregelen uit deze rapportage voor de Heumensebaan en de Ringbaan in Molenhoek. Het betrof hier maatregelen voor de korte en middellange termijn. Een aantal maatregelen uit dit voorstel aan de raad is inmiddels uitgevoerd. Hiervoor zijn budgetten beschikbaar gesteld voor uitvoering in 2015.

Een deel van de maatregelen is echter (nog) niet uitgevoerd. Het gaat hierbij om de volgende maatregelen:

- Aanleg trottoir Ringbaan tussen Esdoornlaan en Kuilseweg;
- Verkleinen kruispunten Heumensebaan met Eikenlaan, Singel en Oude Bovensteweg;
- Realisatie fietsstraat Heumensebaan.

De eerste twee maatregelen zijn nog relevant. Voor de laatst genoemde maatregel, is aangegeven dat de intensiteiten op de Heumensebaan te hoog zijn en dat deze vormgeving zonder aanvullende infrastructurele ingrepen elders (rondweg) niet haalbaar is. Omdat de realisatie van een rondweg (op korte termijn) niet opportuun is, wordt deze maatregel verder buiten beschouwing gelaten. Dit hoeft overigens niet te betekenen dat profielaanpassingen op de Heumensebaan niet mogelijk zijn.

- **Maatregelen**

Voor de Heumensebaan en de Ringbaan staan nog twee maatregelen uit het oorspronkelijke programma open. Het betreft de realisatie van een trottoir aan de zuidzijde van de Ringbaan tussen de Esdoornlaan en de Kuilseweg en het verkleinen van de kruispunten aan de Heumensebaan. Het verkleinen van de kruispunten kan door zogenaamde oren aan te brengen. Deze worden overwegend voorgesteld in de Heumensebaan aan de zuidzijde. Hiermee worden de (gemarkeerde) parkeervakken ingeleid, waardoor het profiel van de weg versmald wordt en de kruispuntvlakken worden verkleind.

Voor de Ringbaan stellen wij, mede op verzoek van de aanwonenden, voor de aanwezige versmallingen tussen de Heumensebaan en de Esdoornlaan te vervangen door aspverspringingen, in een vorm zoals die ook op de Groesbeeksweg aanwezig is. Daarnaast stellen wij voor de versmalling ten westen van de Esdoornlaan fysiek te maken en een extra maatregel toe te voegen op het gedeelte tussen de Esdoorlaan en de Middelweg. Ook hiervoor stellen wij een fysieke versmalling voor. Deze maatregel was voorafgaand aan de aanpassing van de fietsoversteek Middelweg overigens ook aanwezig. Door het fysiek maken van de versmallingen neemt de snelheidsremming toe. Daarnaast adviseren wij de toegepaste voorrangsregeling op de versmalling te verwijderen/niet meer aan te brengen. Door het weglaten van een formele voorrangsregeling neemt de interactie tussen de weggebruikers toe en naar verwachting neemt de snelheid hierdoor (verder) af.

Ten slotte stellen wij voor de plateau's in de Ringbaan (Heumensebaan en Esdoorlaan) als 30 km/uur plateau vorm te geven (aanpassen taluds), te voorzien van een afwijkende kleur verharding en daar waar mogelijk het kruisingsvlak te verkleinen. Deze maatregelen verlagen de snelheid op het conflictpunt, accentueren de kruispunten waardoor ze

beter opvallen en daarnaast wordt het gelijkwaardige karakter tussen Ringbaan en de zijwegen verder en beter benadrukt.

2.2.3. Witteweg

De Witteweg vormt een belangrijke recreatieve verbinding. Het wegbeeld van de Witteweg binnen de bebouwde kom van Plasmolen verschilt nogal met het beeld daarbuiten. Binnen de kom is er sprake van een verblijfsachtige inrichting met een klinkerverharding en geldt een snelheidsregime van maximaal 30 km/uur. Terwijl de weg buiten de bebouwde kom is voorzien van een asfaltverharding met rode suggestiestroken aan beide zijden van de rijloper en een maximum snelheid van 60 km/uur van toepassing is. Vooral buiten de bebouwde kom is er sprake van subjectieve onveiligheid van fietsverkeer. Vanwege de relatief hoge snelheid van het autoverkeer in combinatie met de beperkte ruimte voor de fiets.

Het Masterplan Plasmolen voorziet in een verdergaande toeristische ontwikkeling van de omgeving en wil mede om die reden een kwaliteitsslag maken, waarbij het primaat meer komt te liggen op het langzame verkeer.

Om de kwaliteit op de Witteweg te verbeteren is het gewenst de fietser en de voetganger meer ruimte te geven. In de huidige situatie ontbreekt bijvoorbeeld een voetgangersvoorziening langs de Witteweg vanaf Camping Eldorado tot aan de Heikantseweg. Omdat dit deel van de Witteweg ook onderdeel uitmaakt van de wandelroute rondom de Mookerplas is een voorziening voor voetgangers zeer gewenst.

- **Maatregelen**

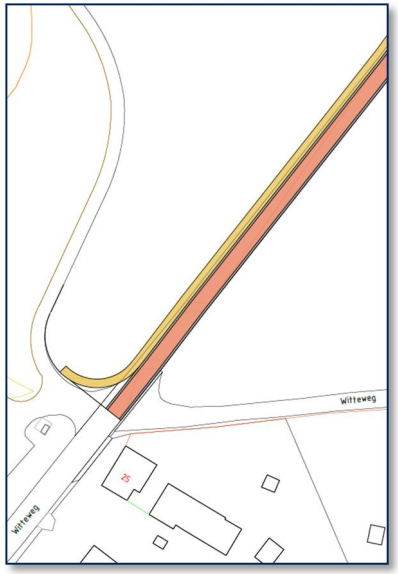
Wij stellen voor de Witteweg vanaf de N271 tot aan de Heikantseweg te herprofilerenen vorm te geven als een smalle fietsstraat. Hoewel de weg qua hoeveelheid fietsers en de verhouding autoverkeer-fietsverkeer wellicht niet geheel voldoet aan de voorwaarden die aan de fietsstraat worden gesteld, kan met een dergelijke vormgeving wel nadrukkelijk(er dan nu het geval is) de primaire positie van het langzame verkeer worden benadrukt. Een smalle fietsstraat kenmerkt zich in een breedte van 4,5 meter en een centraal gelegen rode asfaltverharding met een breedte van circa 3,5 meter met aan beide zijden in klinkerverharding vormgegeven rabatstroken. Fietsverkeer krijgt hiermee het primaat en autoverkeer is te gast. Het is van belang deze vormgeving al aan de noordzijde, ter hoogte van de aansluiting van de N271, te starten. De vrijkomende ruimte kan op het meest noordelijke deel (deel dat nog is voorzien van een asfaltverharding) worden toebedeeld aan de voetgangersvoorziening aan de westzijde. Vanwege de toegankelijkheid voor vrachtverkeer is het wenselijk dat de voetgangersvoorziening overrijdbaar is door zwaar verkeer.



Ook het gedeelte tussen de komgrenzen Plasmolen en Middelaar krijgt deze vormgeving. Het is dan wel van belang dat op het gehele tracé een maximum snelheid van 30 km/uur gaat gelden. Wellicht is dat op de korte termijn een brug te ver, maar voor de langere termijn waarbij er sprake is van een verdere versterking van de recreatieve functie is deze vormgeving gewenst. Het versmallen van de rijloper van de huidige 6,5 meter naar 4,5 meter (op het gedeelte tussen de Camping Eldorado en de brug) biedt de mogelijkheid om op dit deel een 2 meter brede voorziening voor voetgangers te realiseren. De meest voor de hand liggende locatie hiervoor lijkt aan de oostzijde van de Witteweg, omdat voetgangers die het rondje om de Mookerplas lopen dan de weg niet hoeven over te steken. Echter omdat de voetgangersvoorziening op het bruggetje zich aan de westzijde bevindt en niet te verplaatsen is, is er

voor gekozen de voetgangersvoorziening aan de westzijde van de Witteweg te realiseren.

Vanaf de brug naar Middelaar is de Witteweg, met ruim 5 meter breedte, smaller dan op het tracé ten noorden van de brug. Op dit deel is er echter voldoende ruimte om een voetpad te realiseren (deels) buiten de bestaande verharding. Wij stellen voor op dit deel een voetpad met een breedte van (minimaal) 1,5 meter aan te leggen vanaf de brug tot aan de Katerbosseweg.



2.2.4. Pastoorsdijk

De Pastoorsdijk aan de andere zijde van de Mookerplas is een ruim 5,0 meter brede asfaltweg waarop een maximum snelheid geldt van 60 km/uur. Op deze weg is vooral het ontbreken van verlichting een heikel punt. Om deze reden is het aanbrengen van verlichting langs deze weg als maatregel opgenomen. Omdat het een gestrekt tracé betreft van ruim 1 kilometer lengte is er naar verwachting sprake van een hoge snelheid. Om deze snelheid enigszins te beteugelen stellen wij voor snelheidsremmende maatregelen te treffen. De meest voor de hand liggende oplossing hierbij is het aanbrengen van plateaus op aansluitingen. Hier vinden de meeste conflicten plaats en is een lage snelheid gewenst. In eerste instantie lijken hiervoor de aansluitingen ter hoogte van de toegang naar de Mookerplas, de aansluiting strandpaviljoen en de aansluiting Vliegop het meest geschikt. Vanwege de grote afstand tussen de eerste beide genoemde aansluitingen stellen wij voor hiertussen nog een maatregel (versmalling met drempel of alleen drempel) te realiseren.

2.2.5. Stationsstraat

Om het NS station Mook-Molenhoek te kunnen bereiken vanuit de kern Mook is de Stationsstraat een belangrijke toevoerroute. Niet alleen voor het gemotoriseerd verkeer maar ook voor het langzaam verkeer en dan met name voetgangers. De voorzieningen voor laatstgenoemde modaliteit zijn langs de Stationsstraat niet geheel op orde. Op het gedeelte tussen de Rijksweg en de Middelweg is sprake van rabatsroken aan beide zijden van de rijbaan die veelal als parkeerstrook worden gebruikt. Hier ontbreekt een voorziening voor voetgangers in het geheel. Ook op het meest oostelijke deel van de Stationsstraat ontbreekt een voorziening voor voetgangers. Het voetpad aan de zuidzijde van de Stationsstraat eindigt vanuit westelijke richting gezien ter hoogte van het perceel Stationsstraat 116. Aan de noordzijde van de Stationsstraat ligt wel een half verharde strook die door voetgangers gebruikt kan worden, maar afgezien van het discomfort vanwege de verhardingssoort wordt ook deze strook veelal gebruikt om op te parkeren. De strook is dus vaak niet beschikbaar voor voetgangers. Dit betekent dat voetgangers op het meest oostelijke deel van de Stationsstraat gebruik moeten maken van de rijbaan. Vanaf de aansluiting met de Lindenlaan kan door voetgangers gebruik gemaakt worden van het ten oosten hiervan gelegen combi-pad (voet/fietspad). Dit fietspad is aan de noordzijde voorzien van een afgestreepte strook voor voetgangers.

- **Maatregelen**

Om de situatie voor de voetgangers te verbeteren stellen wij voor aan de noordzijde van de Stationsstraat een voetpad te realiseren tussen de Rijksweg en de Middelweg en vanaf perceel Stationsstraat 116 tot aan de Lindenlaan. Voetgangers op het oostelijke deel van de Stationsstraat, komende uit westelijke richting die gebruik maken van het zuidelijk gelegen voetpad, kunnen ter hoogte van perceel 116 de Stationsstraat oversteken en aan de noordzijde het voetpad vervolgen.

Ter hoogte van de Lindenlaan eindigt het voetpad en kan de Lindenlaan worden overgestoken naar het fietspad. Het is gewenst het voetpad ten

oosten van het fietspad, dat in de huidige situatie eindigt ten zuiden van de Stationsstraat door te trekken.



Een alternatief zou kunnen zijn om het voetpad langs de Stationsstraat te laten eindigen bij het Smallerpad en voetgangers daar de Stationsstraat weer te laten oversteken en vervolgens via de al aanwezige (schuin gelegen) doorsteek de Lindenlaan te laten bereiken. De voorkeur gaat echter uit naar eerstgenoemde oplossing vanwege het feit dat er dan minder wegen hoeven te worden overgestoken. Dit geldt niet alleen voor de voetgangers vanuit de Stationsstraat, maar ook voor voetgangers uit het Smallerpad.

2.2.6. Groesbeekseweg – Bisseltsebaan

Voor deze locatie zijn in de eerder genoemde rapportage van Royal Haskoning/DHV suggesties gedaan ter verbetering van de oversteek en veiligheidssituatie. Deze maatregelen zijn omschreven als het compacter maken van het kruispunt nabij 't Zwaantje om de verblijfsfunctie te benadrukken, de snelheid te verlagen en het zicht op de zijwegen te verbeteren. Daarnaast is het aanbrengen van een slinger in de Groesbeekseweg ten noorden van 't Zwaantje als maatregel opgenomen om de snelheid te remmen. Laatstgenoemde maatregel bevindt zich echter op het grondgebied van de gemeente Groesbeek.

Op de Mooksebaan mag 80 km/uur worden gereden. Dit wegvak tussen Groesbeek en Mook is voorzien van tweezijdig gelegen fietspaden. Ter hoogte van de Bisseltsebaan ('t Zwaantje) eindigen de fietspaden en gaan deze over in rode fietsstroken aan beide zijden van de rijloper. Circa 100 meter voor de aansluiting met de Bisseltsebaan, gezien uit oostelijke richting, gaat de snelheid over van 80 km/uur naar 60 km/uur, waarna net ten westen van de Bisseltsebaan de komgrens Mook ligt, waar de snelheid overgaat naar 50 km/uur. Op zichzelf geen onlogische overgang gezien het veranderende wegbeeld en omgeving, echter na het Zwaantje is er geen sprake meer van een duidelijke komsituatie in het omgevingsbeeld. De komsituatie en het bijbehorende snelheidsregime is hier dan ook niet geloofwaardig.



- **Maatregelen**

Om de oversteekaarheid ter hoogte van de Bisseltsebaan te verbeteren is het wenselijk dat de zichtbaarheid hiervan verbeterd en de snelheid (verder) wordt verlaagd. In een eerder genoemd stadium is voorgesteld een slinger in de Mooksebaan aan te brengen om de snelheid te remmen. Op zichzelf een goede maatregel, echter wel een maatregel die de nodige ruimte vergt. Wij stellen voor in de Mooksebaan net voor de aansluiting met de Bisseltsebaan geen slinger, maar een middengeleider aan te brengen en de Bisseltsebaan in oostelijke richting op te schuiven.

Met deze maatregel wordt snelheidremming gerealiseerd en ontstaat een mogelijkheid voor het langzame verkeer het kruispunt in twee etappes over te steken.

Bovendien valt de oversteek hierdoor beter op en is er sprake van een lager passeersnelheid van het gemotoriseerde verkeer. Ter hoogte van de bestaande aansluiting van de Bisseltsebaan is het profiel weer terug op de oorspronkelijke locatie, zodat geen eigendommen van ’t Zwaantje worden gebruikt.

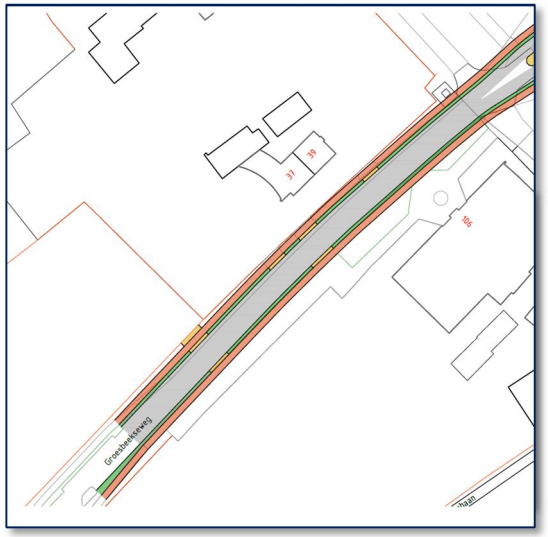
Omdat het profiel na deze maatregel (lokaal) enigszins wordt versmald en er ter plaatse (zeker in het recreatieseizoen) sprake is van een hoge mate van uitwisseling kan worden overwogen de snelheid ter plaatse te verlagen tot 30 km/uur. Het heeft de voorkeur de verharding dan ook aan te passen, bij voorkeur in klinkers, maar een afwijkende kleur asfalt voorzien van Streetprint is ook een goede optie (zie nevenstaande foto ter indicatie).

2.2.7. Groesbeekseweg bibeko

In de voorgaande sub paragraaf is het kruispunt Mooksebaan – Groesbeekseweg – Bisseltsebaan aan de orde geweest. Het vervolg in westelijke richting wordt gevormd door de Groesbeekseweg binnen de bebouwde kom. Voor al op het eerste deel (ter hoogte van en net na ’t Zwaantje) is het vanwege de hoge mate van uitwisseling wenselijk ook maatregelen te treffen. Tevens ligt op dit deel een (recreatieve) parkeeropgave. Wij stellen voor de parkeeropgave buiten de weg te realiseren. Hiervoor lijkt het weiland tegenover ’t Zwaantje, ten zuiden van perceel Groesbeekseweg 37, de meest aangewezen locatie. Wij stellen voor de toegang van de parkeervoorziening tegenover de toegang van de parkeervoorziening van ’t Zwaantje te realiseren. De exacte ligging, omvang en vormgeving van het parkeerterrein dient nog nader te worden vastgesteld en uitgewerkt en maakt geen onderdeel uit van deze planvorming.

Tussen de Bisseltsebaan en de eerstvolgende asverspringing ten westen hiervan stellen wij voor een profielaanpassing door te voeren.

Wij stellen voor op dit deel de fietsers van het gemotoriseerde verkeer te scheiden door middel van een haag. Gezien de beperkte ruimte binnen de eigendomsgrenzen betekent dit wel dat het fietspad in breedte wordt beperkt tot circa 1,5 – 1,75 meter. Als gevolg van deze profielaanpassing wordt het wegbeeld voor het gemotoriseerde verkeer fysiek en visueel smaller, hetgeen leidt tot lagere snelheden. Het instellen van een lagere maximum snelheid is dan ook zeker te overwegen.



Als alternatieve vormgeving kan worden overwogen op dit wegvak over te gaan tot een gemengde verkeersafwikkeling, waarbij de fietsstroken worden verwijderd, het profiel enigszins wordt versmald en de materialisering meer een verblijfskarakter uitstraalt, zoals hiervoor ook al is aangegeven. Gezien de omgevingskenmerken is een dergelijke vormgeving het overwegen waard. Hoewel deze maatregel wellicht in eerste instantie op weerstand stuit, moet wel worden bedacht dat het weggedrag dan aanzienlijk afwijkt van het huidige weggedrag waardoor menging veilig mogelijk is en de interactie tussen verkeersdeelnemers, die nu te wensen overlaat doordat iedereen een ‘eigen ruimte’ heeft, sterk toeneemt.

Wij merken op dat op het gedeelte van de Groesbeekseweg waarop een maximum snelheid van 30 km/uur de voorrang nog is ingesteld. Dit is juridisch niet toegestaan en past ook niet bij een 30 km/uur regime. Er zijn twee alternatieve oplossingsmogelijkheden. De zijwegen voorzien van een uitritconstructie, waarmee de voorrang niet wordt geregeld, maar de doorgang. Feitelijk functioneert de Groesbeekseweg dan zoals in de huidige situatie. Tweede oplossing is de kruispunten gelijkwaardig maken. In dat geval verdient het de voorkeur aanvullende maatregelen op de kruispunten te treffen, voor zover deze nog niet aanwezig zijn. Hierbij kan worden gedacht aan plateaus in een afwijkende kleur verharding.

2.3. Overall maatregelenpakket

In de voorgaande paragrafen is een aantal maatregelen aan de orde geweest. In deze paragraaf vatten wij de bevindingen samen en presenteren wij het overall maatregelenpakket.

Locatie	Maatregel
Heumensebaan bubeko	Realiseren vrijliggend fietspad (3,0 meter breed)
	Aanpassen profiel Heumensebaan
Heumensebaan bibeko	Aanbrengen 'oren' in Heumensebaan op aansluitingen Eikenlaan, Singel, Oude Bovensteweg
Ringbaan	Aanleg trottoir aan zuidzijde Ringbaan tussen Esdoornlaan en Kuilseweg
	Bestaande versmallingen (Heumensebaan-Esdoornlaan) vervangen door asverspringing
	Bestaande versmalling (Esdoornlaan-Middelweg) fysiek maken en extra (fysieke) versmalling toevoegen
	Taluds bestaande plateau's (Heumensebaan, Esdoornlaan) aanpassen en kruispuntvlak in afwijkende kleur verharding vormgeven
Witteweg bibeko	Vormgeven als 'smalle' fietsstraat
Witteweg bubeko	Vormgeven als 'smalle' fietsstraat
	Aanleggen trottoir aan westzijde Witteweg tussen Camping Eldorado en Katerbosseweg
Pastoorsdijk	Aanbrengen verlichting
	Aanbrengen 3 plateau's en 1 drempel
Stationsstraat	Aanbrengen trottoir aan noordzijde Stationsstraat tussen Rijksweg en Middelweg en tussen Stationsstraat 116 en Lindenlaan
Mooksebaan bubeko	Aanleggen middengeleider ten noorden van aansluiting Bisseltsebaan en verleggen Bisseltsebaan
Groesbeekseweg bibeko	Herprofileren (versmallen) tussen oorspronkelijke Bisseltsebaan komgrens en asverspringing
	Realiseren toegang naar nieuwe parkeervoorziening ten westen van Groesbeekseweg
	Voorrangssituatie 30km/uur deel binnen de kern Mook herzien

Van dit pakket aan maatregelen worden in paragraaf 2.4 de kosten geraamd en wordt in het volgende hoofdstuk een prioritering opgesteld. Op basis van de prioritering wordt vervolgens in hoofdstuk 3 het uitvoeringsprogramma gepresenteerd.

2.4. Kostenramingen

Van het in de vorige paragraaf opgestelde maatregelenpakket is een raming van de kosten opgesteld. In onderstaande tabel is deze raming weergegeven.

3. Uitvoeringsprogramma

3.1. Algemeen

In de het vorige hoofdstuk zijn de maatregelen beschreven en zijn de kosten die hiermee gemoeid zijn geraamd. In dit hoofdstuk prioriteren wij de maatregelen om op deze wijze in combinatie met de geraamde kosten en de beschikbare budgetten te komen tot een uitvoeringsprogramma voor de komende jaren (2019 – 2022).

3.2. Prioriteringsmethodiek

De maatregelen hebben alleen hun eigen achtergrond en nut. Om zo objectief mogelijk te kunnen bepalen welke maatregelen de hoogste prioriteit hebben met betrekking tot het moment van uitvoering is een prioriteringssystematiek opgezet. Hierbij is gekozen voor het toetsen aan de doelstellingen die in Trendsportal zijn opgenomen. Het gaat hierbij zoals al eerder vermeld om een vijftal hoofddoelstellingen. Deze hoofddoelstellingen zijn verder uitgewerkt in diverse subdoelstellingen. Uiteraard zijn niet alle (sub)doelstellingen even relevant voor het opgestelde maatregelenpakket, maar voor de volledigheid zijn deze wel in de tabel opgenomen. Hierbij zijn de meest relevante sub-/uitgewerkte doelstellingen **vet** zijn weergegeven.

Alle maatregelen zoals in het vorige hoofdstuk benoemd zijn getoetst aan deze doelstellingen en hebben per doelstelling een score gekregen. Hierbij is onderscheid gemaakt in een vijftal klassen van zeer positief (++), via neutraal (0) naar zeer negatief (--) en uiteraard twee tussenliggende klassen (+ en -).

Hoofddoelstelling	Sub-doelstelling
Verhogen kwaliteit van leven	toegang tot mobiliteit
	fietsen is gezond
	bereikbare voorzieningen
	regionaal netwerk
	marktinitiatief
	burgerinitiatief
	bewustwording Trendsportal
Verbeteren Ruimtelijk-Economische bereikbaarheid	spoor Maaslijn
	capaciteit snelwegen
	provinciale wegen
	bereikbare bedrijventerreinen
Aantrekkelijkheid mobiliteitssysteem	**compleet fietsnetwerk**
	bewustwording deelsysteem
	duurzaam mobiliteitssysteem
	zorgeloos rijden
Verbeteren verkeersveiligheid	**0 verkeersdoden**
	0 verkeersslachtoffers
	onderwijsprogramma's
	goed voorbeeld ouders
	veilige buurten
	verkeersveilige ouderen
Ondersteunen milieu en energietransitie	**korte verplaatsingen**
	emissieloos reizen
	duurzame dienstkilometers
	duurzame inkoop
	emissieloos bevoorraden
	aandeel diesel verlagen
	laadpalen omhoog en 2-way laadpalen

Vooralsnog is geen gewicht aan de verschillende doelstellingen toegekend. Dit betekent dus dat alle doelstellingen even zwaar zijn meegewogen. Op basis van deze toetsing is gekomen tot een prioriteringsvolgorde. In bijlage 2 is de beoordeling van de maatregelen opgenomen. Uit de bijlage blijkt dat de realisatie van een fietspad langs de Heumensebaan de hoogste prioriteit heeft. Met deze maatregel is de grootste veiligheidswinst te boeken en daarnaast leidt deze maatregel tot een verbeterd langzaam verkeersnetwerk, met een toenemend fietsgebruik als gevolg, hetgeen weer positieve effecten heeft op de energietransitie.

3.3. Uitvoeringsprogramma 2019 – 2022

Op basis van de in paragraaf 3.2 bepaalde prioritietsvolgorde is een uitvoeringsprogramma opgesteld. Hierbij merken wij op dat de maatregelen niet in de prioriteitsvolgorde in het uitvoeringsprogramma zijn opgenomen. Dit heeft te maken dat het moment van uitvoerden ook afhankelijk is van procedures die eventueel nog moeten worden doorlopen. Dit geldt vooral voor het fietspad langs de Heumensebaan en de maatregelen aan de Mooksebaan. Voor beide maatregelen moeten nog planprocedures worden doorlopen omdat de geplande maatregelen niet passen binnen de vigerende bestemmingen. Daarnaast dienen in een aantal gevallen nog consultatierondes plaats te vinden om met de belanghebbenden te komen tot een gedragen pakket aan maatregelen. In sommige gevallen kan echter direct tot uitvoering worden overgegaan.

Bijlage I. Concept projectenlijst Trendsportal

	Projectnaam	Programmalijn
1	Maatwerk OV in alle kernen	Vitaliteit
2	OV knooppunt fiets: Kwaliteitsverbetering stallingsmogelijkheden bij bushaltes	Bereikbaarheid
3	Kwaliteit Maaslijn: Hoge frequentie en betrouwbare dienstregeling op spoorverbinding Maaslijn. Bereikbaarheid	Bereikbaarheid
	Onderzoek realisatie van vrijliggende monorail N271 (Gennep - Nijmegen) Bereikbaarheid	Bereikbaarheid
5	Leefbaarheid langs de Groesbeekseweg in Mook en de Ringbaan en Heumensebaan in Molenhoek te verbeteren (routes A73). Daarbij ook aandacht besteden aan de ecologische en recreatieve waarden van deze routes	Vitaliteit
6	Schoner gemeentelijk wagenpark	Energietransitie/Milieu
7	Fietspad Halderweg: Fietsroute op ontbrekende schakel langs de Maas Bereikbaarheid	Bereikbaarheid
8	Verbeteren kwaliteit fietspaden bij onderhoud en reconstructies t.g.v. diverse doelgroepen op fietspaden.	Verkeersveiligheid
9	Verbeteren voorzieningen voor langzaam verkeer tussen Plasmolen en Middelaar in relatie tot bereikbaarheid OV-haltes N271 en recreatiedoeleinden Plasmolen	Bereikbaarheid
10	Kwaliteitsverbetering van diverse looproutes naar station Mook-Molenhoek	Bereikbaarheid
11	Fietsroute Molenhoek - Groesbeek	Verkeersveiligheid en Duurzaamheid
12	Onderzoek verkeersmaatregelen Cuijksesteeg bebouwde kom Mook	Bereikbaarheid

	Projectnaam	Programmalijn
13	Kwaliteitsverbetering N271 Plasmolen	Vitaliteit
14	Monitoring snelfietsroute Lindenlaan - Middelweg - Ringbaan	Verkeersveiligheid
15	Hart voor Mook. Aandacht voor zwakke verkeersdeelnemer bij centrumontwikkelingen	Verkeersveiligheid

Bijlage II. Bepaling prioriteitsvolgorde maatregelen

Tabel priotiteitsvolgorde maatregelen

BEOORDELINGSMATRIX

LEGENDA	
score / risico	**Weeg factor**
(++) gunstig / geen	**2**
(+) licht gunstig / klein	**1**
(o) neutraal / klein	**0**
(-) licht ongunstig / matig	**-1**
(--) slecht / groot	**-2**

GEWICHT	**1**			**1**			**1**			**1**			**1**				
MAATREGEL / CRITERIUM	**Verhogen kwaliteit van leven**	Score	Waardering	**Verbeteren Ruimtelijk Economische bereikbaarheid**	Score	Waardering	**Aantrekkelijk mobiliteitssysteem**	Score	Waardering	**Verbeteren verkeersveiligheid**	Score	Waardering	**Ondersteunen milieu en energietransitie**	Score	Waardering	**Score totaal**	**Prioriteit**
Heumensebaan bubeko																	
Realiseren vrijliggend fietspad en herprofileren Heumensebaan	Stimuleren gebruik van de fiets	+	1		o	0	Verbeteren fietsnetwerk	+	1	Scheiden van verkeerssoorten bij hogere snelheden	++	2	Meer verplaatsingen per fiets	++	2	**6**	**1**
Heumensebaan bibeko																	
Verkleinen kruispuntvlakken	Lagere snelheden, minder omgevingshinder	+	1		o	0		o	0	Overzichterlijke kruispunten en lagere snelheden	+	1		o	0	**2**	**5**
Ringbaan																	
Realiseren trottoir zuidzijde (Esdoornlaan - Kuilseweg)	Betere toegankelijkheid voor voetgangers	+	1		o	0	Verbeteren netwerk voetgangers	+	1	Scheiden van verkeerssoorten bij lage snelheid	+	1	Meer verplaatsingen te voet	+	1	**4**	**3**
Versmallingen (Heumensebaan-Esdoornlaan) vervangen door asverspringing		o	0		o	0		o	0		o	0		o	0	**0**	**7**
Bestaande versmalling (Esdoorlnaan-Middelweg) fysiek maken en extra (fysieke) versmalling toevoegen	Lagere snelheden, minder omgevingshinder	+	1		o	0		o	0	Verlagen snelheid gemotoriseerd verkeer	+	1		o	0	**2**	**5**
Taluds bestaande plateau's (Heumensebaan, Esdoornlaan) aanpassen en kruispuntvlak in afwijkende kleur verharding vormgeven	Lagere snelheden, minder omgevingshinder	+	1		o	0		o	0	Verlagen snelheid gemotoriseerd verkeer	+	1		o	0	**2**	**5**
Witteweg bibeko																	
Vormgeven als 'smalle' fietsstraat	Stimuleren gebruik van de fiets	+	1		o	0	Verbeteren fietsnetwerk	+	1	Verlagen snelheid gemotoriseerd verkeer	+	1	Meer verplaatsingen per fiets	++	2	**5**	**2**
Witteweg bubeko																	
Vormgeven als 'smalle' fietsstraat	Stimuleren gebruik van de fiets	+	1		o	0	Verbeteren fietsnetwerk	+	1	Verlagen snelheid gemotoriseerd verkeer	+	1	Meer verplaatsingen per fiets	++	2	**5**	**2**
Aanleggen trottoir aan westzijde Witteweg tussen Camping Eldorado en Katerbosseweg	Betere toegankelijkheid voor voetgangers	+	1		o	0	Verbeteren netwerk voetgangers	+	1	Scheiden van verkeerssoorten bij hogere snelheden	++	2	Meer verplaatsingen te voet	+	1	**5**	**2**
Pastoorsdijk																	
Aanbrengen verlichting	Prettiger omgevingsklimaat in avond en nacht	+	1		o	0	Verbeteren toegankelijkheid voor langzaam verkeer	+	1	Toename zichtbaarheid verkeersdeelnemers in donker	+	1	Extra kosten elektriciteit	-	-1	**2**	**5**
Aanbrengen 3 plateau's en 1 drempel		o	0		o	0		o	0	Verlagen snelheid gemotoriseerd verkeer	+	1		o	0	**1**	**6**
Stationsstraat																	
Aanbrengen trottoir aan noordzijde Stationsstraat tussen Rijksweg en Middelweg en tussen Stationsstraat 116 en Lindenlaan	Betere toegankelijkheid voor voetgangers	+	1		o	0	Verbeteren netwerk voetgangers	+	1	Scheiden van verkeerssoorten bij lage snelheid	+	1	Meer verplaatsingen te voet	+	1	**4**	**3**
Mooksebaan bubeko																	
Aanleggen middengeleider ten noorden van aansluiting Bisseltsebaan en verleggen Bisseltsebaan		o	0		o	0		o	0	Verlagen snelheid gemotoriseerd verkeer	+	1		o	0	**1**	**6**
Groesbeekseweg bibeko																	
Herprofileren (versmallen) tussen oorspronkelijke Bisseltsebaan komgrens en asverspringing	Stimuleren gebruik van de fiets	+	1		o	0		o	0	Verlagen snelheid gemotoriseerd verkeer	+	1	Meer verplaatsingen per fiets	+	1	**3**	**4**
Realiseren toegang naar nieuwe parkeervoorziening ten westen van Groesbeekseweg		o	0		o	0		o	0		o	0		o	0	**0**	**7**

Reactienota - Concept Mobiliteitsplan Mook en Middelaar 2021

Gemeente Mook en Middelaar

Inhoudsopgave

1. Inleiding 2
2. Hoofdaanpassingen naar aanleiding van reacties 3
3. Beantwoording ingebrachte aandachtspunten 4
   2.1 Algemeen en tekstueel 4
   2.2 Beleidsmatige aspecten 8
   2.3 Uitvoeringsaspecten 11
   2.4 Langzaam verkeer 12
   2.5 Openbaar vervoer 13
   2.6 Elektrisch vervoer 15
   2.7 Verkeersroute A73 – Groesbeek / Ecozone Molenhoek 16
   2.8 Ringbaan / Heumensebaan 25
   2.9 Groesbeekseweg 37
   2.10 Rijksweg N271 39
   2.11 Witteweg / Pastoorsdijk 40
   2.12 Stationsstraat 41
   2.13 Veldweg 43
   2.14 Rivierzone 44
   2.15 Schildersweg 48
   2.16 Singel 49

Bijlage 1: Overzicht van indieners 51

1. Inleiding

Het Mobiliteitsplan (MP) stelt een aantal aandachtspunten met verbeteringen voor, met betrekking tot verkeer en vervoer in Mook en Middelaar. Daarbij zijn vier ambities leidend:

- verbetering verkeersveiligheid;
- verbetering bereikbaarheid;
- verbetering leefbaarheid;
- stimulans duurzaamheid.

In de eerste stap van het MP is de huidige stand van zaken met betrekking tot mobiliteit en de verkeerssituaties in Mook en Middelaar in beeld gebracht. Dit zowel op regionaal als lokaal niveau. Er is in kaart gebracht welke visies en verkeersplannen er de afgelopen jaren zijn opgesteld en welke verkeersmaatregelen er zijn genomen.

Bewoners, dorpsraden en andere vertegenwoordigers zijn gevraagd naar hun beleving en aandachtspunten op het terrein van mobiliteit en verkeersveiligheid binnen de gemeente Mook en Middelaar. Het resultaat hiervan is als input meegenomen bij de totstandkoming van het Mobiliteitsplan.

Op grond van een analyse van het vorige beleidsplan, bestaande visies, onderzoeken, wensbeelden en input vanuit inwoners en groeperingen is in het MP een voorstel gedaan voor een ‘Meerjarig Uitvoeringsprogramma’. Dit met het doel om de mobiliteit in de gemeente Mook en Middelaar en de regio in stand te houden, te versterken en te verbeteren. De inhoud van het uitvoeringsprogramma betreft inspanningen op het gebied van beheer, beleid en uitvoering.

Het Mobiliteitsplan en het hierbij behorende uitvoeringsprogramma vormen een goede basis voor verdere bestuurlijke besluitvorming. Als wij alle ambities helemaal waar willen maken, zijn daar veel financiële middelen voor nodig.

Proces
De gemeenteraad van Mook en Middelaar besluit uiteindelijk over het plan, de prioriteiten en de financiële middelen die in de komende jaren beschikbaar komen voor mobiliteit. Nadat de opmerkingen van de stakeholders zijn geïnventariseerd en verwerkt zal het plan ter besluitvorming worden voorgelegd aan respectievelijk het college van B&W en de gemeenteraad van Mook en Middelaar.

N.B. De genoemde paginanummers in de reactienota hebben betrekking op de versie van het concept Mobiliteitsplan Mook en Middelaar van 30-06-2020, welke ter inzage heeft gelegen.

2. Hoofdaanpassingen naar aanleiding van reacties

De ingediende reacties gaven de aanleiding verbeteringen aan te brengen in het Mobiliteitsplan. De hoofdaanpassingen zijn:

- Inwonertal actualiseren naar 1 januari 2020, pagina 8.
- Opnemen van actuelere cijfers over de verkeersveiligheid in de gemeente, pagina's 14 t/m 17.
- De tekst bij parkeren aanvullen met: Behoudens enkele meldingen, is het aantal klachten bij de gemeente beperkt, pagina 17.
- Toevoegen van de aandachtspunten op de thema's fiets, parkeren en verkeersveiligheid aan de opsomming, pagina 19.
- Tekst onder duurzaam vervoer medewerkers actualiseren met de nieuwe aanbesteding, pagina 33.
- Het specifiek benoemen van de onmogelijke opgave schrappen en deze punten enkel opnemen als aandachtspunten welke meegenomen kunnen worden in de overweging, pagina 40.
- De zin: "Op basis van de toelichting zit de opzet van de methode goed in elkaar" schrappen, pagina 40.

Hoofdaanpassingen ter verbetering of op basis van recente ontwikkelingen:

- Nummer buurtbuslijn wijzigen naar 564 i.p.v. 164, pagina 13.
- Tekst snelfietsroute actualiseren, pagina's 13 en 30.
- Stuk opnemen over de Verstedelijkingsstrategie AN Food Valley en de daaruit voortkomende mobiliteitsopgave, pagina 22.
- Tekst over gebiedsprogramma 'Ecozone Molenhoek' actualiseren in het MP.

3. Beantwoording ingebrachte aandachtspunten

Onderstaand zijn de ingebrachte aandachtspunten vanuit de reacties opgenomen. Hierbij gaat het zowel om de ontvangen reacties op de herziene huidige versie als om de reacties op de versie uit 2019. In de tweede helft van 2019 is namelijk al een versie van het concept rondgestuurd. Het proces is toen onderbroken, door onder andere de concretisering van de samenwerking met Arnhem Nijmegen en raakvlakken met andere gemeentelijke en provinciale projecten.

In totaal gaat het bij de binnengekomen reacties om 25 verschillende indieners die in één van beide of beide jaren hebben gereageerd. De reacties zijn voorzien van een unieke code en puntsgewijs samengevat in verschillende aandachtspunten. De aandachtspunten zijn onderverdeeld op thema en niet op indiener. Op deze wijze wordt inzichtelijker gemaakt welke thema's in welke mate aan de orde zijn gekomen. Per aandachtspunt bestaat de code uit; een willekeurige letter voor de indiener, het jaartal van de versie van het mobiliteitsplan waarop het aandachtspunt betrekking heeft en de nummering van het aantal aandachtspunten van de betreffende indiener (vb. A.2020.1). Wanneer ingediende aandachtspunten vergelijkbaar zijn, zijn deze van één reactie voorzien, om te veel herhaling te voorkomen.

2.1 Algemeen en tekstueel

Code	Aandachtspunt	Reactie
B.2019.1	Indiener geeft aan dat veel tekst wordt besteed aan proces, beschrijving huidige situatie en lopende plannen en beleidskaders en -voorstellen. Een MP wekt de indruk dat met name plannen en maatregelen worden beschreven. In dit MP hebben de plannen en maatregelen tekstueel niet de meeste aandacht gekregen.	Het klopt dat er in het MP ook veel aandacht is voor het proces, de huidige situatie en de beleidskaders, voorstellen en ambities. Deze opbouw en indeling vinden wij logisch, omdat voor het formuleren van doelen en maatregelen, informatie over de huidige situatie als uitgangspunt en de bestaande kaders en ambities noodzakelijk zijn. Het uitvoeringsprogramma moet ook gezien worden als een resultaat dat voortkomt uit deze onderdelen en daarmee als één geheel. In het uitvoeringsprogramma is vervolgens geprobeerd de inspanningen en maatregelen zo concreet mogelijk, ook op buurt- en straatniveau, aan te geven. Wij denken daarmee dat het plan voldoende in evenwicht is.
B.2020.2	Indiener geeft aan dat in het MP uitvoerig wordt ingegaan op het proces, de huidige situatie en de beleidskaders en ambities. De echt concrete plannen komen pas in hoofdstuk 7 en 8 naar voren en vormen daarmee maar een klein onderdeel van het document. De verwachting, van de indiener, was dat de doelen en maatregelen en het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit uitgebreider beschreven zouden worden en dat de inleidende hoofdstukken meer beknopt gehouden zouden worden.	
S.2020.1	Indiener geeft aan dat het stuk duidelijk niet is geschreven voor burgers. Als burger is het perspectief namelijk de problematiek in de eigen buurt en wijk en niet de gemeente. Uiteraard snapt indiener dat vanuit politiek en financieel oogpunt het gemeentelijk niveau van belang is, maar dat zou kunnen door een hoofdstuk aan het begin te	

	maken waarin alle beleidsuitgangspunten staan en een aan het einde waarin alle voorstellen zijn geprioriteerd.	
H.2019.7	Indiener geeft aan dat het MP het resultaat is van veel plak en knipwerk van onderzoeken uit het verleden en hierdoor slecht te lezen is. De uitkomst geeft geen duidelijke visie waarop beleid voor de toekomst kan worden afgestemd. Indiener houdt veel vragen en opmerkingen over na het lezen. Het plan bevat teveel irrelevante informatie terwijl de uitkomst niet helder is. Indiener is bereid als stakeholder om samen met andere stakeholders te participeren in een MP dat helder weergeeft waar de gemeente voor staat en naar toe wil. Dit staat buiten de vraag of hier voldoende middelen voor vrijgemaakt kunnen worden. De gemeenteraad van kan dan pas de juiste beslissingen nemen als zij goed zijn geïnformeerd.	
B.2020.3	Indiener vraagt om een goede samenvatting. In de vorm van een verkorte versie van het document, met als bedoeling de hoofdpunten uit het plan uit te lichten. De lezer krijgt in een of twee pagina's de kern van het plan te lezen. In de samenvatting van het Concept MP wordt volgens indiener niet de kern van het plan beschreven, namelijk de doelen en maatregelen en het Uitvoeringsprogramma.	De kern van het plan is meer dan enkel de doelen, maatregelen en het uitvoeringsprogramma. Er dient namelijk ook duidelijk gemaakt te worden wat het bestaande uitgangspunt is en welke kaders en ambities van toepassing zijn. Wij denken dat de huidige samenvatting daarmee een verkorte weergave is van het plan en het proces, zonder al te veel informatie letterlijk te herhalen.
B.2019.4	Indiener geeft aan dat de tabel op pagina 31 een logische lijst lijkt van 15 projecten in de gemeente. Maar dat onvoldoende duidelijk wordt gemaakt hoe deze tot stand is gekomen en welke mogelijke projecten de lijst met 15 stuks niet hebben gehaald.	In de herziene versie is de tabel opgenomen op pagina 36, het betreft de 'Concept Projectenlijst Mook en Middelaar'. De projectenlijst is de aanzet (het vertrekpunt) om te komen tot de maatregelen. De totstandkoming van de tabel is op dezelfde pagina aangegeven. Op basis van opgehaalde en ontvangen informatie van bewoners en dorpsraden, reeds eerder ontvangen meldingen, constateringen, lopende kwesties en uitgevoerde onderzoeken. De informatie is zoveel mogelijk gebundeld en heeft geresulteerd in 15 'projecten'. Er zijn geen kwesties (projecten) afgevallen. De Concept projectenlijst is op 8 maart 2018 behandeld in de gemeenteraad van Mook en Middelaar.
B.2019.5	Indiener geeft aan dat op pagina 32 de tabel wordt ingedikt tot 4 projecten die op kortere termijn aandacht behoeven. De stap van de langere lijst van 15 stuks naar de kortere lijst van 4 stuks wordt voor de indiener niet duidelijk gemaakt. De redenen waarom bepaalde projecten wel en andere projecten niet in de selectie zijn opgenomen blijven achterwege.	Op pagina 37 in de herziene versie, staat de tabel 'Selectie Projecten en maatregelen'. De tabel is afgeleid uit de hiervoor genoemde 'Concept projectenlijst Mook en Middelaar'. Voor het maken van de selectie, is in overleg met het bureau BVA-Verkeersadviezen gekeken welke projecten en maatregelen nu werkelijk aandacht verdienen, gebaseerd op objectief verkeerskundig inzicht. De gemaakte selectie is naar onze mening heel herkenbaar en sluit aan op bekende klachten en wensen. In bijlage 2 van het MP wordt in het rapport van BVA de tabel ook nader toegelicht.

B.2019.6	Indiener geeft aan dat op pagina 33 een kostenoverzicht wordt gegeven waarin 10 locaties worden genoemd. Sommige van deze locaties komen terug in de voorgaande selectie van 4 projecten, maar er worden ook nieuwe locaties genoemd. Het zou, volgens indiener, logischer zijn om de overzichten op elkaar te laten aansluiten. Dus van een lange lijst met veel projecten naar een kortere lijst met projecten die als eerste de aandacht behoeven en vervolgens daarvan een kostenoverzicht op te stellen.	De 'Selectie Projecten en maatregelen' is uitgewerkt in een overzicht op woonkern en straat, in de herziene versie op pagina 38 en 39. Hierdoor zijn de voorgestelde maatregelen herkenbaar en duidelijk. Alle genoemde woonstraten en maatregelen sluiten aan op het overzicht 'Selectie Projecten en maatregelen', er worden daarmee dus geen nieuwe locaties genoemd, in het kostenoverzicht.
B.2020.15	Indiener geeft aan dat in paragraaf 4.1 de verkeersveiligheid in de gemeente wordt beschreven. De conclusie wordt getrokken dat het aantal geregistreerde ongevallen op het beheergebied van de gemeente geen aanleiding geeft tot grote zorgen op het gebied van verkeersveiligheid. Indiener is van menig dat deze conclusie niet getrokken kan worden. Ten eerste omdat de meest actuele periode, vanaf Q1 2019 tot heden, buiten beschouwing is gelaten. Daarnaast is het aantal verkeersongevallen beperkt, 143 stuks in de beschouwde periode, maar een vergelijking met een vergelijkbare situatie ontbreekt, waardoor een oordeel over het relatieve aantal ongevallen niet te trekken is. Tenslotte worden niet alle ongevallen geregistreerd, waardoor er dus geen compleet beeld is van het totale aantal ongevallen. Verderop in het plan in paragraaf 6.2 (pagina 26) wordt gesteld dat het aantal ongevallen is gedaald. Dit blijkt niet uit de eerder in paragraaf 4.1 gepresenteerde grafieken. Met name in Q2 2018 is het relatieve aantal verkeersslachtoffers hoog. Theoretisch kan het zijn dat het aantal ongevallen is afgenomen, maar dat daarbij een hoger aantal verkeersslachtoffers is gevallen. In het rapport wordt aangegeven dat er geen ongevallen meer zijn geweest op Ringbaan/Middelweg kruispunt. Dit is volgens indiener niet juist. Wellicht zijn deze niet bij de politie gemeld maar er hebben zich nog kleine ongevallen voorgedaan.	Wij zijn van mening, op basis van de ongevallengegevens, dat de verkeersveiligheid geen groot zorgpunt is. Op basis van het aantal ongevallen, zijn op de kruising Ringbaan-Middelweg, al aanvullende maatregelen genomen. Wij gaan kijken of er actuelere cijfers beschikbaar zijn en zullen deze opnemen in het MP. De vergelijking met een vergelijkbare situatie is gemaakt, aangezien wordt vergeleken met de cijfers in eerdere jaren. Daarnaast is een minpunt van dergelijke cijfers, dat niet alles geregistreerd wordt, dit wordt ook benoemd in het MP. Het bieden van een compleet beeld is daarmee vrijwel onmogelijk, de geregistreerde ongevallen bieden echter wel een goed houvast om ons op de baseren. In paragraaf 6.2 gaat het specifiek over een daling van het aantal ongevallen binnen de erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen. *Aanpassing in MP:* Opnemen van actuelere cijfers over de verkeersveiligheid in de gemeente.
B.2020.16	Indiener geeft aan dat in paragraaf 4.2 de door de bewoners en dorpsraden aangedragen aandachtspunten worden opgesomd. Volgens indiener geeft de opsomming op pagina 19 slechts een klein deel van de aangedragen aandachtspunten weer, alleen die van de onderwerpen; openbaar vervoer en bereikbaarheid. De aandachtspunten over de onderwerpen fiets, parkeren en	U heeft gelijk dat de opsomming op pagina 19, niet alle voorafgaand benoemde aandachtspunten bevat. De aandachtspunten voor fiets, parkeren en verkeersveiligheid zullen worden toegevoegd. Wat betreft het aandachtspunt parkeren, is parkeren op het trottoir natuurlijk niet toegestaan. Dit is dan ook een kwestie van

	verkeersveiligheid ontbreken. Specifiek wil de indiener aandacht vragen voor het aandachtspunt parkeren. Er wordt gesteld dat over het algemeen weinig tot geen overlast wordt ondervonden. Dat is niet juist, volgens de indiener. Begin 2020 heeft indiener meerdere klachten hierover ontvangen. Het parkeren op de stoep is echt een probleem, met name in de Stationsstraat voor voetgangers met een kinderwagen, rollator of rolstoel. Gemeente heeft hierover ook een e-mail ontvangen over het onderwerp parkeren/trottoirs in Stationsstraat Molenhoek, indiener staat hierachter.	handhaving. De rabatstroken langs de rijbaan, zijn bedoeld als parkeer- en voetgangersgedeelte. Wij hebben aandacht voor de Stationsstraat in het Uitvoeringsprogramma, dit met onderzoek naar de noodzaak en mogelijkheden van voorzieningen voor voetgangers op het gedeelte Middelweg – Rijksweg en de aanleg van een trottoir aan de noordzijde op het gedeelte Keizershof-Lindenlaan. *Aanpassing in MP:* Toevoegen van de aandachtspunten op de thema's fiets, parkeren en verkeersveiligheid aan de opsomming op pagina 19. De tekst bij parkeren op pagina 17 aanpassen met de volgende zin: Behoudens enkele meldingen, is het aantal klachten bij de gemeente beperkt.
D.2019.4	Indiener geeft aan dat er wellicht subsidiemogelijkheden komen. Zeker wanneer je als RMO gemeenten gezamenlijk er voor kiest om een uitvoeringsplan op te stellen dat gemeente overstijgend is. Bijvoorbeeld "bereikbaarheid stations langzaam verkeer".	Dank voor de tip. Wij zijn als gemeente aangesloten bij de overlegstructuren in Limburg en de Regio Arnhem-Nijmegen. Daar waar mogelijk zullen wij zeker gebruik maken van de mogelijkheden voor het aanvragen van subsidie.
H.2019.1	Indiener geeft aan dat het MP geen duidelijke analyse bevat naar de aantallen verkeersbewegingen en afkomst op de belangrijkste en drukke wegen in Mook Middelaar. Zo is het verkeer van scholen als Kandinsky Molenhoek en Lijn 83 niet meegenomen in het plan. Ook het verkeer van de Lierweg met bezoekers van Pitch en Putt, Lierdal Sportcenter en de tennisvereniging de Wiekslag zijn niet meegenomen. Bereikbaarheid van het Kandinsky college en bedrijven en verenigingen aan de Lierweg zijn geen onderdeel van het MP terwijl hier aanzienlijke verkeersbewegingen plaatsvinden van voetgangers, fietsers, bromfietsen, auto's en vrachtverkeer.	Dit klopt, het MP bevat geen analyse naar verkeersbewegingen. Het plan is een beleidsplan op hoofdlijnen. Er is geen aanleiding om daar in deze fase naar te kijken. Een dergelijke analyse is logischer wanneer specifieke maatregelen worden ontworpen en onderzocht. Een hoog aantal verkeersbewegingen, betekent ook niet direct dat er problemen zijn met de bereikbaarheid. Deze blijken veelal eerder uit de andere beschikbare en gebruikte informatiebronnen in het MP.
P.2020.7	Indiener geeft aan "Onderdeel van het RMO is het initiatief Trendsportal. Trendsportal biedt inwoners, bedrijven, belangstellenden en overheden toegang tot prikkelende ideeën en een onverwachte kijk op verkeers- en vervoersvraagstukken in Noord-Limburg." (blz.20). Dit gaat over het beleid op de lange termijn, zie blz. 5! Waarom kent de burger dit niet, terwijl ze hier wel aan mee mogen werken. Misschien om t volgende "Trendsportal acteert momenteel nog op een redelijk hoog abstractieniveau. Verhogen kwaliteit van leven" (blz.21). Hierin ontbreekt, volgens indiener, dat wandelen gezond is.	Trendsportal wil als platform samen zorgen voor slimme mobiliteit voor morgen. Iedereen kan deelnemen, als hij/zij zich persoonlijk of professioneel betrokken voelt bij verkeers- en vervoersvraagstukken in Noord-Limburg. Wij zijn één van de initiatief nemende gemeenten in dit regionale samenwerkingsverband en geven hier op verschillende manieren uitvoering en bekendheid aan. Het staat de indiener vrij om de geconstateerde onbekendheid bij de burger aan te kaarten bij Trendsportal.
Q.2020.2	Indiener ziet geen achtergronden of plaatsbepaling. Een niet beantwoorde vraag is: 'Welk probleem is er nu eigenlijk?' En de vervolgvraag: 'Wat gebeurt er als we het niet doen?' Is er	Het uitvoeringsprogramma is een resultaat van verschillende beschreven onderdelen als het proces, de huidige uitgangssituatie en de beleidskaders, voorstellen en ambities. In zijn algemeenheid is

	verkeersbudget dat op moet? Want op basis van de voorliggende informatie en onze kennis van het plaatselijk verkeersbeeld ziet indiener voor lang niet alle maatregelen een noodzaak.	de verkeersveiligheid in de gemeente op orde. Een goede afweging van het nut en de noodzaak, van de naar voren gekomen en voorgestelde maatregelen, zal plaatsvinden. Desondanks denken wij met het voorgestelde Uitvoeringsprogramma een goede balans te hebben gevonden.

2.2 Beleidsmatige aspecten

Code	Aandachtspunt	Reactie
A.2019.1	Indiener houdt slagen om de arm met betrekking tot besluitvorming (blz. 42 en 44). Het voorliggende plan lijkt weinig waarde te hebben.	In de herziene versie betreft het de pagina's 47 en 51. Het MP is een beleidsplan op hoofdlijnen. Het is zowel beleid als een concreet uitvoeringsprogramma. Naast de fysieke maatregelen in de openbare ruimte, bestaat het programma ook uit beleids- en beheeronderdelen en de hieruit voortkomende werk- en denkprocessen voor het in stand houden, versterken en verbeteren van de mobiliteit binnen de gemeente. Het MP wordt voor besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad. De besluitvorming door de gemeenteraad is richtinggevend en kader stellend voor de mobiliteit binnen de gemeente. De gemeenteraad zal het plan op waarde beoordelen en naar verwachting bij haar besluitvorming rekening houden met de mogelijkheden en onmogelijkheden van de gemeente.
A.2019.3	Indiener geeft aan dat het gepresenteerde programma als richtinggevend wordt gezien. In de 3e alinea van onderen op blz. 44 staan zo veel holle zinnen die vragen oproepen; dat het erop lijkt dat niets vaststaat.	In de herziene versie betreft het de 3e alinea op pagina 52. Met het Uitvoeringsprogramma wordt de basis gelegd en richting gegeven aan de mobiliteit voor de aankomende jaren in de gemeente. Het programma is gebaseerd op staand beleid en processen, (nieuwe) inzichten, onderzoeken en 'opgehaalde' informatie van bewoners en belanghebbenden. In het uitvoeringsprogramma zijn de inspanningen en maatregelen zo concreet mogelijk aangegeven en kan er na besluitvorming door de gemeenteraad mee aan slag worden gegaan. De opgenomen (fysieke) maatregelen worden in overleg met de bewoners en belanghebbenden nader uitgewerkt tot uitvoerings-ontwerpen (op projectniveau). Het is en niet mogelijk en gebruikelijk om deze ontwerpprocessen op voorhand te doorlopen en past ook niet in een programmamatige benadering.
A.2019.6	Indiener geeft aan dat als de participatie pas op gang komt na geformuleerd en vastgesteld beleid, het paard achter de wagen wordt gespannen. De beleidsmakers zouden beleid moeten	Het programma is mede gebaseerd op 'opgehaalde' informatie van bewoners en belanghebbenden mede met bijeenkomsten. De gemeente heeft daarnaast een proces vastgesteld waarin inspraak

	ontwikkelen, mede op basis van voorafgaande toetsingen onder belanghebbenden.	mogelijk is. De eerdere conceptversie van dit MP is in 2019 voor reactie toegezonden aan betrokkenen. De afgelopen periode hebben wij gewerkt aan een nieuwe versie. Dit plan heeft zes weken ter inzage gelegen. Hierna wordt het plan met alle ontvangen reacties / suggesties voorgelegd aan de gemeenteraad. Het is daarmee aan de raad om te besluiten over het plan, de prioriteiten en de financiële middelen die in de komende jaren beschikbaar komen voor mobiliteit. Na de besluitvorming kan er mee aan slag worden gegaan. De opgenomen (fysieke) maatregelen worden dan ook weer in overleg met de bewoners en belanghebbenden nader uitgewerkt tot uitvoeringsontwerpen (op projectniveau).
H.2019.2	Indiener geeft aan dat tijdens het proces en onderzoek er geen overleg is geweest met de stakeholders (bedrijven, verenigingen en scholen) maar enkel met dorpsraden.	
H.2020.8	Indiener sluit aan op de reactie in 2019. Het nieuwe MP is volgens de indiener een kopie van het oude plan met een enkele update. Wat nog steeds ontbreekt is een duidelijke visie waar we met de mobiliteit in de regio heen willen. Van een stip op de horizon zoals dit in Mook vaker wordt genoemd is geen sprake. Er is geen overleg geweest met stakeholder binnen de gemeente. Met bewoners, dorpsraad of ondernemers is niet gesproken over plannen die worden genoemd.	
P.2020.2	Indiener vraagt ”In het najaar van 2018 zijn we gestart met het opstellen van een MP. Voor een juist inzicht hebben we informatie opgehaald bij inwoners” (blz. 7). Hoe is dat gedaan? Herkent dit niet.	
B.2020.17	Indiener ontvangt graag een overzicht van de planning van de gemeente waaruit blijkt welke wijk/buurt wanneer op de nominatie staat om te worden aangepakt en/of heringericht, zoals genoemd op pagina 26.	Met het Uitvoeringsprogramma wordt richting gegeven aan de mobiliteit voor de aankomende jaren in de gemeente. De besluitvorming door de gemeenteraad is richtinggevend en kader stellend voor de doelen en maatregelen die uitgevoerd gaan worden.
P.2020.1	Indiener geeft aan te schrikken van dit MP. Het moet het beleidsplan zijn voor de komende vier jaren. Waar nu al ¾ jaar van voorbij zijn. In dit plan wordt een plan uit 2007 geëvalueerd, waar tot mijn schrik vanaf 2008 niet één plan meer in zijn geheel is gerealiseerd (dit stemt niet optimistisch). Actueel is het ook niet. Men gaat uit van het inwonersaantal van jan 2019. En waar blijven de nieuwe ideeën want uiteindelijk wordt een selectie plannen genomen uit de concept projectenlijst.	Het vorige plan was meer een traditioneel verkeersplan. Van het verkeersveiligheidsplan uit 2007, zijn inderdaad niet alle projecten uitgevoerd. Wel zijn enkele projecten of onderdelen nog in voorbereiding en in uitvoering. Heel pessimistisch is de situatie daarmee ook niet aangezien het merendeel van de inspanningen uit het plan wel zijn opgepakt of gerealiseerd. Daarnaast is het in het kader van de actualiteit inderdaad beter om het genoemde inwonertal te vernieuwen. Wat betreft de nieuwe ideeën, deze zijn actueel in het MP. De concept projectenlijst is de aanzet (het vertrekpunt) om te komen tot de maatregelen. *Aanpassing in MP:* Inwonertal op pagina 8 actualiseren naar 1 januari 2020.
Q.2020.4	Indiener geeft aan dat over de urgentie van het uitvoeren van de genoemde maatregelen naar aanleiding van de beoordelingsmatrix: alle criteria op groen staan: er is kennelijk nergens sprake van hoog risico, dus ook de optie ‘niks doen’ behoort tot de mogelijkheden. Alleen het stroomverbruik op een ongebruikte weg bij de Maas wordt als risico aangemerkt. Of gaat het om het risico bij uitvoeren? Hoe dan ook nogal een onduidelijk stuk: waarop is de inschaling	Het resultaat van de prioritering is uitgewerkt in een tabel. In deze beoordelingsmatrix kent iedere score een waardering. In de matrix zijn de maatregelen op verschillenden doelstellingen (thema’s) gewaardeerd. De beoordeelde maatregelen hebben inderdaad geen ongunstige of slechte score als score totaal. Er is dus vooral gekeken naar met welke maatregelen de meest gunstige effecten bereikt worden en deze zijn daarmee hoger in de prioritering uitgekomen.

	gebaseerd? Zeker gezien de precaire financiële situatie van de gemeente is enige terughoudendheid bij het uitgeven van gemeenschapsgeld op zijn plaats. Dus afmaken van de onderhanden projecten, oplossen van evident onveilige situaties en verder even overal vanaf blijven is dan een optie.	Niks doen is altijd een optie, maar het is uiteindelijk aan de gemeenteraad om te besluiten over de prioritering en de financiële middelen die in de komende jaren beschikbaar komen voor mobiliteit en verkeersveiligheid.
Q.2020.3	Indiener stelt een aantal maatregelen lijkt zinnig om op korte termijn uit te voeren, dan wel te voltooien: Een veilig trottoir langs de Stationsstraat is een logische basisvoorziening. Maak het fietspad langs de Heumensebaan af en denk verder nog eens heel goed na over het uitgeven van het budget aan nodeloze maatregelen. Een paar kannen rode verf om van de Witteweg een fietsstraat te maken zal het gemeentebudget nog wel kunnen lijden. Maar fietsstraten maken 'waar de auto te gast is': hoeveel ongelukken denkt de gemeente hiermee te voorkomen? Is de situatie nu inherent onveilig?	Beide indieners dank voor het delen van uw inzicht. Uw reactie wordt net als de andere reacties, via deze reactienota, voorgelegd aan de gemeenteraad. Het is uiteindelijk aan de raad om te besluiten over het plan, de prioriteiten en de financiële middelen die in de komende jaren beschikbaar komen voor mobiliteit.
H.2020.9	Mook Middelaar is een parel aan de Maas omringd door de bossen naar Groesbeek en verdiend juist daarom extra aandacht voor het MP omdat er twee belangrijke stroomwegen vanuit Groesbeek door de kern van zowel Mook als Molenhoek lopen. Deze stroomwegen zijn belangrijk voor de bewoners omdat deze gebruikt worden om hun woonkern te verlaten op weg naar de rijksweg N271 of richting Groesbeek. Juist deze twee stroomwegen maken dat alle woonkernen aan deze stroomwegen gezien kunnen worden als verblijfsgebieden of woonerven. Om stappen te maken naar leefbaarheid veiligheid en mobiliteit moeten we anders gaan denken. Verkeer moet stromen maar wel met de juiste snelheid. We moeten stoppen met frustreren van automobilisten en geen schijnveiligheid bieden aan voetganger en fietsers die juist de kwetsbare groep in het verkeer zijn. Woonerven en verblijfsgebieden moeten veilig zijn voor voetgangers en fietsers en hier is de auto te gast. Op stroomwegen moet het verkeer vooral niet stilstaan maar met een constante snelheid doorstromen. Hiervoor zijn nieuwe inzichten nodig vanuit het bestuur van de gemeente Mook Middelaar en hun burgers om gezamenlijk tot een conclusie te komen dat we moeten stoppen met het frustreren van automobilisten en juist geen conflicten moeten veroorzaken met tegemoetkomend verkeer. Op de Thema avond 22 oktober 2019 over verkeer "De Kracht van gedrag" heeft Mevr. Nina	

	Veders verkeersdeskundige van de HAN onze ogen geopend. Deze avond georganiseerd door de DGP en bezocht door vele inwoners van Molenhoek en Mook gaf ons inzicht hoe gedrag zowel positief als negatief is te beïnvloeden door verkeersmaatregelen. Als raad van de gemeente vraagt de indiener u met klem om geen geld in verkeer frustrerende maatregelen te investeren. Denk samen met ondernemers, bewoners en dorpsraden in kansen om tot een visie te komen en deze om te zetten in een duidelijk plan. We kunnen alleen een veilig en duidelijk verkeersbeleid maken als we stoppen met het plakken van pleisters. We hebben eerst een visie of zoals u zelf zegt een masterplan nodig voor te beginnen met aanbestedingen van miljoenen euro's aan nutteloze maatregelen die ons alleen maar verder op afstand zullen plaatsen van het uiteindelijke doel. Meer veiligheid en wooncomfort in de kernen van Mook en Middelaar.	

2.3 Uitvoeringsaspecten

Code	Aandachtspunt	Reactie
A.2019.4	Indiener geeft aan dat de haalbaarheid van de uitvoering van de plannen qua bekostiging volstrekt inzichtelijk moet zijn in het MP. Als er vraagtekens zijn met betrekking tot de financiële haalbaarheid, kunnen er ook geen besluiten worden genomen. Op onderdelen moet meer duidelijkheid ontstaan en ook worden verstrekt in het MP. Als daarbij noodzakelijkerwijs een onderscheid gemaakt zou moeten worden in de jaren tot en met 2022 (zittingsperiode huidige coalitie) en daarna, zou dat verdedigbaar kunnen zijn.	De maatregelen in het MP en het Uitvoeringsprogramma zijn op hoofdlijnen en worden uitgewerkt in overleg met de bewoners en belanghebbenden. Op basis van het uiteindelijke ontwerp kan er een gerichte kostenraming worden opgesteld. De opgenomen maatregelen zijn daarmee globaal geraamd op basis van ervaringscijfers en zijn richtinggevend. Wij denken binnen de genoemde bedragen dat de bandbreedte voldoende is om de maatregelen te kunnen realiseren. BTW is compensabel voor de gemeente en wordt derhalve niet meegenomen in de berekeningen. Voor de besluitvorming over het MP door de gemeenteraad, moeten de implicaties ervan (ook financieel) zo volledig mogelijk inzichtelijk worden gemaakt. Dit zal dan ook zo nodig worden bijgesteld in het voorstel aan de gemeenteraad. Indiener heeft gelijk dat het voor de lezer niet te beoordelen is wat haalbaar is voor de gemeente in zowel financieel opzicht als in de beschikbare ambtelijke capaciteit. Het is aan de gemeenteraad om een weloverwogen besluit te nemen passend binnen de financiële en ambtelijke mogelijkheden en onmogelijkheden van de gemeente.
A.2019.5	Indiener geeft aan dat de kostenramingen reëel moeten zijn. Als aanvullende werkzaamheden worden verwacht welke niet begroot zijn, moeten deze alsnog aan de begroting worden toegevoegd.	
B.2020.24	Indiener geeft aan dat op pagina 38 en 39 de projecten en maatregelen worden benoemd inclusief de bijbehorende kostenraming. Er wordt toegelicht dat de kostenramingen niet volledig zijn. Het is indiener duidelijk dat de meerkosten voor grondverwerving, compensatie natuur en verlegging van kabels en leidingen (daar waar van toepassing) lastig zijn in te schatten. Maar het is voor het volledige beeld van deze kosten wel goed om tenminste een raming hiervoor op te nemen. Ook het bedrag aan btw	

	kan worden toegevoegd. Op basis van de kostensoort is duidelijk welk btw-tarief van toepassing is. Verder wordt op pagina 40 gesteld dat het totaalbedrag (€1.446.995 exclusief btw, voorgenoemde kosten en ambtelijke uren) meer dan aanzienlijk is en een welhaast onmogelijke opgave betekent voor de gemeente. Deze stelling kan de lezer niet beoordelen. Er wordt namelijk geen inzage gegeven in wat in financieel en beschikbare ambtelijke capaciteit mogelijk is. Indiener wenst hier een nadere toelichting.	*Aanpassing in MP:* Het specifiek benoemen van de onmogelijke opgave op pagina 40 schrappen. En deze punten enkel opnemen als aandachtspunten welke meegenomen worden in de overweging.
A.2019.2	Indiener geeft aan dat er in het MP twijfel is of er voldoende ambtelijke capaciteit beschikbaar is om de beoogde uitvoering ter hand te nemen. Er wordt geen blijk gegeven van de aanpak van de problematiek; is er onvoldoende capaciteit dan geen uitvoering van plannen?	
P.2020.11	Indiener geeft aan dat het vreemd is dat bij het kostenplaatje (blz.38) een aanliggend fietspad van 2,5 meter goedkoper is dan een losliggend fietspad van 3 meter breed.	In het kostenoverzicht is het aanliggende fietspad van 2,5 meter duurder dan het vrijliggend fietspad van 3 meter. Voor beide varianten is een kostenraming opgesteld, waarbij meer aspecten van invloed zijn dan enkel de breedte en/of ligging van het fietspad.

2.4 Langzaam verkeer

Code	Aandachtspunt	Reactie
B.2019.11	Indiener wil graag inzicht in de te nemen maatregelen met betrekking tot de veiligheid van de snelfietsroute. Bij het gereedkomen van de fietsbrug over de Maas zal Cuijk ontsloten zijn en de verkeersdrukte op de snelfietsroute toenemen.	Met de recente opening van de snelle fietsroute het MaasWaalpad is er een mooie nieuwe (fiets)verbinding in gebruik genomen. De verwachting is dat veel forensen en scholieren gebruik zullen maken van de brug. Meer verkeersdrukte betekent echter niet per definitie een aantasting van de verkeersveiligheid, al zal dit natuurlijk wel in de gaten worden gehouden. Naast maatregelen bij de kruising Ringbaan-Middelweg zijn er op dit moment dan ook nog geen aanvullende (fysieke) maatregelen gepland.
P.2020.3	Indiener geeft aan ”De fietsbrug heeft als voordeel dat de fietsroute Cuijk-Mook-Nijmegen aanzienlijk wordt verkort, met als gevolg het terugdringen van het autoverkeer op de route naar Cuijk” (blz. 9). Dat aanzienlijke deel is slechts 4,5 km!! en dat voor 17 miljoen euro.	Het MaasWaalpad en de Maasover hebben een positieve uitwerking op het verkorten van de fietsroute, maar zeker ook op andere thema’s. Denk aan mobiliteit, leefbaarheid, milieu, gezondheid, werkgelegenheid, recreatie, toerisme en economie. Het is ook niet voor niets dat de samenwerkende overheden hierin hebben geïnvesteerd.
R.2020.3	Indiener geeft aan over het fietsbruggetje onder het spoor op het MaasWaalpad, dat daar af en toe een auto rijdt. Indiener kan zich niet voorstellen dat een automobilist dat expres doet. Een paaltje in	Dank voor het delen van uw bevindingen en in het meedenken aan een oplossing. Wij zullen dit moeten nagaan.

	het midden is een slechte zaak omdat dat extra gevaar voor fietsers oplevert. Een kralenketting met bord, waardoor visueel de hoogte een stuk enger wordt, lijkt me afdoende om ook die sporadische automobilist te stoppen.	
H.2019.5	Indiener geeft aan dat de fiets- en wandelroutes zoals van Malden naar de Lierweg / Ringbaan in Molenhoek meer aandacht zouden moeten krijgen d.m.v. samenwerking met de gemeente Heumen, verlichting en een nieuwe inrichting volgens Trendsportal ambities.	Net als de indiener zien wij zeker ook het belang van goede fiets- en wandelverbindingen en houden deze ook in stand.
P.2020.4	Indiener vraagt “Langzaam verkeer” (blz. 12) hierin worden de trottoirs niet genoemd, waarom niet, want daar moet nog het een en ander aan verbeterd worden (omdat er geen verkeersslachtoffers onder de voetgangers vallen betekent het nog niet dat je veilig kunt lopen in de gemeente, waar moet je lopen als je door het fietstunneltje gaat?)	Het is mogelijk dat in het verleden bij het (weg)ontwerp en de aanleg niet altijd rekening is gehouden met een trottoir. Deels door de tijdgeest en inzichten toentertijd (alle gebruikers op één rijbaan). In woongebieden zou het geen bezwaar moeten zijn dat voetgangers of rolstoelers gebruik maken van de rijbaan. Dit door de functie van het gebied, de verkeersituatie en de soort verkeersdeelnemers (bewoners van de straat of wijk). Rijgedrag en respect voor elkaar zijn hier aan de orde. De gemeente houdt rekening met de voetganger. In het fietstunneltje is een voetpad aangelegd en ten aanzien van het OV komt er een nieuwe buurtbus, die in ieder geval van Middelaar naar Malden zal rijden, via station Mook-Molenhoek.
P.2020.8	Indiener geeft aan “Goede verbindingen tussen de kernen onderling en de omliggende gemeenten, niet alleen voor de auto en fiets” (blz.23). Hier ontbreekt, volgens de indiener, de wandelaar (maar juist ook de mensen met een buggy, rollator of invalidewagentje willen zich veilig kunnen (laten) vervoeren “maar ook met het openbaar vervoer of alternatieve vervoerssystemen.”	

2.5 Openbaar vervoer

Code	Aandachtspunt	Reactie
B.2020.18	Indiener geeft aan dat in paragraaf 6.5 wordt aangegeven dat de gemeente het van belang vindt dat iedere kern door openbaar vervoer of een andere vorm van vervoer wordt bediend. De gemeente is in overleg met partijen om een oplossing te vinden. Indiener vraagt waar concreet een oplossing voor wordt gezocht: is dat om de kern Middelaar te bedienen met openbaar vervoer of breder zoals openbaar vervoer naar Station Mook – Molenhoek? Wat wordt er bedoeld met een andere vorm van vervoer?	De afgelopen maanden hebben wij in gesprek met de provincie Gelderland en het busbedrijf Connexxion/Breng onderzocht of het mogelijk is een uitbreiding te krijgen op het bestaande openbaar vervoer. We werken hierin samen met de gemeente Heumen en de Algemene Hulpdienst Mook, Molenhoek en Middelaar. Dit met resultaat, er komt namelijk een extra buurtbus, die in ieder geval van Middelaar naar Malden zal rijden, via station Mook-Molenhoek.
E.2019.4	Indiener geeft aan dat op bladzijde 27 het belang beschreven wordt om een verbeterde verbinding tussen Mook en Groesbeek te realiseren. Op zichzelf deelt indiener dit standpunt dat het gewenst is dat alle kernen onderling met openbaar vervoer bereikbaar zijn. Vanaf augustus 2010 heeft de toenmalige Stadsregio Arnhem Nijmegen voor ongeveer een jaar een praktijkproef uitgevoerd met	

	een reguliere buslijn tussen Mook en Groesbeek. Deze lijn 55 bleek echter nauwelijks reizigers te trekken en kon daarom niet in stand blijven. Indiener verwacht helaas niet dat die situatie nu tien jaar later wezenlijk anders is en verzoekt dan ook om vooral de alternatieve vormen van vervoer, zoals het vraagafhankelijke vervoer van AVAN op de verbinding tussen Groesbeek en Mook als reeds bestaande reismogelijkheid onder de aandacht van de inwoners te brengen.	
D.2019.1	Indiener geeft aan dat in hoofdstuk 6.5 staat dat wordt ingezet op een OV-verbinding tussen Mook en Groesbeek. Wat is daarvan de meerwaarde? Is het niet beter om in te zetten op verbetering van bestaande OV-verbindingen? Die zitten, volgens indiener behoorlijk vol en vanuit Mook zullen niet veel mensen naar Groesbeek reizen.	
W.2020.1	Indiener heeft verder geen opmerkingen over dit MP. Wel de kanttekening dat de wens tot ketenmobiliteit waarbij lijn 83 ook station Mook Molenhoek aandoet niet realistisch is gelet op de beschikbare infra, de overvolle treinen in deze omgeving en de rare lus route die ontstaat als lijn 83 toch langs het station zou moeten rijden. Integratie trein-bus is op dit punt dan ook nog ver weg. Aan ontsluiting/verbinding van de diverse kernen in Mook Middelaar wordt gewerkt in de vorm van een mogelijke nieuwe buurtbus.	
B.2020.20	Indiener heeft dit jaar een Molenhoek Pakt Aan project lopen om een alternatief te bieden voor de OV fiets. In het plan wordt nergens ingegaan op het verbeteren van het olifantenpaadje bij het station. Dit paadje is voor veel forenzen een hele korte route tussen huis en station, maar als het regent wordt het erg moeilijk begaanbaar. Ook verlichting van het paadje door het Patersbosje zou het nog veel beter maken. Het pad ligt aan de westkant van het scherm aan de Lindenlaan, gaat daar het Patersbosje in en eindigt bij de speeltuin Kloostertuin.	Ten aanzien van de OV fiets, wordt binnen het proces van ‘Ecozone Molenhoek’ gekeken naar de functies en faciliteiten rondom het station, hier vallen ook deelfietsen onder. In 2021 wordt dit gebiedsprogramma opgesteld, in een separaat proces. De bereikbaarheid van het station is daarin ook belangrijk, om meerdere redenen. Wij zullen aandacht schenken aan het genoemde paadje / de route. In welke vorm, zal moeten blijken. Het valt binnen de omgeving van het station, en daarmee binnen de Ecozone. Op korte termijn wordt bekeken welke verbeteringen mogelijk zijn en wordt dit meenemen in de besluitvorming richting de raad.
B.2020.19	Indiener geeft aan dat voor Prorail nu een vragenlijst loopt met ideeën voor het verbeteren van het spoor. Een van de inzenders heeft gemeld dat hij op vakantie in een elektrische trein heeft gezeten. Deze elektrische trein had zelf accu’s op het dak, zodat er geen gebruik van leidingen gemaakt hoeft te worden. De trein zou een traject van 100 km af kunnen leggen alvorens weer aan de oplaadpaal te moeten. Indiener stelt voor dat de gemeente hier wellicht aandacht voor kan vragen bij het elektrificeren van de	Dank voor het delen van deze ontwikkeling op het gebied van de elektrische trein. Dit is echter meer een onderwerp voor de landelijke politiek en voor ProRail. De indiener is vrij om naar hen te reageren en het aan te kaarten.

	Maaslijn. Het is voor het aanzicht van de natuur veel fraaier als het spoor geen boven hangende leidingen krijgt.	
H.2019.4	Indiener geeft aan dat het OV niet meer aansluit op het spoor bij het station in Molenhoek en de school Kandinsky College Molenhoek. Ook is de kwaliteit van het OV vanuit het zuiden van Limburg zwaar onder de maat. Om OV fietsgebruik en bereikbaarheid vanuit Groesbeek te vergroten zullen er, volgens de indiener, andere plannen moeten komen. Indiener vraagt of een treinstation zonder aansluiting op OV wel toekomstbestendig is? Tevens geeft indiener aan dat het Kandinsky college en de bedrijven en verenigingen aan de Lierweg niet bereikbaar zijn met OV. Dit staat lijnrecht tegenover de ambities van het Trendsportal die samen zijn opgesteld.	Openbaar vervoer is in basis de verantwoordelijkheid van de provincie. In ons geval de provincie Gelderland. Als gemeente zien wij het belang van goede OV-verbindingen. Door het lage gebruik is buslijn 1 in Molenhoek gestopt. Vanuit de gemeente is bij de provincie aangedrongen op een alternatieve vorm van OV, waarna de pilot Brengflex is gestart. Het gebruik hiervan viel tegen en de pilot is niet gecontinueerd. In navolging van Brengflex, is gekeken naar het mogelijk maken van een nieuwe buurtbus in de gemeente. Dit met resultaat, de buurtbus gaat er komen en zal ook gaan rijden via station Mook-Molenhoek. Ook gelet op het huidige gebruik van het station, lijkt er geen bedreiging voor het behoud.
Q.2020.1	Indiener geeft aan dat het een ambitieus plan is: Een duurzaam mobiliteitssysteem bevat ook voordelig en duurzaam OV, maar dat ziet indiener op de Bisselt niet gebeuren. De belbus is na een paar maanden met stille trom vertrokken om nooit meer terug te keren. Emissieloos reizen gaat vooral goed vanaf 't Zwaantje heuvelaf richting Mook. Omgekeerd is het indiener nog nooit gelukt (zelfs op de fiets neemt de CO2-uitstoot dramatisch toe). En 2-weg laadpalen zijn denk ik deeltijd-ontlaadpalen? Soort bonus/malus regeling met de Eneco of Vattenfall?	

2.6 Elektrisch vervoer

Code	Aandachtspunt	Reactie
B.2019.9	Indiener betreurt het dat het onderdeel 'Electrische deelauto's' niet verder is uitgewerkt. Het is in het verleden ook een MPA-project geweest, wat vanwege persoonlijke omstandigheden van de kartrekster geen verder vervolg heeft gehad.	De gemeente hecht waarde aan duurzaamheid. In het MP is hier mede aandacht aan geschonken, onder duurzaam vervoer voor medewerkers met het project Mobie. De gemeente wil op termijn duurzaam deelvervoer ook toegankelijk maken voor inwoners en bezoekers. Hiervoor nemen wij deel aan een regionale aanbesteding. Deze is medio oktober afgerond, en de insteek is dat de Noord-Limburgse gemeentemedewerkers begin 2021 gebruik kunnen gaan maken van duurzame deelauto's en -fietsen. Ook onze inwoners kunnen naar verwachting vanaf het voorjaar van 2021 gebruik maken van duurzaam deelvervoer. De implementatie en communicatie hierover is vooral aan de marktpartij, in afstemming met de gemeente.

		Aanpassing in MP: Tekst onder duurzaam vervoer medewerkers actualiseren met de nieuwe aanbesteding, pagina 33.
B.2020.21	Indiener geeft aan dat de openbare laadpaal voor elektrische auto's in Molenhoek aan de Singel, veelvuldig bezet is en zeker in de avond. De parkeerplaats is ingericht voor twee elektrische auto's. In tegenstelling tot de meeste laadpalen in Nederland heeft deze laadpaal maar mogelijkheid voor één auto. Het is volgens indiener waarschijnlijk heel simpel om hier een dubbele laadpaal van te maken. Leefbaarheid vergroot, kosten minimaal.	Beide indieners dank voor het delen van uw ervaring en aanbeveling. De gemeente doet mee met een aanbesteding rondom laadpalen. Vattenfall mag 8000 elektrische laadpalen plaatsen voor de provincies Limburg en Noord-Brabant. Hierbinnen gaat ook in onze gemeente gekeken worden naar de huidige en nieuwe locaties voor laadpalen.
D.2019.2	Indiener geeft de aanbeveling voor laadpalen om eens in overleg te treden met Parkncharge, mogelijk bieden zij handvatten voor Mook en Middelaar. https://www.parkncharge.nl/	

2.7 Verkeersroute A73 – Groesbeek / Ecozone Molenhoek

Code	Aandachtspunt	Reactie
N.2020.1	Indiener geeft aan het concept MP gelezen hebbende, graag per omgaande alle info met betrekking tot de Gebiedsvisie Ecozone Molenhoek te ontvangen.	In het MP wordt op een aantal punten naar de 'Ecozone Molenhoek' verwezen en wordt het project ook kort toegelicht (pagina's 44, 48 en 52). Er wordt vermeld dat de startnotitie de aanzet moet zijn om te komen tot een pakket van maatregelen. De startnotitie is eind 2020 vastgesteld. Het gebiedsprogramma 'Ecozone Molenhoek' is nog in ontwikkeling. Het betreft de koppeling van ontwikkelingen in het gebied rondom het spoor. In deze zone liggen veel kansen, zoals het verbeteren van verkeersroutes en de verkeersveiligheid. Vandaar de verbinding met het MP. Hiermee streven wij er naar om te komen tot een integrale duurzame en veilige aanpak en te stoppen met ad hoc maatregelen, waarbij de samenhang ontbreekt en minder efficiënt zijn. Wij zijn bij deze opgave ook genoodzaakt samen te werken met andere overheden en maatschappelijke organisaties. Een aanpak zoals beoogd met de Ecozone is hier goed voor. Wat te doen met de spoorzone is zeker ook geen eenvoudige vraag, er komen immers meerdere thema's in tezamen. Dit alles maakt het complex en vraagt om een gedegen afweging bij de besluitvorming hierover door de gemeenteraad.
A.2020.18	Indiener wijst er op dat in het MP op verschillende plaatsen wordt verwezen naar een nog op te stellen "Omgevingsvisie" en een document "Ecozone Molenhoek". Indiener is daarom van mening dat het MP niet kan worden vastgesteld aangezien de documentatie niet compleet is. Temeer omdat in het MP vermeld wordt dat maatregelen ten behoeve van de Ringbaan en de Heumensbaan zoals opgesomd in het "Maatregelenpakket Mobiliteit" geschrapt worden in afwachting van de nog op te stellen Ecozone. Volgens indiener is er dus nog steeds geen duidelijkheid rond de situatie van de Ringbaan en de Heumensebaan, anders dan dat de plannen nu volledig geschrapt zijn en niet duidelijk is wat hiervoor in de plaats komt.	
A.2019.16	Indiener geeft aan dat de omzetting van de spoorzone van bedrijfsbestemming naar natuurbestemming was voorzien in het derde kwartaal van 2019. En dat nu kennelijk ten aanzien van deze besluitvorming ook vertraging is opgetreden. Het lijkt de indiener goed hieromtrent duidelijkheid te verschaffen.	
B.2019.10	Indiener acht de consequenties van het herbestemmen van het terrein ten oosten van het station tot beschermd natuurgebied in	

	plaats van de huidige bestemming bedrijfsterrein voor categorie 1. en 2. bedrijvigheid voor de toekomst van Molenhoek aanzienlijk: De huidige inrichting het station wordt "in de houtgreep" gezet en toekomstige aanpassingen van het station en de in de toekomst gewenste ontsluiting voor bijvoorbeeld elektrische fietsen met oplaadfaciliteiten wordt onmogelijk. De ontsluiting van Groesbeek zal niet meer mogelijk zijn over een potentieel in de toekomst aan te leggen stukje verbindingsweg tussen Veldweg-Bovensteweg-Heumensebaan. De huidige "status quo", waarbij vooralsnog geen bedrijvigheid wordt gepland op dit terrein, en de Stichting Animo het terrein vrijelijk als natuur mag onderhouden, zonder evenwel herbebossing toe te staan dat dienst doet als afscherming van de nog aan te leggen heidezone op de stuwwalhelling conform project Heiderijk, is in de visie van de indiener nog het meest wenselijke voor de toekomstige inrichting van Molenhoek. Daarmee blijft de huidige natuurstatus en beeldvorming van station in de natuur wel van kracht, maar worden toekomstige ontsluitingen en aanpassingen niet geblokkeerd of onmogelijk gemaakt door de bestaande criteria van natuurbeschermings-maatregelen bij een herbestemming tot natuurgebied.	
E.2019.2	Indiener geeft aan dat in het verleden de gemeenten in goede samenwerking een aantal varianten hebben ontwikkeld voor een verkeersafwikkeling tussen Groesbeek en A73 met minder overlast voor de bewoners van de kernen Mook en Molenhoek. Op bladzijde 30 staat dat op dit moment voor beide routes (de route 5a en de light variant) geen politiek draagvlak is en er dan ook geen ideeën en/of initiatieven voor een herstart van deze varianten zijn. Het is voor de indiener niet uit te sluiten dat in de toekomst wel politiek draagvlak ontstaat voor de realisatie van een van deze varianten. Nadrukkelijk wordt verzocht om de realisatie van deze varianten in de toekomst daarom niet onmogelijk te maken en de bedrijfsbestemming van de spoorzone niet om te zetten in een natuurbestemming.	
E.2020.7	Indiener geeft aan dat op blz. 44 staat aangegeven dat de gemeente voornemens is om de bedrijfsbestemming van de spoorzone om te zetten in de bestemming natuur. De mogelijkheid voor de aanleg van een variant 5a in de relatie Groesbeek – A73 komt daarmee definitief te vervallen, wat zijn weerslag heeft op de verkeerssituatie op de	

	bestaande routes in deze relatie. In navolging van de reactie in 2019 verzoekt de indiener met klem om variant 5a niet definitief onmogelijk te maken. Wellicht zijn er ook vormen van herbestemming van de bedrijfsbestemming mogelijk die zowel op de korte en lange termijn de ontwikkeling van natuur mogelijk maakt én op lange termijn een variant 5a niet definitief uitsluit. Terecht, volgens indiener, staat in het MP dat dit voornemen meerdere thema's rond Molenhoek en Mook treft. En dat daarom een gebiedsvisie voor de Spoorzone/Ecozone Molenhoek op zijn plaats is om inzichtelijk te maken wat de consequenties, maar ook de kansen zijn. In het MP staat dat het opstellen van een dergelijke visie enkel kan in samenwerking en overleg met andere overheden en maatschappelijke organisaties. In dat kader zou de indiener ook graag actief betrokken worden bij het opstellen van de gebiedsvisie.	
G.2019.2	Indiener geeft aan dat in het MP wordt gesproken over een nieuw aan te leggen route, de zgn. variant 5a en de 5a-light variant, waarvoor op dit moment geen politieke draagvlak zou zijn. Een heroverweging van dat politieke vraagstuk zou volgens de indiener zeer wenselijk zijn. Door het aanleggen van deze variant wordt nl. het verkeer in de woonwijk aanzienlijk ontlast. Dit zou tevens aansluiten op de aandachtspunten, genoemd in het MP, namelijk verbetering bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en stimulans duurzaamheid en last but not least, zoals de inleiding van het MP omschrijft: de gemeente hecht veel belang aan een veilig en prettige leefomgeving. Een goed netwerk van verkeer en vervoer hoort daarbij.	
P.2020.9	Indiener geeft aan "Herbestemming Spoorzone. De bedrijfsbestemming van de spoorzone wordt omgezet naar natuurbestemming. Dit gebeurt wel in samenhang met het verkeersveilig maken van de bestaande verkeersroute tussen de A73 en Groesbeek, de Groesbeekseweg in Mook en de Ringbaan en Heumensebaan in Molenhoek." En is dus afhankelijk van de Ecozone zie blz. 44 .Hoe valt dit te rijmen?	
P.2020.12	Indiener geeft aan "Spoorzone / Ecozone Molenhoek. Het voornemen is om de spoorzone aan de oostzijde van het station Mook-Molenhoek van bedrijfsbestemming om te zetten naar natuurbestemming. Hiermee komt de mogelijkheid van een nieuwe verkeersverbinding tussen de A73 en Groesbeek te vervallen en	

	heeft dat zijn weerslag op de verkeerssituatie op de wegen van de bestaande routes (Groesbeekseweg in Mook en de Ringbaan en Heumensebaan in Molenhoek). Het omzetten van de bestemming raakt vele thema's in en de directe omgeving van Molenhoek. Om dit inzichtelijk te krijgen wordt er dan ook gewerkt aan een gebiedsvisie genoemd 'Ecozone Molenhoek'. Naar verwachting komt deze visie dit jaar gereed (2020) en moet de aanzet zijn om te komen tot een pakket van maatregelen (Uitvoeringsprogramma)." (blz.44). Indiener vraagt hoe dit beleidsplan geagendeerd kan worden als een deel van de inhoud nog niet bekend is? Indiener stelt voor de Ringbaan – Heumensebaan, ook al zijn er niet veel echte ongelukken, wel heel veel bijna ongelukken. Fietspad Heumensebaan (buiten bebouwde kom) Hier wordt gesproken over gedeelte Keizershof, elders in dit conceptplan wordt gesproken over vanaf stationsstraat 116! Dit is wezenlijk iets anders! 3 van de 4 locaties moeten gefinancierd worden uit het plan Ecozone. Wat houdt dit in voor de plannen?	
R.2020.5	Indiener geeft aan dat regelmatig de term "Ecozone Molenhoek" wordt genoemd, zonder duidelijk te maken wat hiermee precies wordt bedoeld. Er wordt onder meer gesuggereerd dat het een definitief "Nee" is tegen de "variant 5a". In dat geval snapt indiener niet hoe de Ecozone een zinvolle bijdrage kan leveren aan de oplossing van de problemen rond de Ringbaan / Heumensebaan. De Ecozone is volgens indiener dan ook geen rechtvaardiging voor uitstel van het oplossen van de problemen Ringbaan / Heumensebaan. Indiener geeft aan ook niks te kunnen vinden online over de Ecozone en kan zo de waarde hiervan niet beoordelen, terwijl deze informatie essentieel lijkt bij de beoordeling van het MP.	
A.2019.14	Indiener betreurt het dat de afwikkeling van het verkeer richting de A73 alleen via de Heumensebaan en de Ringbaan wordt gezien. Het veel minder dichtbevolkte eerste deel van de Lindenlaan tot aan de spoorwegovergang zou de overlast meer verdelen.	In principe wordt het verkeer van en naar Groesbeek met bewegwijzering verwezen via de N271 en de kern Mook (Groesbeekseweg). In Groesbeek zelf staat een verkeersbord waarop het verkeer naar de A73 en Mook wordt verwezen. De route door Molenhoek, via de Ringbaan en Heumensebaan, is dus geen bewegwijzerde route voor het (auto)verkeer van en naar Groesbeek. Desondanks wordt de route door Molenhoek wel als zodanig gebruikt, naar alle waarschijnlijkheid ontstaan uit lokale bekendheid, routine en gewoonte.
A.2020.21	Indiener geeft aan dat in het MP wordt gesproken over ad-hoc maatregelen die de afgelopen jaren zijn getroffen en is het hier mee eens. Onderstreept wordt dat bijna 30 jaar na het realiseren van de A73-afrit Malden eindelijk eens een structurele oplossing moet worden gerealiseerd. Volgens indiener weet de gemeente al 30 jaar dat er iets aan de sluiproute naar Groesbeek en Oost-Nijmegen moet worden gedaan. Aangegeven wordt dat bewoners op de Ringbaan	

	en Heumensebaan ronduit cynisch zijn als de verkeersituatie en de daadkracht van de gemeente ter sprake komt. Verder merkt de indiener op dat er inderdaad niet niets is gedaan. Maar dat de maatregelen die recent wel getroffen zijn, vanwege het kostenaspect steeds suboptimaal zijn uitgevoerd. Denk aan de bloembakken, die té weinig en té klein waren; dat de optisch aangebrachte belijning geen enkel effect heeft op de beoogde verkleiningen van kruispunten en de verhoging van veiligheid. Of de 30-km symbolen op de rijbaan. Welke in plaats van de voorgestelde rijbaan-brede symbolen, heeft geresulteerd in kleine symbolen met weinig tot geen attentiewaarde.	Het ontbreken van een goede en directe verbinding tussen de A73 en Groesbeek is een gemis, waarmee het verkeer rijdt via onze gemeente. In het verleden zijn al diverse onderzoeken naar mogelijke oplossingen uitgevoerd. Dit heeft tot op heden niet geleid tot de aanleg van een nieuwe wegverbinding. Met het gebiedsprogramma 'Ecozone Molenhoek' willen wij stoppen met ad hoc maatregelen. Voor de al wel getroffen maatregelen zijn wij, binnen de gemeentelijke mogelijkheden, meegegaan in de verzoeken van bewoners. In het kader van meer samenhang en efficiëntie is een integrale aanpak, zoals ondergebracht onder 'Ecozone Molenhoek' aan te bevelen. Dit programma is nog in ontwikkeling en volgt in 2021 een separaat proces. Het hoge aantal indieners met reacties en oplossingen op dit thema, geven tezamen een duidelijk signaal. Er moet een oplossing komen, met draagvlak onder bewoners en politiek. De vele aangedragen oplossingen en mogelijke alternatieven voor deze verkeersroute zullen gebundeld en (verkeerskundig) nader onderzocht moeten worden. Dit in goede samenwerking met de inwoners en betrokkenen.
A.2020.23	Indiener geeft aan zich zeer grote zorgen te maken en heeft een aantal vragen. Kunt u ons vertellen hoeveel werkgroepen, en actiegroepen en individuele vragen van burgers de laatste 30 jaar bij de gemeente zijn binnengekomen met betrekking tot de Ringbaan / Heumensebaan? Kunt u aangeven hoeveel onderzoeken zonder eindresultaat er zijn uitgevoerd? Indiener constateert in ieder geval dat na 3 jaar werken, alle voorgenomen plannen geschrapt worden en er nog minder duidelijkheid bestaat over het vervolg. Gevraagd wordt aan te geven hoe lang de ontwikkeling van het beleid rond de Ecozone zal gaan duren, wanneer de plannen rond de Ecozone uitgevoerd gaan worden en hoeveel geld er beschikbaar is voor het uitvoeren van de betreffende plannen? Worden de oorspronkelijke bedragen die genoemd zijn in de verschillende documenten ten behoeve van de Ringbaan/ Heumensebaan gereserveerd voor de Ecozone of verdwijnen deze in de grote pot van de gemeentelijke begroting?	
B.2020.14	Indiener geeft aan dat in het plan op verscheidene plekken aandacht wordt besteed aan de samenhangende problematiek. In paragraaf 6.8 wordt beknopt beschreven dat er in het verleden onderzoeken zijn geweest naar een verbinding tussen de A73 en Groesbeek waarbij de belasting voor de kernen Mook en Molenhoek wordt verminderd. Er is nog geen oplossing gevonden. Voor de routes 5 en 5a-light is geen politiek draagvlak, maar er worden ook geen alternatieven meer benoemd. Dit betekent dat het verkeer tussen A73 en Groesbeek via de kernen Mook en Molenhoek zal moeten blijven rijden. Voor Molenhoek betekent dit een zware belasting voor	

	de bewoners van de Heumensebaan en de Ringbaan (en directe omgeving). In hoofdstuk 7 worden maatregelen benoemd waarmee het doorgaand verkeer tussen A73 en Groesbeek wordt ontmoedigd en waarmee de belasting voor de bewoners van de Heumensebaan / Ringbaan (en directe omgeving) wordt verminderd. In hoofdstuk 8, paragraaf 8.3 worden deze maatregelen als niet zinvol geacht en wordt voorgesteld deze te laten vervallen. De oplossing van de problematiek Heumensebaan/Ringbaan wordt geïntegreerd in de gebiedsvisie ‘Ecozone Molenhoek’. Indiener vindt dit onacceptabel. Uiteraard verdiend een geïntegreerde oplossing de voorkeur boven ad hoc maatregelen. De problematiek Heumensebaan / Ringbaan speelt al te lang om dit nu aan de kant te schuiven en te integreren in een nog te ontwikkelen en/of te communiceren gebiedsvisie ‘Ecozone Molenhoek’. Deze visie is wel is waar naar verwachting gereed in 2020, maar de inhoud is nog niet bekend en daarmee is het nog geen gegarandeerde oplossing voor de problematiek. Het oplossen van de hinder wordt hiermee op een lange baan geschoven.	
R.2020.1	Indiener geeft aan voornamelijk als fietser en voetganger deel te nemen aan het verkeer. Een van de grootste problemen vormt het doorgaande verkeer tussen Groesbeek en de A73. Indiener is het volledig eens met de stelling dat hapsnap oplossingen onvoldoende effect sorteren en dat een integraal plan nodig is om het probleem definitief op te lossen. Daarbij moet indiener (als volkomen leek) wel opmerken dat sommige hapsnap oplossingen ook wel aardig foutief zijn uitgevoerd (denk bijvoorbeeld aan de plantenbakken vlakbij de middelweg: de meeste automobilisten komende vanaf de rijksweg, kijken niet naar het kruispunt met de middelweg, maar zijn gefocust op het witte pijltje van de bloembakken na het kruispunt, "ik heb voorrang en wil/zal dat ook krijgen" (inmiddels is dit gewijzigd). De aanduiding "50 km" op de afslag van de Rijksweg richting ringbaan vergeet indiener voor het gemak maar even. Als we nu kijken naar het kruispunt Middelweg / Ringbaan, waar al voor de derde keer hapsnap maatregelen zijn genomen, die maar beperkt helpen. Toen indiener een van de inwoners vertelde dat na 22:00 uur s ‘avonds daar regelmatig auto's met een snelheid van over de 50 km per uur zie passeren, vertelde hij me doodleuk dat 70 km per uur nog	

	comfortabeler was. Dat wij de plicht hebben om Groesbeek naar de A73 te ontsluiten is volkomen logisch. Dat er overigens niet gekozen wordt voor slechts één van beide doorgangswegen, dus of Ringbaan / Heumensebaan of Groesbeekseweg, vind ik ronduit een gemiste kans (vanwege het vrachtverkeer zal dan noodzakelijkerwijs gekozen moeten worden voor de Groesbeekseweg) Nog belangrijker als wij zorgen voor de ontsluiting van Groesbeek, mogen wij toch op zijn minst verwachten dat het doorgaande verkeer van en naar Groesbeek zich houdt aan onze regels, dus een maximum van 30 km per uur ! Indiener zou dan ook willen voorstellen om te zorgen dat deze regels gehandhaafd worden en om op korte termijn één of twee flitspalen (kosten ongeveer 40.000 Euro per stuk) te plaatsen. Een ander probleem op de Heumensebaan binnen de bebouwde kom is dat er vaak geen voorrang wordt verleend aan verkeer komend van rechts. Buiten de bebouwde kom is de Heumensebaan voor fietsers levensgevaarlijk. Groesbeek zal dit jaar een oplossing voor hun deel leveren, waar blijft het aandeel van Molenhoek?	
V.2020.1	Indiener heeft dit plan met interesse gelezen en kan de vier ambities, verbetering verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid, zoals beschreven in de samenvatting op pagina 4, ten volle onderschrijven. Echter, enkele reacties op dit plan kunnen niet uitblijven, m.b.t. de spoorzone. Indiener zet zich al vele jaren, met gedoogsteun van de gemeente, in voor behoud c.q. uitbreiding van de bijzondere natuurwaarden in dit terrein. Dat de door indiener gekozen aanpak in deze effectief is mag blijken uit de vele bijzondere waarnemingen die vermeld worden door leden van diverse natuurorganisaties zoals KNNV, IVN, EIS Kenniscentrum Insecten Naturalis Biodiversity Leiden en eigen waarnemingen. De biodiversiteit in dit gebied zou, zonder indieners inspanningen, door opslag van braam, wilg, acacia en vogelkers nu bijna volledig zijn verdwenen. Het terrein staat thans bekend als uiterst fraai waarbij in eerste instantie natuurlijk vanuit floristisch oogpunt gekeken wordt. Echter, met name ook het insectenleven is hier rijkelijk aanwezig, nog afgezien van de bijzondere soorten reptielen en vogels! In een persartikel van 30 oktober 2018 spreekt de gemeente haar ambitie uit het in 2009 geopende station tot het	

	groenste station van Nederland te maken. Welnu, met de vele jaren noeste arbeid heeft indiener tot nu toe aardig voorwerk verricht! Op pagina 34 wordt het plan van een ontsluitingsweg van Groesbeek naar de A73 weer eens uit de kast gehaald! De 5a-variant met eventueel de “5a-light” versie worden meegenomen in dit MP. Eerdere studies toonden al aan dat er naar landelijke normen hier in Molenhoek geen sprake is van een verkeerskundig probleem. Met andere woorden: er wordt hier een dure oplossing gezocht voor een niet bestaand probleem! Ook is al gebleken dat een ontsluiting via de Veldweg kan rekenen op hevige tegenstand vanuit de bewoners van de naburige wijk Maasveld. Voor beide varianten lopen de tracés door de Spoorzone! Hoe valt dit te rijmen met de ambitie duurzaamheid? Waar blijven de verkiezingsbeloften van 17 maart 2018 waarbij alle partijen zich uitspreken voor herbestemming van Spoorzone in een natuurgebied? In Uw Collegeprogramma 2018 – 2021 is deze herbestemming Spoorzone terug te vinden. In Ter Sprake van 27 december 2019 over de begroting voor 2020 wordt nog eens met zoveel woorden gesteld: “De spoorzone geven we terug aan de natuur” en “Station Mook-Molenhoek zetten we op de kaart als het groenste station van Nederland”. Een gebiedsvisie “Ecozone Molenhoek” komt dit jaar gereed. Laten we hierop wachten en het hele hoofdstuk ontsluiting Groesbeek naar A73 in dit MP naar de prullenbak verwijzen!	
D.2019.3	Indiener geeft aan dat op pagina 38 wordt genoemd dat de gronden bij het station worden omgevormd tot bestemming Natuur. Indiener vraagt of deze grond ook beschikbaar is als compensatie voor het fietspad aan de Heumensebaan? Daar moet waarschijnlijk het oppervlak dat aan bos verloren gaat worden gecompenseerd in de omgeving. De gronden die je bezit ben je dan kwijt, daarmee doe je afbreuk aan de doelstelling dat de opbrengsten worden ingezet om verkeersveiligheid op de Heumensebaan te verbeteren.	In de herziene versie betreft het pagina 44. Deze vraag maakt onderdeel uit van het gebiedsprogramma ‘Ecozone Molenhoek’. Hoe om te gaan met de gronden bij het station in relatie tot natuurcompensatie en het fietspad Heumensebaan is op dit moment nog niet bekend. Dit zal een aspect zijn wat meespeelt in de ontwikkeling van de Ecozone.
A.2019.17	Indiener geeft aan dat ter compensatie van het besluit tot inrichting van een natuurbegraafplaats nabij het jachtslot de Mookerheide, natuurmonumenten €500.000,- beschikbaar heeft gesteld ten behoeve van de verkeersveilige herinrichting op de toe leidende wegen (m.n. de Heumensebaan en Ringbaan). Indiener is van mening dat deze gelden niet terugkomen in de begrotingen.	Natuurbegraven Nederland is met de provincie Limburg overeengekomen dat in het kader van de ontwikkeling van de natuurbegraafplaats een extra kwaliteitsimpuls wordt geleverd ter verbetering van de Goudgroene Natuurzone (totaal € 500.000). Een vereiste is in ieder geval dat het bedrag wordt ingezet ten behoeve van versterking/verbetering van de Goudgroene Natuurzone

		(voormalig EHS). Bij de provincie Limburg is verkend of de gelden ook direct voor infrastructurele maatregelen ter behoud en bescherming van de Goudgroene Natuurzone kunnen worden ingezet. De provincie heeft aangegeven dat deze mogelijkheid er niet is. De gelden zijn dus niet direct beschikbaar voor mobiliteitsvraagstukken en daarom dus niet in het MP opgenomen. De gemeente, Natuurbegraven Nederland en Natuurmonumenten stellen samen een verzoek op, waarin wordt gevraagd aan de provincie om medewerking te verlenen aan het ter beschikking stellen van de vrijkomende middelen voor een integraal plan (kwaliteitsimpuls en infrastructurele maatregelen).
F.2019.1	Indiener geeft aan dat de Mookerheide / Heumenseschans een hoog risico heeft in geval van een natuurbrand, er is bestaande bebouwing (Jachtslot, congrescentrum en woongebouwen) en is het gebied in ontwikkeling als natuurbegraafplaats. Voor de brandweer heeft dit gebied echter een slechte bereikbaarheid: De wettelijk bepaalde opkomsttijden (max. 10 minuten bijeenkomstfunctie) voor de gebouwen in dit gebied worden niet gehaald, de eerst aanrijdende brandweereenheid komt van Groesbeek (13:43 minuten, Mook 16:28 min.). In het Dekkingsplan 1.06, gemeente Mook en Middelaar is benoemd dat interregionale samenwerking in deze geen verbetering geeft van de opkomsttijden; Daarnaast is er een éénzijdige bereikbaarheid vanuit Groesbeek via de Rijlaan / Heumensebaan, omdat de spoorbrug Heumensebaan (2,7 ton, 2,1 m breedte) voor een brandweervoertuig niet bruikbaar is. In het gemeentelijk beleid bluswater en bereikbaarheid, 3.1 is aangegeven dat een incidentlocatie in basis van 2 zijden bereikbaar is; eventuele andere onverharde ontsluitingswegen (bv. Bisseltsebaan) zijn niet ontsloten en bruikbaar voor een brandweervoertuig en andere hulpverleningsvoertuigen. Verder te noemen zullen maatregelen die verkeer remmend worden uitgevoerd op de huidige wegen Heumensebaan, Groesbeekseweg en andere ontsluitingswegen nadelig zijn voor de opkomsttijden van de brandweer. Indiener pleit met bovenstaande redenen voor een betere bereikbaarheid van het gebied Mookerheide / Heumensebaan, vanaf kazerne Veldweg via een ontsluiting aan de oostzijde van het spoor (variant 5a in het mobiliteitsplan). Er zal met deze verbinding een	Bedankt voor het meedenken in een oplossing. De plaatselijke brandweer is bekend met de aanrijtijden. Bij het project ‘Verbetering Maaslijn’ moet het spoorviaduct in de Heumensebaan worden vervangen. Het nieuwe viaduct wordt voorzien van een verbreding voor het langzaam verkeer (voetgangers en fietsers). De rijbaan blijft even breed als bij het huidige viaduct, en is bedoeld voor het autoverkeer. In het project ‘Natuurbosbrand bescherming’, is geadviseerd om een brandweer blusleiding naast het viaduct te plaatsen. Dit als oplossing voor het feit dat het viaduct niet bruikbaar is voor een brandweervoertuig. Bij de herinrichting en het treffen van maatregelen worden ook de hulpdiensten betrokken. Hoe om te gaan met de spoorzone in relatie tot de Ecozone, is aan de gemeenteraad van Mook en Middelaar om over te besluiten.

	aanzienlijke verbetering zijn van de genoemde opkomsttijden, een meerzijdige bereikbaarheid en ontsluiting van het gebied.	
F.2020.2	Indiener sluit in de redenering aan op de ingediende reactie in 2019 en geeft het volgende advies voor de realisatie van een betere en een meerzijdige bereikbaarheid voor de locatie Mookerheide / Heumenseschans; Zorg dat de spoorbrug Heumenseweg geschikt wordt gemaakt voor een brandweervoertuig en andere hulpverleningsvoertuigen; Zorg dat eventuele onverharde ontsluitingswegen (bijvoorbeeld de Bisseltsebaan) wordt ontsloten en geschikt gemaakt voor een brandweervoertuig en andere hulpverleningsvoertuigen; Zorg vanaf de kazerne brandweer Mook aan de Veldweg voor een ontsluiting aan de oostzijde van het spoor (variant 5a (light) in het MP).	
R.2020.2	Indiener stelt dat de voorgestelde verbreding van het bruggetje over het spoor enerzijds ware geldverspilling lijkt, anderzijds zullen ze volkomen averechts werken: de situatie wordt absoluut veel onveiliger! Het bruggetje fungeert als natuurlijke snelheidsverlager, er is zelden een conflict tussen het verkeer in beide richtingen. Ook als fietser / voetganger voelt indiener zich volkomen veilig, als fietser worden de geldende voorrangsregels door auto's voldoende gerespecteerd en als voetganger dwing je de auto's op een volkomen natuurlijke manier tot een lagere snelheid. Zelfs ouders met kinderwagens kunnen veilig over het midden van de weg lopen.	Bij het project 'Verbetering Maaslijn' moet het spoorviaduct in de Heumensebaan worden vervangen. Het nieuwe viaduct wordt voorzien van een verbreding voor het langzaam verkeer (voetgangers en fietsers). De rijbaan op het nieuwe viaduct blijft even breed als bij het huidige viaduct, en is bedoeld voor het autoverkeer. Hiermee komen de voetgangers en fietsers niet langer in de verdrukking wanneer zij gebruik maken van het viaduct en denken wij dat dit een positief effect zal hebben op de verkeerssituatie.
R.2020.4	Indiener geeft aan dat in het MP wordt gesteld dat de N271 als ontsluiting van Gennep en Bergen moet dienen. Dan begrijp ik niet wat de functie is van de afslagen op de A73, te weten de N264 en de A77.	In het MP op pagina 9 is het volgende opgenomen: "De N271 is de belangrijkste doorgaande weg van de gemeente en vervult momenteel als provinciale weg een regionale ontsluitingsfunctie voor het gebied ten oosten van de Maas voor de gemeenten Mook en Middelaar, Gennep en Bergen." Daarmee wordt niet uitgesloten dat er ook nog andere wegen zijn die een ontsluitingsfunctie hebben voor Bergen en Gennep. De N271 is er één van.

2.8 Ringbaan / Heumensebaan

Code	Aandachtspunt	Reactie
A.2019.7	Indiener geeft aan dat de nog resterende 'busdrempels' op de Ringbaan de aanwonenden veel geluidsoverlast bezorgen. Er wordt nadrukkelijk voor gepleit deze te vervangen voor 30km-drempels;	De bus drempels zijn afkomstig uit de periode dat de Ringbaan nog onderdeel uitmaakte van de bus route. Wij gaan over tot het nemen van een integrale oplossing ondergebracht onder het

	een en ander conform de CROW-richtlijnen, het VVN-advies en de uitkomst van bewoners-enquêtes.	gebiedsprogramma 'Ecozone Molenhoek'. Bij een herinrichting worden bewoners betrokken bij de uitwerking van de maatregelen.
A.2019.8	Indiener pleit ervoor alle vigerende wegversmallingen op de Ringbaan fysiek te maken en as verspringing toe te passen (alleen de twee versmallingen tussen de Esdoornlaan en de Heumensebaan worden in het MP genoemd maar de versmalling ter hoogte van de Keurvorsthofjes niet). Men wil een eenduidige aanpak.	In het MP wordt ingezet op eenduidigheid van het wegennet conform het CROW. Bij een herinrichting worden bewoners betrokken bij de uitwerking van de maatregelen.
A.2019.9	Indiener betreurt het dat de voor trottoir, vanaf Esdoornlaan tot aan Kuilseweg, al in 2014 voorgenomen planning voor uitvoering op de middellange termijn nu komt te vervallen. Er is volgens indiener aan de omstandigheid niets gewijzigd.	Het plan voor een trottoir was destijds ook ingegeven door de aanwezigheid van een bushalte ter plaatse. De bus route door Molenhoek is komen te vervallen, zo ook de betreffende bushalte. Hierdoor is de noodzaak van een trottoir in dit deel van de Ringbaan niet meer aanwezig.
A.2019.10	Indiener merkt op dat de bestaande trottoirs op de Ringbaan op delen slecht of niet begaanbaar zijn (te smal voor mensen met een rollator, rolstoel of kinderwagen en/of onbegaanbaar vanwege ontstane (wortel)schade in de loop van de jaren. Daarmee ziet indiener de kans op letselschade als gevolg van een benedenmaatse voorziening als aanzienlijk.	Als gemeente streven wij naar voldoende brede trottoirs. Trottoirs worden in het kader van het wegbeheer onderhouden. Er kunnen situaties zijn waar onvoldoende ruimte is voor een breed trottoir.
A.2019.11	Indiener geeft aan dat er slechts twee kruispunten ter verkleining worden genoemd: de Singel en de Eikenlaan. En stelt de vraag of dit betekent dat er geen aanpak is voorzien voor de kruispunten met de Begijnenhof, de Oude Bovensteweg en de Lindenlaan? Indiener stelt dat nu ook wordt teruggekomen op de voorgenomen inrichting van de Heumensebaan tot fietsstraat (sinds 2014 een besluit voor de middellange termijn en tot 4 weken terug stellig voorgenomen) de herinrichting van alle kruispunten extra van belang is.	Wij streven er naar om te komen tot een integrale duurzame en veilige aanpak en om te stoppen met lokale ad hoc maatregelen, waarbij de samenhang ontbreekt en die minder efficiënt zijn. Vandaar dat deze maatregelen zijn komen te vervallen in het mobiliteitsplan, en zijn ondergebracht onder de Ecozone.
A.2019.12	Indiener mist uitspraken ten aanzien van het al dan niet behouden van de aanwezige zebrapaden (welke zijn effectief, welke niet) en het aanbrengen van nieuwe zebrapaden (het kruispunt met de Singel).	In zijn algemeenheid zijn wij terughoudend met het aanbrengen van zebrapaden. Huidige zebrapaden worden bij herinrichtingen tegen het licht gehouden qua nut en noodzaak. Normaliter zijn zebrapaden niet gebruikelijk in 30 km/h gebieden. Hier kan en mag een wegbeheerder van afwijken, bijvoorbeeld bij schoolroutes of andere voetgangersstromen die het toepassen legitiem maken.
A.2019.13	Indiener mist bij de Begijnenhof een trottoir die aansluit op het zebrapad node. Delen van het bestaande trottoir (tussen Oude Bovensteweg en Lindenlaan) zijn, volgens indiener, niet toegankelijk voor mindervaliden en kinderwagens als gevolg van lantarenpalen die midden op de smalle trottoirs zijn geplaatst.	Het is mogelijk dat in het verleden bij het (weg)ontwerp en de aanleg niet altijd rekening is gehouden met een trottoir. Deels door de tijdgeest en inzichten toentertijd (alle gebruikers op één rijbaan). In woongebieden zou het geen bezwaar moeten zijn dat voetgangers of rolstoelers gebruik maken van de rijbaan. Dit door de functie van het gebied, de verkeersituatie en de soort verkeersdeelnemers. Rijgedrag en respect voor elkaar zijn hier aan de orde. Daar waar wij

		mogelijkheden zien, verbeteren wij de situatie. Tussen de Begijnenhof en de zebra bij de Singel ligt een voldoende breed trottoir.
A.2019.15	Indiener geeft aan dat Kruispunt Lindenlaan/Heumensebaan zeer onoverzichtelijk is, niet in de laatste plaats voor voetgangers. In het MP wordt hier geen aandacht aan besteed, terwijl dit volgens indiener wel zou moeten.	De situatie bij de Lindelaan / Heumensebaan is vrij complex, diverse verkeerstromen op een beperkte ruimte. Wij gaan er nog steeds vanuit dat bij het provinciale project Verbeteren Maaslijn, het spoorviaduct ter plaatse moet worden vernieuwd en dat, dat een mogelijkheid biedt om de situatie ter plaatse te verbeteren. Dit dan wel binnen de bestaande (on)mogelijkheden.
A.2020.19	Indiener geeft aan dat in het MP over de verkeersveiligheid wordt gesteld dat deze “aardig op orde is”. Maar dat deze uitspraak alleen maar volgt uit het aantal gemelde ongevallen. Indiener is van mening dat dit een absurde conclusie is. Volgens indiener zien bewoners dagelijks verbale ruzies, toeterende auto’s en auto’s die met koplampen flitsen bij de passeerplaatsen en bij het bruggetje. Horen bewoners ook dagelijks piepende remmen van auto’s die noodstoppen maken omdat ze te hard rijden om voorrang te geven of om een verkeersdrempel/verhoging te nemen. En worden bewoners wekelijks geconfronteerd met onmogelijke inhaalmanoeuvres als men probeert de aangegeven snelheid aan te houden. Dan gaat het nog niet eens over het gevoel van onveiligheid bij de fietsers en voetgangers.	Objectieve en subjectieve veiligheid zijn ook twee verschillende graadmeters voor de veiligheid in het algemeen. Wij baseren ons in basis op de gegevens die beschikbaar zijn en daarmee op de objectieve veiligheid. Daarmee kan ook gesteld worden dat de verkeersveiligheid aardig op orde is. Er is echter ook een beleving van de veiligheid, oftewel de subjectieve veiligheid. Dit kan door weggebruikers heel verschillend ervaren worden. In het proces om te komen tot maatregelen worden bewoners en weggebruikers betrokken en kan er ook invulling gegeven worden aan hetgeen wat ervaren wordt.
A.2020.20	Indiener geeft aan dat in het MP is opgenomen dat als oplossing vaak het treffen van snelheidsremmende maatregelen wordt aangedragen. Indiener wil met nadruk erop wijzen dat er uitdrukkelijk ook is gevraagd naar het ontmoedigen van de enorme golf auto’s door de straten. Niet alleen verkeersveiligheid maar ook geluidsoverlast en stankoverlast zijn leidend bij deze overwegingen. Indiener ziet het realiseren van éénrichtingsverkeer op een deel van Heumensebaan als zeer kansrijk en merkt op dat dit zonder gedegen onderzoek steeds wordt afgewimpeld.	Dank voor het aandragen van uw idee. Dit geldt als een van de oplossingen welke in een (verkeerskundig) onderzoek, ondergebracht onder de Ecozone, nader bekeken kan worden. Zie de reactie beginnende bij A.2019.14 voor de uitleg van het voorgestelde onderzoek.
A.2020.22	Indiener stelt dat een beoordelingsmatrix de indruk geeft objectief te zijn, maar dat dit natuurlijk niet het geval is. Het toekennen van punten is, volgens de indiener, altijd een subjectief oordeel en afgevraagd wordt of het bureau zich gerealiseerd heeft hoe lang de situatie op de Ringbaan / Heumensebaan al bestaat en of de onveilige situatie (anders dat het aantal gemelde ongevallen) echt goed is gewogen?	Het rapport van het bureau BVA-Verkeersadviezen behorende bij de matrix is opgenomen in bijlage 2 van het MP. Dit rapport bevat de toelichting op de gemaakte afwegingen om te komen tot een selectie van vier projecten. De matrix is daarmee opgesteld door een onafhankelijk adviesbureau met expertise op dit terrein en daarmee gebaseerd op objectief verkeerskundig inzicht. De zin dat de opzet

B.2020.23	Indiener geeft aan dat de prioriteringsmatrix wordt beoordeeld als objectief, de opzet en de methode zitten volgens de auteur van het MP goed in elkaar. Dit is, volgens de indiener, een mening en een mening hoort niet thuis in dergelijk plan. De uitkomst van de prioriteringsmatrix is opmerkelijk. Indiener heeft in haar raadplegingen van dorpsbewoners niet terug gehoord dat een fietspad langs de Heumensebaan (buiten de kom) de hoogste prioriteit heeft van de Molenhoekers. De problematiek Heumensebaan / Ringbaan wordt wel vaak benoemd, maar scoort in de prioriteringsmatrix laag.	en de methode goed in elkaar zitten, is inderdaad een subjectieve beoordeling van de auteur en zal geschrapt worden in het MP. *Aanpassing in MP:* De zin: “Op basis van de toelichting zit de opzet van de methode goed in elkaar” schrappen, pagina 40.
B.2019.8	Indiener is verbaast dat het fietspad Heumensebaan, op pagina 35 nog genoemd als het project met de hoogste prioriteit, min of meer geschrapt is. Er wordt alleen een haalbaarheidsonderzoek gedaan. Overigens zal dit fietspad tot de gemeentegrens met Berg en Dal lopen. Indiener vraagt of er afspraken zijn met de gemeente Berg en Dal dat zij op hun gebied met dit fietspad verder gaan? Anders heeft het fietspad weinig zin.	Dank aan de indieners voor het delen van de inzichten met betrekking tot een fietspad langs de Heumensebaan. Wij hechten ook veel waarde aan een goede fietsverbinding en ontsluiting. De aanleg van het fietspad heeft onze volle aandacht. In de herziene versie van het MP is dan ook voorgesteld om dit onderdeel te laten uitmaken van het gebiedsprogramma ‘Ecozone Molenhoek’ die in ontwikkeling is. Dit sluit aan op het streven om te komen tot een duurzame en veilige inrichting van de gehele route. Een dergelijke aanpak helpt om zo veel mogelijk samenwerking te krijgen met de noodzakelijke partners om de verbreding mogelijk te maken. Mocht dit binnen het proces nodig blijken te zijn, kunnen we altijd kijken naar een andere separate aanpak van het fietspad. Bij het project ‘Verbetering Maaslijn’ moet het spoorviaduct in de Heumensebaan worden vervangen. Het nieuwe viaduct wordt voorzien van een verbreding voor het langzaam verkeer (voetgangers en fietsers). De rijbaan op het nieuwe viaduct blijft even breed als bij het huidige viaduct, en is bedoeld voor het autoverkeer. Hiermee komen de voetgangers en fietsers niet langer in de verdrukking wanneer zij gebruik maken van het viaduct en denken wij dat dit een positief effect zal hebben op de verkeerssituatie.
E.2019.3	Indiener is blij dat in het MP de hoogste prioriteit wordt toegekend aan de aanleg van een vrijliggend fietspad langs de Heumensebaan. Indiener pleit samen met de gemeente voor een vrijliggend fietspad tussen Molenhoek en Groesbeek. Volgens de CROW richtlijnen (publicatie 164d) is een vrijliggend fietspad tussen Molenhoek en Groesbeek veiliger / altijd noodzakelijk op basis van zowel de hoeveelheid verkeer als de werkelijk gereden snelheid op de route. En wordt gepleit voor de aanleg van een vorm van eigen ruimte voor de fietser op de te vernieuwen brug over het spoor te Molenhoek. Indiener onderschrijft het belang van een veilige en comfortabele fietsroute tussen Molenhoek en Groesbeek. Fietsen is immers niet alleen gezonder dan autorijden in het woon-werkverkeer, ook is een afname van autoverkeer goed voor de leefbaarheid langs de route. Ook is een vrijliggend fietspad van groot belang voor scholieren uit de omgeving van Groesbeek die lessen volgen op het Kandinsky College in Molenhoek. In de andere rijrichting geldt dat ook voor scholieren die in Groesbeek op het Montessori College zitten. Ook ziet indiener nadrukkelijk kansen voor zowel het toeristisch-recreatieve fietsverkeer als het woon-werk fietsverkeer op wat	

	langere afstand. De route tussen Molenhoek en Groesbeek zien wij namelijk als een belangrijke toevoerende route voor de snelfietsroute Cuijk – Molenhoek – Nijmegen. Deze 'feeder' functie van de route is ook ingebed in de regionale Samenwerkingsagenda Fiets van de Regio Arnhem – Nijmegen. Dit netwerkperspectief is vastgesteld door de gezamenlijke portefeuillehouders mobiliteit in de regio. Zonder vrijliggend fietspad tussen Groesbeek en Molenhoek is de snelfietsroute enkel via grote en onlogische omwegen op een veilige manier te bereiken vanuit Groesbeek. Indien gewenst ondersteunt indiener dan ook graag eventuele aanvragen voor subsidies bij bijvoorbeeld de Provincie Limburg.	
E.2020.6	Indiener geeft aan dat op blz. 44 van het MP wordt concludeert dat het niet realistisch is om de aanleg van een vrijliggend fietspad langs de Heumensebaan als concrete maatregel op te nemen in het uitvoeringsprogramma. Dit gelet op de voor dit project nog uit te voeren noodzakelijke onderzoeken en de tijdsduur van de te doorlopen procedures. Een eventueel vrijliggend fietspad wordt ondergebracht in de gebiedsvisie voor de Spoorzone / Ecozone Molenhoek. Financiering van projecten die uit deze gebiedsvisie voortvloeien worden op een later moment aan de raad gevraagd. Tevens wordt geconcludeerd dat een vrijliggend fietspad langs de Heumensebaan van alle projecten in het MP het hoogst scoort op nut en noodzaak. De indiener heeft in de reactie in 2019 ook meerdere argumenten opgesomd die pleiten vóór de aanleg van dit fietspad als belangrijke schakel tussen Groesbeek Enerzijds en anderzijds Molenhoek (inclusief middelbare school)/ Mook / Cuijk. Indiener vindt het inderdaad verstandig om het vrijliggend fietspad deel uit te laten maken van de nog op te stellen gebiedsvisie. Echter is het jammer als door verknoping met mogelijke (politieke) discussie over de Spoorzone/Ecozone de realisatie van dit fietspad nog verder naar de toekomst wordt geschoven. Indiener adviseert daarom om in het MP toch ook een budget te reserveren voor de voorbereiding en noodzakelijke onderzoeken voor de aanleg.	
B.2019.12	Indiener zou graag op de ANWB verkeersborden duidelijk aangeduid zien dat voor vrachtverkeer de verbinding naar Groesbeek via Ringbaan/Heumensebaan niet mogelijk is	In het verleden is hierover met de ANWB gesproken. Zij zien dat niet als hun taak en achten de huidige situatie duidelijk en correct. Groesbeek wordt niet via Molenhoek verwezen. Als alternatief is er langs de Rijksweg (bij de afslag naar Molenhoek) een duidelijk

		verkeersbord geplaatst dat aangeeft, dat doorgaand vrachtverkeer door Molenhoek niet mogelijk is (breedte beperkt tot 2,1 meter).
B.2020.22	Indiener geeft aan dat in paragraaf 6.6 wordt beschreven dat er tot 2025 20.000 woningen moeten bijkomen in de regio Arnhem – Nijmegen en op langere termijn 50.000 tot 60.000 woningen. Naar verwachting heeft de genoemde woningbouwopgaven zijn weerslag op het aantal verkeersbewegingen in Groesbeek, Mook en Molenhoek. Dit wijst erop dat een aantal van deze 20.000 woningen in de gemeente Berg en Dal of in de gemeente Mook en Middelaar gebouwd zullen gaan worden. De woningen in de gemeente Groesbeek zullen de aantallen verkeersbewegingen op de Heumensebaan / Ringbaan in Molenhoek doen toenemen. Op welke wijze denkt gemeente Mook en Middelaar hierop te anticiperen? Het belang van een goede oplossing van de problematiek Heumensebaan / Ringbaan wordt hierdoor alleen maar groter.	De beschreven bouwopgave, en de daaruit voortkomende mobiliteitsopgave, is reden te meer om te kijken naar goede alternatieven voor de afwikkeling van het verkeer van en naar de A73. Om dit op een integrale en duurzame wijze te kunnen doen, evenals in samenwerking met andere overheden en organisaties, is een aanpak zoals beoogd met het gebiedsprogramma ‘Ecozone Molenhoek’ hier, ons inziens, geschikt voor.
E.2019.1 *	Indiener geeft aan dat op bladzijde 10 de wegencategorisering wordt gepresenteerd. Indiener deelt de visie dat de routes Groesbeekseweg / Mooksebaan en Ringbaan / Heumensebaan een gebied ontsluitende functie hebben. Deze beide routes zijn van groot belang voor de bereikbaarheid van de kern Groesbeek. Indiener heeft begrip voor de inrichting van deze routes binnen de bebouwde kommen van Mook en Molenhoek als 30 km/uur zone. Wel wordt gevraagd om bij de inrichting van deze routes nu en in de toekomst te waarborgen dat het doorgaande verkeer gebruik kan blijven maken van de routes. Wellicht kan een betere ontsluiting van en naar Heijendaal bijdragen aan een ontlasting van de routes tussen Groesbeek en Mook/Molenhoek van doorgaand (sluip)verkeer.	Het belang van bereikbaarheid in relatie tot verkeersveiligheid is evident voor de gemeente. We willen hierin zoveel mogelijk gezamenlijk optrekken met andere betrokkenen. Zo is al gezamenlijk met andere overheden gepleit voor een regionale studie naar een betere ontsluiting van Nijmegen, meer specifiek voor de zuid west flank van Nijmegen. Deze studie is inmiddels opgestart door de Provincie Gelderland en in overleg is het onderzoeksgebied ook uitgebreid met de oostflank (Molenhoek-Groesbeek).
F.2020.3 *	Indiener geeft aan over maatregelen op de Heumensebaan en Groesbeekseweg, dat verkeer remmende maatregelen die worden uitgevoerd op de huidige wegen en andere ontsluitingswegen nadelig kunnen zijn voor de opkomsttijden van de brandweer en andere hulpdiensten. Indiener geeft hierbij het advies: zorg voor maatwerk in te nemen maatregelen. Ga hiervoor in overleg met de hulpdiensten.	Dank voor uw advies. Bij een herinrichting en het treffen van maatregelen worden de hulpdiensten zeker betrokken.
G.2019.1	Indiener geeft aan dat bij de wegcategorisatie van de gemeente enkele wegen zijn aangewezen als gebiedsontsluitingsweg. Dit betreft onder andere de route Ringbaan-Heumensebaan. Deze gebiedsontsluitingsweg is een verbindingsweg tussen de A73 c.q. N271 met de plaats Groesbeek. Deze weg is echter een weg die dwars door een woonwijk loopt en tevens kruist de snelfietsroute	De verkeerssituatie omtrent de Ringbaan en Heumensebaan heeft onze aandacht. In het verleden is er voor gekozen om heel Molenhoek aan te wijzen als een 30 km/h snelheidsregime. Dat neemt niet weg dat bij sommige wegen verschillende functies aan de orde zijn, zoals ontsluiting van Molenhoek, een woonfunctie en bedrijvigheid. Bij de inrichting van deze wegen moet er rekening

	MaasWaalpad de Ringbaan. Om het fietsen te bevorderen is gekozen om op de Ringbaan de voorrangsregeling te wijzingen: het verkeer rijdende over de snelfietsroute heeft voorrang. In het voorgenomen MP wordt gesproken dat de gemeente het einddoel heeft “dat uiteindelijk alle wegen voldoen aan de landelijke Basiskenmerken Wegontwerp, de zogenaamde CROW publicaties”. Deze publicatie spreken echter duidelijk over een gewenste inrichting van een gebiedsontsluitingsweg; met gescheiden fietspaden, binnen de bebouwde kom 50 km/h en voorrangskruisingen etc. De feitelijke situatie die op dit moment gaande is op de gebiedsontsluitingsweg; er geldt een maximum snelheid van 30 km/h (i.p.v. 50 km/h), rechts heeft voorrang, de weg wordt doorkruist door een snelfietspad dat ook nog eens voorrang geniet en het aanbrengen van snelheidsremmende voorzieningen. De huidige inrichting van deze genoemde weg zijn de inrichtingseisen conform het CROW zoals een erftoegangsweg ingericht dient te worden en staat in contrast met de EHK’s (essentiële herkenbaarheids kenmerken) van een gebiedsontsluitingsweg. Dat deze weg zo wordt ingericht is begrijpelijk, deze gebiedsontsluitingsweg loopt namelijk dwars door een woonwijk. Vervolgens kruist de Heumensebaan het spoor en is hier een spoorviaduct. Deze smalle brug is slechts geschikt voor een rijstrook en dit viaduct zal altijd een “bottleneck” blijven in deze gebiedsontsluitingsweg.	worden gehouden met de verschillende functies. Wij streven naar de toepassing van de landelijke normen en richtlijnen, ook van het CROW, dit binnen alle belangen die spelen bij de inrichting of herinrichting van een route of verbinding. Naast het belang van een goede inrichting van een weg, denken wij dat gedragsbeïnvloeding ook een belangrijk aspect is.
H.2019.3	Indiener geeft aan dat de huidige wegcategorisering en inrichting van de Heumensebaan, Ringbaan, Lindelaan, Mooksebaan en Cuijksesteeg niet passen bij de voorgeschreven snelheid ter plaatse. Ook voldoen zij niet aan de ambitie van het RMO en Trendsportal en zijn deze niet ingericht conform voorgeschriften CROW. Hierdoor biedt men de zwakkere verkeersdeelnemers schijnveiligheid op deze wegen en is de V85 fors hoger dan 30km/h. Indiener zegt tevens dat de maatregelen die op blz. 26 worden beschreven regelrecht in gaan tegen de ambities die het RMO en Trendsportal samen met de gemeente hebben opgesteld. Asverpringen en kruispunten verkleinen zijn maatregelen die averechts werken op verkeersgedrag en -veiligheid. Dit is slecht voor de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en vitaliteit van onze kernen.	
H.2019.6	Indiener geeft aan dat de oplossingen voor de Ringbaan en Heumensebaan niet zijn vormgegeven volgens de ambities van ons eigen Trendsportal. Dit zijn gevaarlijke wegen voor fietsers en	In het MP wordt afgezien van het nemen van ad hoc maatregelen. Wij gaan over tot het nemen van een integrale oplossing ondergebracht onder de gebiedsprogramma ‘Ecozone Molenhoek’.

	voetgangers. Automobilisten komen alleen maar conflictsituaties tegen met tegenliggers terwijl dit gebiedsontsluitingswegen zijn. Indiener vraagt wat het plan is voor een veilige ontsluiting en verbinding van en naar Groesbeek met de fiets, auto of vrachtwagen? Wat is de status van het vrijliggend fietspad naar Groesbeek en de nieuwe brug over het spoor bij de Heumensebaan? Hoe kunnen de parkeerproblemen rond de Heumensebaan en Singel worden opgelost om doorstroming en veiligheid te bevorderen?	Wij hechten hierin ook veel waarde aan een goede fietsverbinding en ontsluiting. De aanleg van het fietspad heeft onze volle aandacht. Bij het project 'Verbetering Maaslijn' moet het spoorviaduct in de Heumensebaan worden vervangen. Het nieuwe viaduct wordt voorzien van een verbreding voor het langzaam verkeer (voetgangers en fietsers). De rijbaan op het nieuwe viaduct blijft even breed als bij het huidige viaduct, en is bedoeld voor het autoverkeer. Wat betreft de benoemde parkeerproblemen specifiek rond de Singel en de Heumensebaan, deze zijn bij ons niet bekend.
J.2020.1	Indiener geeft aan dat in het MP wordt duidelijk gemaakt dat de verkeersintensiteit op de route Groesbeek - A73, met name op de Heumensebaan (inclusief spoorviaduct) en de Ringbaan in Molenhoek een knelpunt is dat al langere tijd als te belastend en onwenselijk wordt ervaren. Dat ervaart de indiener als niet direct aanwonende ook. Naast onveilige situaties constateert indiener dat tijdens spitsuren er al regelmatig van filevorming sprake is. Bij het spoorviaduct zijn zeer frequent (vrijwel ieder uur) conflicten met bijkomend geluidsoverlast. Een dergelijke situatie hoort niet in een woonwijk thuis. Indiener stelt dat in het MP ook wordt opgemerkt dat reeds overeengekomen woningbouwplannen in de regio in de toekomst de verkeersintensiteit op dit traject verder zullen doen toenemen. Daarnaast is nu al een toename van verkeer merkbaar van en naar de locatie Natuur begraven. Deze ontwikkelingen zullen de komende jaren, ondanks de aanleg van een fietspad, tot extra (auto) verkeersbewegingen leiden waarmee de verontwaardiging naar bestuurders over het uitblijven van een structurele oplossing eveneens steeds verder zal toenemen. De nu reeds te belastende situatie zal voorzienbaar tot een onhoudbare situatie leiden indien het doorgaand verkeer door de woonwijk blijft rijden. Snelheid beperkende maatregelen op de huidige route zullen beperkt tegemoetkomen aan de toenemende onveiligheid maar niet aan de overlast van drukte, geluid en luchtkwaliteit. Het doorgaand verkeer moet daarom onvermijdelijk de woonwijk uit en variant 5a beantwoordt aan deze noodzaak. Teleurstellend is dan wel voor bewoners van Molenhoek dat de problematiek Heumensebaan- Ringbaan in het MP wordt	Dank aan beide indieners voor het delen van uw ervaringen en ideeën voor de Heumensebaan- Ringbaan. De genoemde oplossingen gelden als richtingen welke in een (verkeerskundig) onderzoek, ondergebracht onder de Ecozone, nader bekeken kunnen worden. Zie de reactie beginnende bij A.2019.14 voor de uitleg van het voorgestelde onderzoek. Ter informatie bij het project 'Verbetering Maaslijn' moet het spoorviaduct in de Heumensebaan worden vervangen. Het nieuwe viaduct wordt voorzien van een verbreding voor het langzaam verkeer (voetgangers en fietsers). De rijbaan op het nieuwe viaduct blijft even breed als bij het huidige viaduct, en is bedoeld voor het autoverkeer. Hiermee komen de voetgangers en fietsers niet langer in de verdrukking wanneer zij gebruik maken van het viaduct en denken wij dat dit een positief effect zal hebben op de verkeerssituatie.

	weggeschreven naar het programma Ecozone Molenhoek zonder dat de randvoorwaarden en zicht op een oplossing duidelijk worden gemaakt. Daar zijn de indieners het niet mee eens. Dit knelpunt is urgent en de overlast wordt in de nabije toekomst steeds maar groter. Daar moet niet voor worden weggelopen maar een oplossing voor komen. Niettegenstaande de aanzienlijke kosten van een nieuwe route en het ontbreken van overeenstemming in de Gemeenteraad kunt u de verkeersoverlast in Molenhoek niet verder laten verslechteren. Er moet nu wel eens iets gebeuren! Molenhoekers hebben recht op een veilige en gezonde woonomgeving. Omdat de overlast steeds maar toeneemt en een structurele oplossing (variant 5a) uitblijft pleiten indieners ook voor het nemen van tijdelijke oplossingen zoals het instellen van eenrichtingsverkeer op de Heumensebaan/Ringbaan en stoplichten bij het spoorviaduct. De inbreng wordt bijgestaan door in totaal 27 schriftelijke steunbetuigingen, die zijn gedeeld met de gemeenteraad.	
K.2020.1	Indiener geeft aan dat het een irritante exercitie is om als inwoner van Molenhoek van en naar je woning te rijden. Het is vooral de verkeersmentaliteit van vele door Molenhoek razende automobilisten van en naar Groesbeek. Zo zijn er de regelmatige wedstrijden op de Ringbaan wie het eerst zigzaggend door de bloembak barrières komt geslingerd, extra snelheid makend om de ander er vooral op te wijzen dat hij/ zij de witte pijl heeft. Niet eens wetend dat dit alleen geldt bij gelijktijdige benadering. Op diezelfde weg is het nemen van de kruising met het snelfiets pad een crime, vooral als jij je aan het stopbord wil houden. Geërgerd zitten de passanten je op de bumper of sjezen ze uit de tegengestelde richting met hoge snelheid over de weer nieuw aangelegde drempels. En als je 40 km/ uur rijdt, waar 30 immers de limiet is, de haastige passanten op je bumper gaan rijden of je soms zelfs met zeer grote snelheid inhalen. Of laatst nog je rechts inhalen via het fietspad en langs de drempel? Hetgeen motorrijders sowieso daar makkelijk doen. Als je uit de wijk vanuit de Oude Bovensteweg de Heumensebaan op wil rijden tijdens de spitstijden moet je helemaal uitkijken om een aanrijding te voorkomen. Regelmatig racen de passanten van en naar Groesbeek	

	met zeer hoge snelheden over het kruispunt. Ja presteren het zelfs om op het kruispunt de wel keurig aan de 30 km houdende voor hen rijdende automobilisten in te halen. Zelfs op het zebrapad waar dan ook kinderen van en naar school gaan. Het 30 km/ uur gebod is op de Ringbaan en Heumensebaan een grote farce. De Heumensebaan is ook grotendeels aan een zijde bedoeld als parkeerplaats voor de auto's van bewoners. Dat betekent regelmatig wringen met passen en meten zeker met de grote werkbussen met aanhanger. Tja en dan het bruggetje over het spoor; probeer er maar eens als voetganger of fietser over te komen, nog los van de regelmatige ruzies en achteruitrijdende auto's. Vraag is nu wat de allerbeste verkeersoplossingen zijn. Wat je ook bedenkt maar mentaliteit en gedragsverandering bereik je niet door alleen verkeersmaatregelen. Zeker eenrichtingsverkeer maakt de route door ons dorp alleen maar nog sneller! Want dat is wat passanten willen snel naar het werk en weer snel naar huis. Indiener geeft een aantal eventuele opties; De Ring- en Heumensebaan door Molenhoek alleen nog in gebruik voor bestemmingsverkeer! Stoppen met die passanten en dit sluipverkeer! De passanten kunnen de Lindelaan nemen langs het station en via de Rijksweg van en naar Malden/Nijmegen of de A73. Of rijden via de rotonde in Mook van en naar Groesbeek. Of wat dacht u van het al oude plan om aan de oostkant van het station de weg door te trekken langs de Verzinkerij naar de Rijksweg. Dat laatste meer voor de langere termijn, want dat heeft al 10 jaar te veel voeten in de aarde. Sowieso als de opties 1 tot en met 3 niets zijn geworden. In ieder geval is het zaak als er voorlopig niets afdoende gedaan kan worden ervoor te zorgen dat er gehandhaafd wordt. Heel simpel HANDHAVEN! Voordat je weer nieuwe regels bedenkt! Dit kan volgens indiener met 3 snelheidsflitspalen; 1 op de Heumensebaan tussen het bruggetje en de Oude Bovensteweg, en 2 op de Ringbaan. Je zou er ook nog een kunnen plaatsen voor de stopbord naleving van het snelfietspad. Dus niet meer die vriendelijke digitale meting met lach/huil poppetjes voor onder en boven de limiet, maar gewoon digitale flitsers. Is snel terugverdiend en levert de gemeente ook nog eens geld op.	

P.2020.5	Indiener geeft aan “Voor automobilisten en fietsers was dit een nieuwe situatie. Na enkele aanpassingen en een periode van gewenning hebben er geen ongevallen meer plaatsgevonden. De situatie blijft om aandacht vragen. Er worden aanvullende maatregelen voor deze locatie voorgesteld (zie Hoofdstuk 7 ‘Van Visie naar Doelen en Maatregelen’).“ (blz. 14). Nog steeds houd je je hart vast bij het oversteken en moet je regelmatig op de noodrem trappen omdat er geen voorrang wordt gegeven omdat met de ideale snelheid van 60km er prima over de drempels heen wordt gereden.	Dank voor het delen van uw ervaring op de weg. Bij de kruising (Ringbaan-Middelweg) zijn aanvullende verkeersmaatregelen getroffen. De verkeerssituatie is nu duidelijk en goed aangegeven. De verkeersdeelnemers moeten zich hiernaar gedragen.
P.2020.6	Indiener geeft aan “Als oplossing voor hoge snelheden wordt dan ook vaak aangegeven om snelheidsremmende maatregelen te nemen. Bij snelheidsremmende maatregelen wordt gedacht aan het plaatsen van een versmalling in de vorm van bloembakken of aan strenge handhaving.” (blz 18). Aangezien de snelheid op de Ringbaan er nog steeds niet uit is. Waarom wordt er dan niet gehandhaafd, zoals afgesproken en het staat nu zwart op wit.	Wat betreft inrichting en bebording is duidelijk wat er gevraagd wordt van de weggebruiker. Het staat of valt dan bij het gedrag van de weggebruiker. Locaties met meer dan gebruikelijke ongevallen worden onderzocht en zo nodig aangepakt. Controle en handhaving is een taak van de politie.
P.2020.10	Indiener geeft aan dat “Gedragscampagnes. Zoals eerder is aangegeven, het einddoel is dat de wegen in de gemeente veilig zijn ingericht. Maar omdat dit niet van vandaag op morgen gerealiseerd kan worden, kan de gemeente - via het driehoeksoverleg van gemeente met politie en justitie - in geval van verkeersonveilige situaties een beroep doen op inzet van verkeershandhaving: snelheidscontrole door de politie. De gemeente voert dan altijd eerst een snelheidsmeting uit. Ook wordt bekeken of er infrastructurele verbeteringen mogelijk zijn die op korte termijn gerealiseerd kunnen worden. Daar waar (voorlopig) sprake blijft van verkeersonveilige situaties zal de gemeente afspraken maken met politie en justitie over het uitvoeren van politiecontroles.” (Blz.27). Waarom worden er dan geen controles gehouden op de Ringbaan?? met name vroeg in de ochtenden zie ook blz. 18.	
S.2020.2	Indiener geeft aan geïnteresseerd te zijn in twee onderwerpen; de drukte en het verkeersgedrag op de Ringbaan / Heumensebaan, waar indiener vlak achter woont en bij het gebruik van het zebrapad erg goed moet opletten. En de smalle spoorbrug waar indiener vaak als voetganger met hond overheen holt om de auto’s te vermijden die je met hun spiegels raken. Indiener vindt het mooi om te zien dat deze problemen in het MP worden herkend en benoemd, maar erg ondoorzichtig hoe het	Dank aan indiener voor de samenvatting en de ideeën voor de Heumensebaan-Ringbaan. De genoemde opties gelden als richtingen welke in een (verkeerskundig) onderzoek, ondergebracht onder de Ecozone, nader bekeken zouden kunnen worden. Zie de reactie beginnende bij A.2019.14 voor de uitleg van het voorgestelde onderzoek. Het afsluiten van de Heumensebaan voor doorgaand autoverkeer is daarentegen minder eenvoudig dan gesteld in de reactie. De route is

	opgeschreven is over verschillende hoofdstukken en in verschillende bewoordingen. Zo staat de problematiek Ringbaan / Heumensebaan genoemd op de pagina's: 10, 12, 17, 18, 23, 24, 25, 28, 33, 34, 35, 36, 37, 44, 48 en 53. Alle alinea's onder elkaar geeft de volgende samenvatting: • Reeds in 2007 is de problematiek van functie en inrichting van de Ringbaan opgenomen in het verkeersveiligheidsplan; • De huidige route A73-Groesbeek gaat over een erftoegangsweg terwijl het een gebiedsontsluitingsfunctie heeft en past daarmee niet bij wegencategorisering die toch als toetsingskader wordt genoemd; • Door o.a. de woningbouw in de regio en verkeersmaatregelen in Nijmegen zal de verkeersdrukte toenemen en daarmee de leefbaarheid afnemen; • Toch komt dan het voorstel om de huidige verkeersstructuur te handhaven en minimale maatregelen voor verkeersveiligheid te nemen want een echte oplossing zoals een weg door de spoorzone is te duur. Dit komt neer op de pappen-en-nathouden variant; • Om vervolgens de echte oplossing, de weg doortrekken, definitief om zeep te helpen door een herbestemming van de spoorzone naar natuur door te voeren waardoor een weg er in de toekomst onmogelijk kan komen; • En als klapper worden de minimale maatregelen ook geschrapt en wordt verwezen naar een separaat werkproces Ecozone Molenhoek waar nog geen geld voor verkeersveiligheid / mobiliteit in is opgenomen. Als bewoner van de gemeente is dit zeer teleurstellend. Maar behalve kritisch zijn, wil indiener ook twee opties aandragen om mee te nemen in de besluitvorming: 1. Het gebied dat ontsloten wordt door de route A73-Groesbeek, is de gemeente Berg en Dal en in het grotere plaatje de provincie Gelderland. Het lijkt mij logisch dat onderzocht wordt of een van de rijkste provincies zijnde Gelderland niet een forse financiële bijdrage wil leveren waardoor de 5A-lightvariant wel mogelijk wordt, mits de bestemming van de spoorzone niet gewijzigd wordt; 2. Als de gemeenten Berg en Dal, Heumen en Nijmegen en de provincie Gelderland niet willen bijdragen in financiële zin, ligt het voor de hand	van belang voor de gemeente Berg en Dal en is het zeer aannemelijk dat zij met succes hiertegen bezwaar aantekenen. Het genoemde verspreiden van het verkeer (als water) heeft nadelige neveneffecten. Waaronder, diffuse verkeersstromen en een extra belasting van de Groesbeekseweg in Mook. Bewoners en belanghebbenden aan deze wegen hebben dus een belang bij het afsluiten van de Heumensebaan en kunnen bezwaar maken tegen de afsluiting.

	om de Heumensebaan ter hoogte van het Jachtslot af te sluiten. Dit heeft als voordeel dat het geen geld kost de Heumensebaan voorbij de spoorbrug kan dienen als fietspad dat niet separaat hoeft te worden aangelegd en dat de verkeersstroom stopt. Door de knip bij het Jachtslot te maken kan dat vanuit zowel Groesbeek als Molenhoek worden bereikt. De spoorbrug wordt daarmee alleen voor bestemmingsverkeer van het natuurgebied gebruikt en hoeft niet te worden verbreed. Het verkeer gedraagt zich als water en zal vooral via Malden en Nijmegen wegstromen. Voor het extra verkeer via Mook kunnen de geplande verkeersmaatregelen worden getroffen. Indiener is benieuwd wat de inhoud zal zijn van de reactienota en hoopt dat de gemeenteraad de verkeersveiligheid en leefbaarheid van de bewoners van haar gemeente niet vergeet in de besluitvorming.	

2.9 Groesbeekseweg

Code	Aandachtspunt	Reactie
E.2019.1 *	Indiener geeft aan dat op bladzijde 10 de wegencategorisering wordt gepresenteerd. Indiener deelt de visie dat de routes Groesbeekseweg / Mooksebaan en Ringbaan / Heumensebaan een gebied ontsluitende functie hebben. Deze beide routes zijn van groot belang voor de bereikbaarheid van de kern Groesbeek. Indiener heeft begrip voor de inrichting van deze routes binnen de bebouwde kommen van Mook en Molenhoek als 30 km/uur zone. Wel wordt gevraagd om bij de inrichting van deze routes nu en in de toekomst te waarborgen dat het doorgaande verkeer gebruik kan blijven maken van deze routes. Wellicht kan een betere ontsluiting van en naar Heijendaal bijdragen aan een ontlasting van de routes tussen Groesbeek en Mook/Molenhoek van doorgaand (sluip)verkeer.	Het belang van bereikbaarheid in relatie met verkeersveiligheid is evident voor de gemeente. We willen hierin zoveel mogelijk gezamenlijk optrekken met andere betrokkenen. Zo is al gezamenlijk met andere overheden gepleit voor een regionale studie naar een betere ontsluiting van Nijmegen, meer specifiek voor de zuid west flank van Nijmegen. Deze studie is inmiddels opgestart door de Provincie Gelderland en in overleg is het onderzoeksgebied ook uitgebreid met de oostflank (Molenhoek-Groesbeek).
E.2019.5	Indiener geeft aan dat de gemeente in 2020 een onderzoek wil doen naar de mogelijkheden om de kruising van de Groesbeekseweg met de Bisseltsebaan en haar directe omgeving te verbeteren (blz.40). Dit kruispunt is bij de indiener in eigendom en beheer. Op dit moment voorziet indiener geen onderhoud en/of aanpassingen aan het kruispunt. Uiteraard staat indiener wel open voor de visie van de	Bij een onderzoek naar de mogelijkheden om de kruising te verbeteren, zal de indiener worden betrokken.

	gemeente op dit kruispunt en zouden daarom graag als belanghebbende betrokken worden bij het onderzoek.	
E.2020.8	Indiener geeft aan dat op blz. 47 staat opgenomen voorlopig af te zien van een grootschalige reconstructie van het op indieners grondgebied gelegen kruispunt Groesbeekseweg – Bisseltsebaan nabij Restaurant het Zwaantje. Indiener begrijpt het standpunt om voor nu enkel in te zetten op een verbetering van de bebouwde komgrens van Mook. Mocht de gemeente te zijner tijd alsnog willen insteken op een grootschalige reconstructie van dit kruispunt om de oversteekbaarheid te verbeteren, dan denkt de indiener als belanghebbende graag mee.	
F.2020.3 *	Indiener geeft aan over maatregelen op de Heumensebaan en Groesbeekseweg, dat verkeer remmende maatregelen die worden uitgevoerd op de huidige wegen en andere ontsluitingswegen nadelig kunnen zijn voor de opkomsttijden van de brandweer en andere hulpdiensten. Indiener geeft hierbij het advies: zorg voor maatwerk in te nemen maatregelen. Ga hiervoor in overleg met de hulpdiensten.	Dank voor uw advies. Bij een herinrichting en het treffen van maatregelen worden de hulpdiensten zeker betrokken.
M.2020.1	Indiener geeft aan gekeken te hebben naar de Groesbeekseweg bij het Zwaantje. Indiener heeft al eerder aangeven om daar parkeren in het weiland te maken, maar dat staat niet in dit MP. Ook is wel eens aangegeven om een bocht in de weg te maken door het weiland. Wat er ook gebeurd of is gebeurd, het levert altijd problemen op. Nu vandaag kun je blijven staan bij die wegverspringing, want er gebeuren dagelijks ongelukken. Maandelijks worden de kapotte borden vervangen, en blijft het de toegangsweg van de industrie in Groesbeek. Dus Groesbeek maakt het ons probleem. Indiener vraagt of het mogelijk is om op dat punt inzage te krijgen wat er gebeurd met de Groesbeekseweg?	Wat betreft de Groesbeekseweg in Mook is in het Uitvoeringsprogramma van het MP opgenomen om te kijken naar de situatie nabij de komingang van Mook (kruising Bisseltsebaan). Vanuit het fonds De Bisselt is parkeren zeker een issue en heeft dan ook de aandacht. Verder zijn er geen plannen opgenomen voor de Groesbeekseweg. Ten aanzien van de werking van de bestaande as-verspringingen ontvangen wij ook positieve reacties. Schade aan deze voorzieningen ervaren wij als incidenteel en niet als structureel.
Q.2020.5	Indiener geeft aan dat 2.2.7 Groesbeekseweg bibeko. “In de voorgaande sub paragraaf t/m sterk toeneemt.” Het meest relevant is voor de wijk. Even los van het ambtelijk taalgebruik: Wanneer sprake is van een onveilige situatie, is het wenselijk deze anders in te richten. Denk aan de kruising Groesbeekseweg en Bisseltsebaan bij het Zwaantje. Maar daar ligt de bal vooral bij de gemeente Groesbeek: Vanaf die kant komt immers het ‘snelverkeer' aan. De overige plannen voor de Groesbeekseweg ziet indiener met enig wantrouwen aan: (Optisch) versmallen van de rijbaan en samenvoegen van al het verkeer, maakt dat het zware verkeer (nog) moeizamer ‘uit de voeten kan’ over deze weg. Midden geleiders en	Bij een onderzoek naar de mogelijkheden om de kruising Groesbeekseweg-Bisseltsebaan te verbeteren (komingang Mook), zal ook de gemeente Berg en Dal worden betrokken. Daarnaast moeten de weggebruikers, ook wielrenners zich houden aan de verkeersregels. De weggebruiker is verantwoordelijk voor zijn of haar gedrag. Buiten de hiervoor genoemde kruising zijn er verder geen maatregelen gepland en/of opgenomen in het MP.

	overvloedige stoeprandjes zijn voor met name motorfietsen een veiligheidsrisico en ook een uitwijkende fietser doe je er geen plezier mee. In de laatste jaren is onderaan de helling bij de scheiding tussen rijbaan en het fietspad bij de kom van Mook een aantal maal een ernstig ongeluk met wielrenners geweest. Je kunt betogen dat fietsers hier rechts op het fietspad moeten rijden, maar wielrenners hebben nogal eens een eigen werkelijkheid/interpretatie van de Wegenverkeerswet. Goed bestuur hoort daar rekening mee te houden. Tevens stelt indiener dat er op de Groesbeekseweg vrij veel vrachtverkeer is en dat blijft ook zo, tenzij er een sneller/beter alternatief komt. Verder is de Groesbeekseweg verkeerstechnisch de aansluiting voor Groesbeek, Bredeweg en de Bisselt naar de A73 en daarmee van economisch belang. Dan kun je de Groesbeekseweg optisch of met geleiders smal maken, maar uiteindelijk is het idee van verkeersbeleid een goede en veilige doorstroming. Bij iedere kruising een versmalling en slingers in de weg dient geen doel.	
Q.2020.6	Indiener geeft aan, al het groene wensdenken over uitstootloos OV ten spijt: bewoners van de Bisselt zijn (door volstrekte afwezigheid van OV-aanbod) aangewezen op eigen vervoer (veelal de auto) en dat geeft een noodzaak voor een veilige maar ook vlotte doorstroming. In het kader van het budget beheersen, pleit indiener ervoor om verder van de Groesbeekseweg af te blijven, aangezien dat net voor veel geld netjes is ingericht. Niets doen is meestal het goedkoopste beleid. Niet per se het slechtste.	

2.10 Rijksweg N271

Code	Aandachtspunt	Reactie
B.2019.13	De snelheden van doorgaand verkeer in Molenhoek op de N271 komen niet aan de orde.	Dit klopt, de N271 (Rijksweg) is in eigendom en beheer bij de provincie Limburg. De verkeerssituatie op de weg wordt regelmatig gemonitord. Hierop afgaand zijn er geen aanwijzingen van een structureel probleem. Aanvullend is de komgrens tussen Molenhoek en Mook tegen elkaar aangelegd, waardoor de maximaal toegestane rijsnelheid over een aanzienlijke lengte is verlaagd naar 50 km/uur.

2.11 Witteweg / Pastoorsdijk

Code	Aandachtspunt	Reactie
C.2019.1	Indiener geeft aan dat de veiligheid op deze wegen (Witteweg / Pastoorsdijk) ernstig te wensen over laat en hoopt dat de uitvoering eerder zal plaatsvinden dan in het uitvoeringsplan staat opgenomen. In het uitvoeringsplan is het benodigde kapitaal lager dan in het kostenoverzicht projecten en maatregelen, echter de bedragen zijn, volgens de indiener, ook nu nog te fors voor de kleine gemeente. Te vrezen valt dan ook dat de uitvoering op de lange baan geschoven gaat worden.	Ten aanzien van de Pastoorsdijk zijn de genoemde kosten voor het aanbrengen van verlichting niet meegenomen in het totaalbedrag omdat de verlichting ter plaatse al is gerealiseerd. Bij het totaalbedrag in het kostenoverzicht is voor de Witteweg uitgegaan van een fietsstraat met rabatstrook en het voetpad. Deze maatregel is echter gewijzigd opgenomen in het Uitvoeringsprogramma. Het voorstel is gedaan om alleen het gedeelte van de Witteweg, tussen de Broekweg en de Heikantseweg in Middelaar uit te voeren als fietsstraat, dit in combinatie met aan één zijde een trottoir. De geraamde kosten van het voetpad zijn naar beneden bijgesteld, door een andere werkwijze / ontwerp. Het overige gedeelte van de Witteweg maakt onderdeel uit van het ‘centrum Plasmolen’ en er kunnen vanuit de lopende processen in dat gebied (Strategische Agenda) nadere inzichten komen over de functie en inrichting. Dank aan de indiener voor het meedenken in oplossingen voor zowel de Witteweg als de Pastoorsdijk, ook op de korte termijn. Binnen de planvorming van de Witteweg zal gekeken worden naar een zo goed mogelijke verkeersmaatregel passend bij de problematiek en de financiële mogelijkheden. De beschouwing van de brug maakt onderdeel uit van de aanpak Witteweg. In het ontwerpproces voor beide wegen worden de bewoners en belanghebbenden betrokken bij de uitwerking. Het is aan de gemeenteraad om te besluiten over de prioritering en de financiële middelen die in de komende jaren beschikbaar komen voor mobiliteit.
C.2019.2	Indiener geeft aan dat voor de Witteweg de tekst luidt: inrichten als fietsstraat in combinatie met een trottoir aan de zijde van de weg. Het overige gedeelte van de Witteweg valt onder centrumplan Plasmolen en wordt later ingepland. Indiener wil hierover het volgende opmerken; het gedeelte van de Witteweg vanaf de Heikantseweg tot aan de Dorpsstraat in Middelaar valt nu buiten de maatregel. Verzoek is om dit overgebleven deel van de Witteweg mee te nemen in de snelheidsbeperking en de overige maatregelen. Het kan niet zo zijn dat de automobilist vanaf de Heikantseweg tot aan Middelaar de snelheid gaat opvoeren over zo'n klein traject? De Wittewegbrug bevindt zich binnen het te verbeteren traject, er wordt in de tekst met geen woord over gerept. Alleen een snelheidsbeperking voor gemotoriseerd verkeer is, volgens de indiener, niet voldoende om het brugtraject veiliger te maken. In 2019 is er contact geweest over dit onderwerp. De streefdata waarin de trajecten worden gerealiseerd zouden, volgens indiener, wel wat vroeger bijgesteld mogen worden, gezien de urgentie. De indiener geeft ook de eenvoudigste oplossing: Verf het wegdek in fietsstraat-kleur en het trottoir navenant. Verlaag de maximum snelheid van het gemotoriseerd verkeer tot 30km/u middels verkeersborden over het gehele traject. Mogelijk nog extra drempels. Het is gewenst dat ook het trottoir in het ontwerp blijft. Zou de gemeente dan in 2023 de benodigde financiën beschikbaar hebben om de verbeteringen op professionele manier uit te voeren, dan kan dat alsnog. Met deze eenvoudige oplossing is de Witteweg al in 2019 veiliger.	

C.2019.3	Indiener vraagt voor de Pastoorsdijk, indien mogelijk, dezelfde regie als bij de Witteweg. Namelijk snelheidsbeperking en de scheiding van gemotoriseerd verkeer van langzaam verkeer. Indiener geeft aan dat plateaus alleen werken als ze hoog genoeg zijn. In Middelaar bij de oversteek van kerk naar parkeerterrein trekt het autoverkeer zich bijvoorbeeld nauwelijks iets aan van het plateau.	
C.2019.4	Indiener geeft aan voor zowel de Witteweg als voor de Pastoorsdijk dat niet jaren gewacht moet worden met veiligheidsmaatregelen. Denk aan schoolkinderen, leden van verenigingen, sportclubs enz. die allen frequent ook bij nacht en ontij gebruik maken van de wegen.	

2.12 Stationsstraat

Code	Aandachtspunt	Reactie
B.2019.7	De indiener is verheugd om te zien dat twee van de problemen die in de enquête van de Dorpsraad onder Molenhoekers ten aanzien van verkeers(on)veiligheid naar voren zijn gekomen op het programma staan inclusief min of meer concrete jaarplanning. Het gaat om de problematiek Ringbaan/Heumensebaan en het slecht bereikbaar zijn van de Stationsstraat voor voetgangers. De voorgestelde maatregel Aanleg trottoir noordzijde kan de instemming van de indiener vinden. Indiener zou graag meer maatregelen genomen zien worden voor het gedeelte Stationsstraat Middelweg-Rijksweg. Alleen een onderzoek naar de noodzaak en mogelijkheden levert op korte termijn geen verbetering van de verkeerssituatie op.	In het Uitvoeringsprogramma is aandacht geschonken aan de Stationsstraat, specifiek de trottoirs. Het deel Stationsstraat, tussen de Middelweg en Rijksweg, bestaat uit een rijbaan met aan weerszijde rabatstroken. De functie van deze stroken is divers. Gebruik door voetgangers, maar er mag ook op geparkeerd worden. Bij parkeren wordt de doorgang voor voetgangers geblokkeerd en moeten zij uitwijken naar de rijbaan. Is dat bezwaarlijk voor een woonstraat in een 30 km-gebied? Bij de inrichting van het gedeelte Stationsstraat Middelweg-Rijksweg zijn de bewoners betrokken en zal de aanleg van een trottoir ten kosten gaan van het parkeren en de verkeersafwikkeling. Het lijkt ons beter om de situatie te onderzoeken en op basis daarvan eventueel te komen met voorstellen voor maatregelen. Het benoemde struinpad is een initiatief vanuit Molenhoek. De initiatiefnemer is in overleg met de direct aanwonenden.
P.2020.13	Indiener geeft aan “Ten aanzien van een voetpad tussen de Esdoornlaan en Kuilseweg is er vanuit Molenhoek een burgerinitiatief voor een struinpad ter plaatse (aan de bebouwde zijde van Molenhoek. Naar verwachting komt hier in de 2de helft van 2020 meer duidelijkheid over.” (blz. 46). Dit is, volgens indiener, nog onbekend bij de buurtbewoners! “In de rapportage van BVA Verkeersadviezen staat genoemd dat er geen trottoir is tussen de Middelweg en Rijksweg. Het voorstel is om onderzoek te doen naar de noodzaak en mogelijkheden van een trottoir ter plaatse.” Over het trottoir dat ontbreekt op de Stationsstraat. Dan weer heet het, het trottoir ontbreekt vanaf de Keizershof, dan weer vanaf Stationsstraat 116 en dan ontbreekt het vanaf de Middelweg naar de Rijksweg.	

	Wordt de Stationsstraat nu eindelijk eens aangepakt, zodat we veilig over een trottoir naar het station kunnen lopen?	
L.2020.1	Indiener geeft aan m.b.t. het “versterken van de toekomstige wegenstructuur” t.a.v. Stationsstraat het volgende mee te willen delen. In het MP staat om, vanaf de Singel tot de Lindenlaan, aan de noordzijde een voetpad (trottoir) aan te leggen om het station Mook-Molenhoek veilig en beter bereikbaar te maken. Indiener vraagt daarbij waarom een nieuw aan te leggen voetpad terwijl aan de zuidzijde tussen de Singel en de Lindenlaan, voor het grootste gedeelte, al een voetpad ligt? Vanaf Stationsstraat 116 tot aan de Lindenlaan dient dan alleen het bestaande voetpad verlengd te worden. Een voetpad aan de noordzijde geeft parkeerproblemen voor de bewoners van de seniorenwoningen aan de Stationsstraat. Bij deze vraagt de indiener graag ook aandacht voor het oversteken van de Stationsstraat van de Oude Bovensteweg richting station. Ook hier wordt door voetgangers en fietsers veel gebruikt van gemaakt, met name schooljeugd.	Dank aan de indiener voor het meedenken. Bij het nemen van maatregelen wordt er zo veel mogelijk rekening gehouden met de belangen die er ter plaatse spelen. Wanneer er meerdere mogelijkheden zijn, worden die bekeken en overwogen. Bij een herinrichting en het treffen van maatregelen worden de bewoners betrokken.
L.2020.2	Indiener geeft aan dat in het MP aandacht is voor de verkeersproblematiek op de Ringbaan en de Heumensebaan. Maar ook op de Stationsstraat, Middelweg, Lindenlaan en de Singel is er verkeersproblematiek. Met name hard rijden, veel te hard rijden, 60 tot 80km per uur zijn (helaas) geen uitzonderingen. Dat komt niet ten goede aan de verkeersveiligheid van mens en dier maar ook niet aan het milieu. Volgens indiener is de geschetste verkeersproblematiek (deels) op te lossen door te handhaven. Aanschaf en inzet van mobiele flitsapparatuur lijkt voordeliger dan de beoogde herstructurering van sommige straten. Handhaving van 30km is zeker veiliger voor mens en dier maar ook voor het milieu, bijkomend voordeel kan het mindere verkeersaanbod vanuit Groesbeek zijn. Handhaving van erfafscheidingen zoals vermeld in de APV, op kruispunten maar ook langs voetpaden. Met name de hoogte van de afscheidingen maar ook de breedte, sommige voetpaden zijn haast niet toegankelijk doordat de afscheiding er over heen groeit.	Wat betreft inrichting en bebording is duidelijk wat gevraagd wordt van de weggebruiker. Het staat of valt dan bij het gedrag van de weggebruiker. Wat ons betreft is de situatie op de aangehaalde wegen aanvaardbaar, wij zien geen redenen om maatregelen te treffen. Daar waar nodig nemen wij contact op met bewoners over de hoogte en breedte van het groen (erfafscheiding).

2.13 Veldweg

Code	Aandachtspunt	Reactie
O.2020.1	Indiener geeft aan dat de reactie is gebaseerd op het aandachtspunt binnen het beleidsplan: voortgaan realiseren veilige kruispunten. Indiener is vijf jaar geleden in Mook komen wonen en is vanaf het begin verbaasd over de verkeerssituatie op de Veldweg. Na aanpassing vorig jaar van het kruispunt Veldweg / Bovensteweg is hier de veiligheid sterk verbeterd. Maar de kruising Veldweg / Leenherenstraat is nu nog gevaarlijk en zou aangepast moeten worden. Vanaf de Rijksweg N271 is de Veldweg de toegangsweg voor vrijwel al het vrachtverkeer voor het industrieterrein Korendal. Verkeer wat vanaf de Rijksweg de Veldweg oprijdt, moet eerst goed uitkijken bij het oversteken van het fietspad naast de Rijksweg en krijgt dan na ongeveer 50 meter te maken met de afslag naar rechts naar de Leenherenstraat. Voor deze afslag staat verkeersbord J08 (waarschuwing voor gevaarlijk kruispunt) en 12 meter achter dit bord op een paal een geel rechthoekig bord met de tekst: Rechts heeft Voorrang. Dit is geen bestaand origineel verkeersbord. Het zegt evenwel wel iets over dit kruispunt. Autoverkeer vanuit de Leenherenstraat heeft, in de huidige situatie, voorrang op het verkeer op de Veldweg. In de praktijk “neemt” verkeer vanuit de Leenherenstraat zonder rekening te houden met ander verkeer het recht om door te kunnen rijden. Fietsers en net optrekkende auto’s en vrachtwagens moeten regelmatig snel stoppen. Voor het doorgaand verkeer zou het beter en veiliger zijn, de situatie bij het kruispunt Veldweg / Leenherenstraat om te zetten in een voorrangskruising op de Veldweg voor de rijweg en het fietspad. Iedereen kan dan op de Veldweg doorrijden, terwijl gebruikers vanuit de Leenherenstraat rustig kunnen kijken wanneer de weg vrij is. De Veldweg is tenslotte een gebiedsontsluitingsweg, terwijl de Leenherenstraat een erftoegangsweg is. Bij de herinrichting van de Bovensteweg is een jaar geleden het kruispunt Veldweg / Bovensteweg aangepakt en verbeterd. Doordat nu hier ook een voorrangskruising is gekomen, zou de hele Veldweg / Bovensteweg, na aanpassing van de kruising Veldweg /	Dank voor het delen van uw inzicht en oplossingen voor de Veldweg. Er wordt vaker aandacht gevraagd voor de kruising Veldweg-Leenherenstraat. De meningen hierover lopen echter uiteen. De voorrangssituatie wijzigen zodat de Veldweg voorrang heeft (uw voorstel), maar zeker ook reacties om dit vooral niet te doen. Dit laatste om te voorkomen dat de rijsnelheid op de Veldweg niet omhoog gaat. Voor nu is besloten om het te laten bij de huidige situatie. Er zijn ook geen plannen om een trottoir aan te leggen aan de Veldweg. Wandelaars mogen gebruik maken van het fietspad ter plaatse.

	Leenherenstraat, een weg met voorrangskruisingen worden, wat de duidelijkheid en verkeersveiligheid ten gunste zal komen. Ook voor fietsers zal het een stuk veiliger worden als ze op de hele Veldweg / Bovensteweg voorrang krijgen. Voor de eventuele aanpassing behoeven er geen ingrijpende werkzaamheden verricht te worden. Slechts het veranderen van een paar verkeersborden en het spuiten van een aantal “haaientanden” op de weg, kunnen het kruispunt veiliger maken. Gebruikers dienen wel tijdig van tevoren gewaarschuwd te worden voor een gewijzigde situatie. Vanaf de Leenherenstraat tot aan de Bovensteweg is er een fietspad, gescheiden van de rijbaan. Dit fietspad wordt ook door veel wandelaars gebruikt. Naast het fietspad, achter de huizen aan de Karolingenstraat, ligt, iets verhoogd voor een goede waterafvoer, een stuk gras met daar achter struiken. Op dit gras kan eenvoudig een trottoir aangelegd worden. Er hoeft niets voor gesloopt te worden. Wandelaars kunnen daar dan veilig, zonder aangereden te worden door fietsers, lopen. Bijkomstig voordeel is dat hondenbezitters hun opruimplicht directer zullen merken, want nu is het gras een openbaar hondentoilet.	

2.14 Rivierzone

Code	Aandachtspunt	Reactie
I.2020.1	Indiener geeft aan dat het inmiddels al weer een jaar geleden is dat het dijkverzwaringsproject te Mook is opgeleverd. Het bestaande fiets/wandelpad langs de Maas is aangepast met een twee richtingen fietspad en een smal aansluitend voetpad en trajecten waar deze separaat zijn aangelegd. Met name in het weekend is het, volgens indiener, hier erg druk en lijkt het wel een soort boulevard waar iedereen met of zonder verkeersmiddel gebruik van maakt. Het pad wordt dus niet alleen gebruikt door fietsers en voetgangers waar het voor bestemd is maar ook door o.a. brommers, scooters, Speed-Pedelecs, wieler en MB groepen, rolstoelgangers, scootmobielen, skateboards, wandelaars met rollator, wandelaars met en zonder (loslopende) honden, ja zelfs personenauto’s en motorfietsen komen hier regelmatig voorbij. Te	Dank aan de indiener voor het delen van uw inzichten en het meedenken in oplossingen. Wij vinden het een positieve ontwikkeling dat er veel gebruik wordt gemaakt van de Maaskade. Er is een toename van het fietsgebruik, en daarmee ook meer drukte op de fietspaden. Met betrekking tot het fietspad, wordt er gekeken naar het gebruik en de exacte aanduiding ervan (bebording). De aansluiting Maasdijk-Halderweg-MaasWaalpad maakt onderdeel uit van de recent gereedgekomen snelfietsroute. De rijksweg is in eigendom en beheer van de provincie Limburg. Aanvullende maatregelen ter plaatse van de Rijksweg-Maasdijk lijken ons niet noodzakelijk. De aangedragen suggesties voor het recreatiegebied langs de Maas zien wij niet als onderdeel van dit MP.

	bedenken dat wij hier in een omgeving wonen met veel ouderen, o.a. de Maasstaete appartementen, Woonzorg NL, Ten Hove Woonzorg en de appartementen van de voormalige schippersschool die hier dagelijks een ommetje maken is het wachten op ongelukken. Tevens is de verwachting dat de drukte extra zal toenemen na de openstelling van de “Maasover”. In het voorjaar van dit jaar heeft de indiener de gemeente en de politie Gennep/Venray hier reeds verslag van gedaan met de nodige suggesties ter verbetering van de verkeersveiligheid. Gebleken is dat de huidige fietspadpictogrammen niet voldoende zijn om aan te geven dat het betreffende pad alleen voor fietsers bestemd is. Het plaatsen van extra verkeersborden kan een verbetering opleveren maar de gemeente heeft ons reeds geïnformeerd dat zij een beleid hebben om zo min mogelijk verkeersborden te plaatsen. Handhaving v/d politie en BOA zal weinig of geheel geen effect hebben omdat de pakkans erg klein is en het inzetten van verkeerscontroles blijkbaar geen hoge prioriteit heeft gezien dat wij van de politie geen enkele reactie hebben ontvangen. Een adequate oplossing om de verkeersveiligheid te waarborgen en te handhaven is het geheel separaat aanleggen van de fiets en voetgangerspaden van de Middelweerd voor zover deze nog niet gescheiden zijn. Bij de reactie zit aanvullend een plattegrond met de voorgestelde trajecten, een toelichting en foto’s. Splitsing Rijksweg-Spoorbrug met de Maasdijk en de Halderweg is een zeer complex knooppunt met name voor fietsers en voetgangers is het zeer riskant. Aanvullend heeft de indiener een uiteenzetting gemaakt van alle verkeersbewegingen welke hier voorkomen. Oplossing is evt. een vluchtheuvel in het midden van de Rijksweg? Hoe voorkom je dat automobilisten hier de Maasdijk van de rijksweg onnodig de doodlopende Maasdijk oprijden. Plaatsen van verkeersborden? Verbodsbord rechtsaf te slaan nog voor de doorgang van de spoorbrug? Indiener geeft aan dat de voorgestelde oplossingen in eerste instantie misschien te ambitieus lijken maar als het de verkeersveiligheid ten goede komt is het zeker te verantwoorden.	

	Tevens kan overwogen worden het weidegebied rond en langs het fietspad te bestemmen als recreatiegebied met een ligweide en de nodige bankjes. Voor het financieren van het geheel zou een beroep gedaan kunnen worden op de provincie of uit een Europees potje. Indiener hoopt de gemeente hiermee een dienst te bewijzen en dat u ook tot de conclusie komt dat hier echt iets moet gebeuren om de verkeersveiligheid te verbeteren. Als bijlage is nog opgenomen het schrijven van d.d. 23-04-2020 aan B&W gemeente M&M m.b.t. Verkeersveiligheid fiets wandelpad langs de Maas en de omgeving van de nieuwe fietsbrug, dit ter info indien het plan voor een gescheiden fiets-voetpad niet te realiseren is. Ter info is aanvullend een artikel opgestuurd uit de Telegraaf van 8 augustus over de enorme drukte, overlast en de verkeers(on)veiligheid op de Nederlandse fietspaden. Dit had volgens de indiener zo waar in de Gelderlander kunnen staan over de situatie hier ter plaatse in Mook.	
T.2020.1	Indiener doet het verzoek om de rivierzone inzake verkeer en parkeren mee te nemen in het MP. In de voorbije jaren zijn door de aanwonenden vóór en tijdens de aanleg van de kademuur wensbeelden, aandachtspunten en verwachte knelpunten inzake verkeer en vervoer kenbaar gemaakt. Verwezen wordt naar de meerdere informatiebijeenkomsten voor alle betrokken inwoners, het overleg door een bewonersdelegatie met de gemeente en talrijke briefwisselingen. Deze hebben evenwel geen plaats gekregen in het MP. Wellicht dat de gemeente eerst de praktijk van het gebruik van de rivierzone – na realisatie van de nieuwe kademuur en herinrichting van het publieke gebied - heeft willen afwachten. De ervaren knelpunten in de rivierzone doen zich pas sedert de winter van 2019 voor, terwijl de voorbereidingen van het plan dateren van 2019 en daarvoor. Eerst dit jaar zijn de ervaringen en knelpunten in volle omvang naar voren gekomen. Met enige regelmaat hebben individuele inwoners het afgelopen jaar op onderdelen reeds – mondeling of schriftelijk - klachten kenbaar gemaakt richting gemeente, politie en boa’s. In het Mobiliteitsplan worden door de gemeente de volgende ambities als leidend geschetst: • verbetering van de	Dank aan de indiener voor het delen van uw inzichten voor de Rivierzone. Het fietspad is bedoeld voor fietsers en niet voor brommers. Snorfietsen of scooters met een blauw nummerplaatje mogen wettelijk gezien ook op het fietspad. Uitgezocht zal worden wie, aldus landelijke wetgeving, mag rijden op een fietspad. Er wordt daarbij gekeken naar het gebruik en de exacte aanduiding ervan (bebording). Parkeren rondom het haventje mag alleen in de parkeervakken. Om parkeren op het evenementterrein tegen te gaan, zal de toegankelijkheid van het evenemententerrein beperkt kunnen worden. Het gebied rondom het haventje is geen camperplaats. Dit is niet toegestaan.

	verkeersveiligheid. Te lezen en op te vatten is, dat deze is gericht op de veiligheid voor gebruikers onderling: gemotoriseerd verkeer onderling; het gemotoriseerd verkeer in relatie tot het langzaam verkeer van fietsers en voetgangers; de bevordering van veilige buurten; terughoudend gebruik van paaltjes; • verbetering van de bereikbaarheid. Te lezen en op te vatten is dat de bereikbaarheid zich uitstrekt tot de levensgebieden van werk, school, voorzieningen, recreatie en toerisme; • verbetering van de leefbaarheid. Te lezen en op te vatten is dat het gaat om het terugdringen van lawaai en aantasting van de luchtkwaliteit; de vergroting van de kwaliteit van leven in brede zin, waaronder participatie aan de samenleving door iedereen, ook door mensen met beperkingen en mindere mobiliteit; • verbetering van duurzaamheid. Te lezen en op te vatten als het terugdringen van door benzine aangedreven voertuigen en tweewielers en daardoor vermindering van CO2-uitstoot; de stimulering van elektrische aandrijving; de stimulering van vervoer per fiets en te voet. Indieners zijn samen met inwoners van mening, dat het huidige gebruik van het fietspad langs de kademuur én van de ontsluiting via het Violenstraatje en ’t Kempke, alsmede het gebruik van de openbare ruimte in de rivierzone onvoldoende in overeenstemming zijn met deze ambities. Samengevat wordt gedoeld op de volgende knelpunten inzake verkeer en parkeren: • het gebruik van het fietspad langs de kademuur -via de coupure doorlopend naar het Violenstraatje en ’t Kempke - door benzinebrandstof aangedreven brommers, scooters, snor- en soms (cross)motoren, quads en auto’s. De gebruiksregels en verkeersborden zijn onduidelijk, tegenstrijdig of ontbreken op cruciale plekken. Dit leidt tot verkeersonveilige situaties en veel geluids- en stankoverlast, alsmede tot irritaties bij de gebruikers onderling. In alle overleg met de gemeente in de voorbije jaren is er steeds van uitgegaan, dat het alleen om een fietspad gaat en dat deze dus niet voor ander verkeer is bedoeld. Volgens het MP is de nieuwe snelfietsroute over de brug enkel bedoeld voor gebruikers van een fiets, e-bike en e-speedpedelec. “De laatste 2 dienen zich wel te houden aan de verkeersregels en zo nodig het rijgedrag aanpassen” (citaat). Als deze restrictie voor deze snelfiets route geldt dan zou dit toch zeker van toepassing moeten zijn voor het fietspad in de rivierzone annex en door een woonbuurt; • parkeren van auto’s	

	op verschillende plekken in de uiterwaarden, buiten het ruime parkeerterrein aan de Maaskade; • veelvuldig gebruik van de parkeerplaats aan de Maaskade door campers: • inventariseren van de (ontbrekende) verkeersborden, om te komen tot een duidelijke, juiste en kwalitatieve goede aanduiding van de verkeerssituatie en -regels. Hierbij ook zeker kijken naar nut en noodzaak van verkeersborden; • de handhaving. Voor een nadere argumentatie en onderbouwing wordt door de indiener kortheidshalve verwezen naar het Verslag Inventarisatie Kademuur. Tevens is deze aangevuld met tal van concrete suggesties en adviezen.	
X.2019.1	Indiener geeft aan dat de nieuwe inrichting van de Maaskade in Mook erg mooi is geworden. Als inwoner van Mook komt indiener daar zeer frequent. Indiener vindt het jammer dat het fietspad niet toegankelijk is gemaakt voor de speed pedelec. Zoals op veel plaatsen in NL is het bij de inrichting van de verkeerssituatie mogelijk vergeten, dat deze snelle fiets niet op het fietspad binnen de bebouwde kom mag rijden tenzij er een (onder)bord bij staat wat dat toestaat. Hopelijk is er nog mogelijkheid deze omissie te corrigeren?	Een speed-pedelec is een tweewieler met elektrische trapondersteuning tot maximaal 45 kilometer per uur. Voor de speed-pedelec gelden dezelfde regels als voor de bromfiets. De speed-pedelec moet een gele bromfietskentekenplaat hebben om op de openbare weg te mogen rijden. Een speed-pedelec rijdt op een fiets/bromfietspad of op de rijbaan, dus niet op een fietspad. Uitgezocht zal worden wie, aldus landelijke wetgeving, mag rijden op een fietspad. Er wordt daarmee gekeken naar het gebruik en de exacte aanduiding ervan (bebording).

2.15 Schildersweg

Code	Aandachtspunt	Reactie
U.2020.1	Indiener geeft aan dat een groot aantal bewoners van de Schildersweg zich zorgen maakt over de snelheid die er gereden wordt in de straat. Dit is volgens de borden een 30 km weg, maar deze snelheid wordt hier niet gereden. Het merendeel overschrijdt de snelheid en zelfs 70km per uur is geen uitzondering. De straat lijkt wel een soort "sluiproute" of "binnendoor route" die mensen pakken, ongeacht van welke kant zij komen. Dat volgens de indiener levensgevaarlijk in deze smalle straat. De toegangsweg naar Camping De Geuldert bevindt zich ook in deze straat en dit brengt wat extra groot verkeer met zich mee, zoals caravans, campers, aanhangwagens e.d. Bij het uitrijden van de Camping is het al regelmatig voorgekomen dat er met hoge snelheid	Dank voor het delen van uw ervaringen en die van bewoners aan de Schildersweg. Wat betreft inrichting en bebording is duidelijk wat er gevraagd wordt van de weggebruiker. Het staat of valt dan bij het gedrag van de weggebruiker. Locaties met meer dan gebruikelijke ongevallen worden onderzocht en zo nodig aangepakt, maar gedragsbeïnvloeding is ook een belangrijk aspect. Wat ons betreft is de situatie op de aangehaalde weg aanvaardbaar, wij zien geen redenen om maatregelen te treffen. Trottoirs worden in het kader van het wegbeheer onderhouden. In het MP zijn geen specifieke maatregelen opgenomen ten aanzien van de Schildersweg.

	een automobilist van links of rechts komt "aangescheurd". Dit brengt enorme gevaarlijke situaties met zich mee, maar soms ook vervelende situaties. De automobilisten die van links of rechts komen aangescheurd zien de campers en/of caravans te laat. Deze trekken namelijk op na het passeren van de slagboom en rijden met lage snelheid de Schildersweg op. Indiener heeft al diverse situaties meegemaakt dat de aankomende automobilist moet remmen voor een caravan en/of camper en dan ook vaak nog geïrriteerd is. Een aantal bewoners parkeren sinds een tijdje hun auto's aan de Schildersweg, zodat de aankomende automobilisten genoodzaakt zijn om te remmen en/of vaart te minderen. Een ander bijkomend gevaar is dat de stoep tussen Schildersweg 6 en de inrit van Camping De Geuldert flink is gehavend. Menig fietser / wandelaar is hier in deze greppel / stoep al gevallen vanwege de ver uit elkaar liggende klinkers. Indiener vraagt of in het MP ook rekening is gehouden met deze straat en dan met name de verkeersveiligheid?	

2.16 Singel

Code	Aandachtspunt	Reactie
Y.2020.1	Indiener vraag aandacht voor de verkeersituatie in de Singel. Belangrijke kenmerken van de Singel zijn; belangrijke wijkontsluitingsweg (verbinding tussen winkelcentrum, wijkcentrum en scholen en Groesbeekseweg). Voorheen reed de bus over de Singel. Daardoor is de inrichting op gebied van verkeer ook nog als zodanig (50 km inrichting!) en bus vriendelijke verkeersplateau. Ook ligt er nog een oude (overbodige) halteplaats. De weg is breed en niet voorzien van parkeerhavens. De Singel is veruit de belangrijkste weg voor het brengen en ophalen van de kinderen van de B's De Grote Lier. Een aantal kinderen fietsen zelfstandig van en naar school. Terwijl de basisschool ook een steeds meer regionale functie heeft. Veel kinderen worden gehaald en gebracht (vaak met personenauto's). Het de struiken en bomen in het plantsoen aan de westzijde van de Singel zijn van slechte kwaliteit (hier zijn plannen voor om het te veranderen). De kwaliteit van het asfalt is slecht. (overal reparatie sleuven). De Singel heeft niet of nauwelijks uitstraling.	Dank aan de indiener voor het delen van uw inzichten ten aanzien van de Singel. U vraagt aandacht voor de rijsnelheid van het autoverkeer, in relatie met de inrichting van de weg. De Singel is momenteel niet opgenomen voor specifieke fysieke ingrepen in het MP. Dit door de gemaakte prioritering in relatie tot andere verkeerssituaties. In het MP wordt ingezet op eenduidigheid van het wegennet conform het CROW. Het einddoel is dat de wegen in de gemeente Mook en Middelaar veilig zijn ingericht. Maar omdat dit niet van vandaag op morgen gerealiseerd kan worden, kan de gemeente in geval van verkeersonveilige situaties een beroep doen op inzet van verkeershandhaving: snelheidscontrole door de politie. De gemeente voert dan altijd eerst een snelheidsmeting uit. Ook wordt bekeken of er infrastructurele verbeteringen mogelijk zijn die op korte termijn gerealiseerd kunnen worden. Daar waar (voorlopig) sprake blijft van verkeersonveilige situaties zal de gemeente afspraken maken met

	Daarbij de volgende opmerkingen, wensen en suggesties; Omdat de weg breed is en er nauwelijks snelheidsremmende maatregelen aanwezig zijn wordt er hard gereden. Doordat er concrete(re) plannen zijn om o.a. de Groesbeekseweg aan te pakken op gebied van vermindering snelheid, zal dit ongetwijfeld " een wissel trekken" op de verkeerssituatie van de Singel. In principe is de Singel nog steeds een 50 km weg. De Singel zal niet alleen door bebording of andere aanduidingen, ook fysiek moeten worden ingericht als 30 km weg! (o.a. verkeersplateaus bij alle kruisingen), versmalling van de gehele singel en aanleg van parkeerhavens aan beide zijden, goede bebording). Omdat er nauwelijks parkeerhavens zijn (uitzondering: aantal ter hoogte van school), steken kinderen vanaf de oostzijde van de Singel de weg over. Bij de kruisingen waar geen groen aanwezig is). De kinderen doen dit dan tussen de geparkeerde auto's en worden moeilijk opgemerkt door automobilisten, die vaak harder als 30 km rijden. Bij de as maatregelen van de plantsoenen zal hier rekening mee gehouden moeten worden. Door de aanleg van zgn. langsparkeerhavens zal de gehele Singel smaller worden, waardoor de verkeersveiligheid zal verbeteren. Aan de oostzijde van de Singel dienen ook langsparkeerhavens worden aangelegd. Om de gewenste breedte van de Singel te kunnen realiseren kan zo nodig een gedeelte van het brede plantsoen gebruikt worden. Parkeerhavens uit te voeren in klinkerbestrating (en niet in asfalt). Overblijvende (smallere)gedeelte van de Singel, voorzien van nieuw asfalt. En rode fietsstroken. En de kruisingen voorzien van asfalt in gele kleur. Een mooi voorbeeld is de onlangs vernieuwde Groesbeekseweg in Malden. Alleen is dit een weg waar 50 km de Max snelheid is en in de toekomstige situatie in de Singel kan dit ingericht worden als 30 km weg. Daarom zou wellicht ook volstaan kunnen worden om alleen de oostzijde van de Singel te voorzien van langsparkeerhavens. En direct naast de parkeerhavens een rode strook voor fietsers. De rode strook komt dan direct naast het te vernieuwen plantsoen. Hierdoor is het niet meer mogelijk om aan de westzijde nog te parkeren. Maar aan weerszijde parkeren + fietsstroken is m.i. de optimale situatie.	politie en justitie over het uitvoeren van politiecontroles. Het inzetten op gedragsverandering kan dan daarmee ook belangrijk zijn. Het staat of valt dan bij het gedrag van de weggebruiker.

Bijlage 1: Overzicht van indieners

Letter	Indiener
A	Kerngroep Verkeersproblematiek Ringbaan en Heumensebaan Molenhoek
B	Dorpsraad Molenhoek
C	Dorpsraad Middelaar/Plasmolen
D	Gemeente Heumen
E	Gemeente Berg en Dal
F	Veiligheidsregio Limburg-Noord
G	Politie Noord Limburg
H	Natuurlijk persoon
I	Natuurlijk persoon
J	Natuurlijk persoon
K	Natuurlijk persoon
L	Natuurlijk persoon
M	Natuurlijk persoon
N	Natuurlijk persoon
O	Natuurlijk persoon
P	Natuurlijk persoon
Q	Wijkraad De Bisselt
R	Natuurlijk persoon
S	Natuurlijk persoon
T	Natuurlijk persoon
U	Natuurlijk persoon
V	Stichting Natuur- en milieugroep Animo
W	Breng / Connexxion
X	Natuurlijk persoon
Y	Natuurlijk persoon

Gemeente Mook en Middelaar

Commissie Grondgebied

Dossiernummer	1288
Extern Zaak ID	ZM19.03289
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	24 februari 2021
Agendapunt	6
Omschrijving	Bestemmingsplan Groesbeekseweg 19 te Mook

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Grondgebied	**24 februari 2021**

Toelichting

De zienswijzen zijn vooralsnog niet geanonimiseerd.
Wanneer de stukken doorgezet worden naar de gemeenteraad zal dit alsnog moet gebeuren.

Raadsvoorstel

Gemeente Mook en Middelaar

Documentnummer	
Onderwerp	**Bestemmingsplan Groesbeekseweg 19 te Mook**
Datum raadsvergadering	**4 maart 2021**
Raadscommissie	Grondgebied
Datum raadscommissie	24 februari 2021
Programma	Ruimtelijke ordening en volkshuisvesting
Portefeuillehouder	G. Wienhoven

Bestemmingsplan Groesbeekseweg 19, Mook

Inleiding
Ten behoeve van een gewenste ruimtelijke ontwikkeling ter hoogte van het kantoorgebouw aan de Groesbeekseweg 19 te Mook is een bestemmingsplan in procedure gebracht. Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 28 september tot en met 9 november 2020 zes weken ter inzage gelegen. Gedurende de inzagetermijn zijn er vijf zienswijzen ingediend op het ontwerpbestemmingsplan. Het college van B&W heeft de zienswijze behandeld en een zienswijze nota opgesteld. Het college van B&W ziet geen reden om het bestemmingsplan rigoureus aan te passen naar aanleiding van de zienswijzen. Wij stellen voor om één parkeerplaats toe te voegen naar aanleiding van de zienswijzen. Daarnaast wordt voorgesteld om een paar kleine ambtelijke aanpassingen door te voeren. Uw gemeenteraad wordt voorgesteld om, met de kleine wijzigingen, het bestemmingsplan Groesbeekseweg 19 vast te stellen.

Voorstel
1. De beoordeling van de ingebrachte zienswijzen vast te stellen overeenkomstig de bij dit besluit behorende en aldus gewaarmerkte ‘Bijlage 1: Beoordeling zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan Groesbeekseweg 19’;
2. Ambtshalve wijzigingen op het bestemmingsplan Groesbeekseweg 19 vaststellen overeenkomstig bij dit besluit horende en aldus gewaarmerkte ‘Bijlage 2: Ambtshalve wijzigingen Bestemmingsplan Groesbeekseweg 19’;
3. Het bestemmingsplan Groesbeekseweg 19 gewijzigd vast te stellen met inachtneming van de voorgestelde wijzigingen uit Bijlage 1 en Bijlage 2;
4. Geen exploitatieplan vast te stellen, omdat het kostenverhaal anderszins is verzekerd.

Beoogd effect
Op basis van het bestemmingsplan kan een omgevingsvergunning voor het bouwen aangevraagd worden. Het geplande appartementen complex is fraai

vormgegeven en geeft invulling aan de woningbehoefte in de gemeente Mook en Middelaar.

Argumenten

1.1. Beoordeling zienswijzen
Er zijn vijf zienswijzen ingediend. Alle zienswijzen komen van direct omwonenden van het plangebied. De direct omwonenden hebben zich georganiseerd in de ‘belangenvereniging Wolkenkrabber Mook’. Enkele omwonenden die ook onderdeel uitmaken van de belangenvereniging hebben ook een individuele zienswijze ingediend. De omwonenden hebben veelal bezwaar tegen de omvang van het geplande appartementencomplex en zijn bang dat de nieuwe ontwikkeling voor overlast zorgt en hun privacy schaadt. Wij zijn van mening dat de plannen voor de locatie zorgvuldig zijn uitgewerkt en dat er voldoende rekening is gehouden met de omgeving. De ingediende zienswijzen leiden wat ons betreft niet tot een grote aanpassing van het bestemmingsplan. Wel wordt voorgesteld om één parkeerplaats toe te voegen. Voor de inhoudelijke afweging van de zienswijzen wordt verwezen naar ‘Bijlage 1: Beoordeling zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan Groesbeekseweg 19’.

1.2. Zienswijze belangenvereniging Wolkenkrabber Mook.
De belangenvereniging heeft een zienswijze ingediend, en tot twee keer toe een aanvulling ingestuurd. De tweede aanvulling is buiten de zienswijze termijn ingediend en dient, conform de wetgeving, niet in behandeling genomen te worden. De tweede aanvulling had betrekking op een bezwaar tegen de gevolgde procedure. Wij constateren dat de ontwikkelaar een participatietraject heeft doorlopen met omwonenden. Het feit dat belangenvereniging ontevreden is met de uitkomst van dit traject betekent niet dat het participatietraject niet goed is doorlopen.

1.3. Verkeerssituatie Groesbeekseweg 19
Naar aanleiding van de zienswijzen is Loendersloot Groep door de gemeente Mook en Middelaar benaderd om een objectieve controle uit te voeren van de door de gemeente opgestelde onderbouwing in het ontwerpbestemmingsplan en te reageren op dit onderdeel van de zienswijze. De Loendersloot Groep concludeert dat er geen aanmerkelijk verkeerskundig bezwaar is tegen de herontwikkeling. De ‘Rapportage Verkeerskundig Onderzoek Groesbeekseweg 19, Mook’ is onderdeel van de beoordeling van de zienswijzen.

2.1. Ambtshalve wijzigingen
Het is gebleken dat er enkele kleine onjuistheden of fouten staan in het ontwerpbestemmingsplan. Deze onjuistheden of fouten dienen hersteld te worden. Dit kan door in te stemmen met ‘Bijlage 2: Ambtshalve wijzigingen Bestemmingsplan Groesbeekseweg 19’. Voor de inhoud van de ambtshalve wijzigingen wordt verwezen naar de genoemde bijlage 2.

3.1. Bestemmingsplan Groesbeekseweg 19, Mook
Het bestemmingsplan maakt de bouw van een appartementencomplex mogelijk met maximaal 18 appartementen. Het bestemmingsplan bevat de bestemming

Wonen, Verkeer en Groen. Wanneer het bestemmingsplan wordt vastgesteld zal het vastgestelde bestemmingsplan worden gepubliceerd en start de beroepstermijn. Degenen die een zienswijze hebben ingediend en belanghebbende zijn kunnen beroep aantekenen bij de Raad van State.

4.1. Anterieure overeenkomst

Het college van B&W heeft met de ontwikkelaar van het plan een anterieure overeenkomst gesloten. In deze overeenkomst zijn afspraken gemaakt over het kostenverhaal, planschade en de uitvoering van het plan. Ook zijn er afspraken gemaakt over de huurprijzen van de appartementen. Ten aanzien van huurprijzen van de appartementen zijn de volgende afspraken gemaakt (prijspeil van 1 januari 2020). :

1. Exploitant realiseert binnen het exploitatiegebied maximaal 18 appartementen. Bij voltooiing van het initiatief voldoen de in het initiatief opgenomen registergoederen aan het onderstaande woningbouwprogramma, waarbij de genoemde prijzen prijspeil van 1 januari 2020 zijn, de koopprijzen worden verhoogd met de BDB-bouwkostenindex en de huurprijzen overeenkomstig het bepaalde in lid 4 van dit artikel. Dit met uitzondering van de twee huurappartementen genoemd onder a van dit artikel. Deze blijven ten allen tijden onder de maximale huursubsidiegrens. In 2020 is deze grens € 737,14
    a. 2 (twee) huurappartementen van circa 58 m2 GBO met maximale huurprijs van € 737,14 per/maand;
    b. 4 (vier) huurappartementen van circa 79 m2 GBO met een maximale huurprijs van € 950,- per/maand;
    c. 3 (drie) huurappartementen van circa 97 m2 GBO met een maximale huurprijs van € 1.000,- per/maand;
    d. 3 (drie) koopappartementen van circa 97 m2 GBO met een maximale verkoopprijs van € 275.000,-- VON;
    e. 1 (één) koopappartement van circa 103 m2 GBO met een maximale verkoopprijs van € 295.000,- VON;
    f. 2 (twee) koopappartementen van circa 105 m2 GBO met een maximale verkoopprijs van € 300.000,-- VON;
    g. 1 (één) koopappartement van circa 85 m2 met een maximale verkoopprijs van € 310.000,-- VON;
    h. 2 (twee) koopappartementen van circa 121 m2 GBO met een maximale verkoopprijs van € 350.000,-- VON.

De 9 verkoopappartementen genoemd in lid d t/m h mogen ook tot huurappartementen in de vrije sector worden ingezet. De huurprijzen van deze appartementen zijn vastgesteld:

- 3 (drie) huurappartementen van circa 97 m2 GBO met een maximale huurprijs van € 1.000 per / maand;
- 1 (één) huurappartement van circa 103 m2 GBO met een maximale huurprijs van € 1200 per / maand;
- 2 (twee) huurappartementen van circa 105 m2 GBO met een maximale huurprijs van € 1224 per / maand;
- 1 (één) huurappartement van circa 85 m2 met een maximale huurprijs van € 1270 per / maand;
- 2 (twee) huurappartementen van circa 121 m2 GBO met een maximale huurprijs van € 1488 per / maand.

Kanttekeningen

Geen kanttekeningen.

Duurzaamheid

Het bouwplan dat de basis is geweest voor het bestemmingsplan zal moeten voldoen aan de meest recente voorwaarden vanuit wet en regelgeving ten aanzien van bouwen. Dit betekent onder andere dat er gasloos gebouwd zal moeten worden.

Participatie

Bij het opstellen van de bouwplannen is door de ontwikkelaar een participatietraject doorlopen met de omgeving.

Uitvoering

Nadat de gemeenteraad het bestemmingsplan heeft vastgesteld zal het vastgestelde bestemmingsplan opnieuw gepubliceerd worden. Diegenen die een zienswijze hebben ingediend krijgen de mogelijkheid om beroep tegen het bestemmingsplan aan te tekenen bij de Raad van State. Daarnaast bestaat de mogelijkheid dat belanghebbende een beroep aantekenen tegen de wijzigingen in het bestemmingsplan.

Raadsvoorstel

Bijlage(n)

1. Ontwerpbestemmingsplan Groesbeekseweg 19
2. Raadsbesluit
3. Bijlage 1; beoordeling zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan Groesbeekseweg 19
4. Bijlage 2; ambtshalve wijzigingen bestemmingsplan Groesbeekseweg 19;
5. Rapportage Verkeerskundig Onderzoek Groesbeekseweg 19, Mook van de Loendersloot Groep
6. Bezonningsstudie Groesbeekseweg 19 Mook van 25 okt 2019 met bijbehorende Memo.
7. Zienswijzen (5);
8. Advies Gelders Genootschap dd 18 februari 2019.

Mook, 9 februari 2021

Het college van burgemeester en wethouders van Mook en Middelaar,

De gemeentesecretaris
J.M.G. Smits- de Kinkelder

De burgemeester
mr. drs. W. Gradisen

Raadsbesluit

Gemeente Mook en Middelaar

Documentnummer :

Onderwerp : Vaststelling bestemmingsplan Groesbeekseweg 19

De raad der gemeente Mook en Middelaar,

Gelezen het voorstel van het College van burgemeester en wethouders d.d. 9 februari 2021
Gelet op het advies van de raadscommissie d.d. 24 februari

Besluit:

1. De beoordeling van de ingebrachte zienswijzen vast te stellen overeenkomstig de bij dit besluit behorende en aldus gewaarmerkte Bijlage 1: ‘Beoordeling zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan Groesbeekseweg 19 Mook’;
2. Ambtshalve wijzigingen op het bestemmingsplan Groesbeekseweg 19 Mook vast te stellen overeenkomstig bij dit besluit horende en aldus gewaarmerkte Bijlage 2: ‘Ambtshalve wijzigingen Bestemmingsplan Groesbeekseweg 19 Mook’;
3. Het bestemmingsplan Groesbeekseweg Mook gewijzigd vast te stellen met inachtneming van de voorgestelde wijzigingen uit Bijlage 1 en Bijlage 2;
4. Geen exploitatieplan vast te stellen, omdat het kostenverhaal anderszins is verzekerd.

Aldus besloten in zijn openbare vergadering 4 maart 2021

De raad voornoemd,

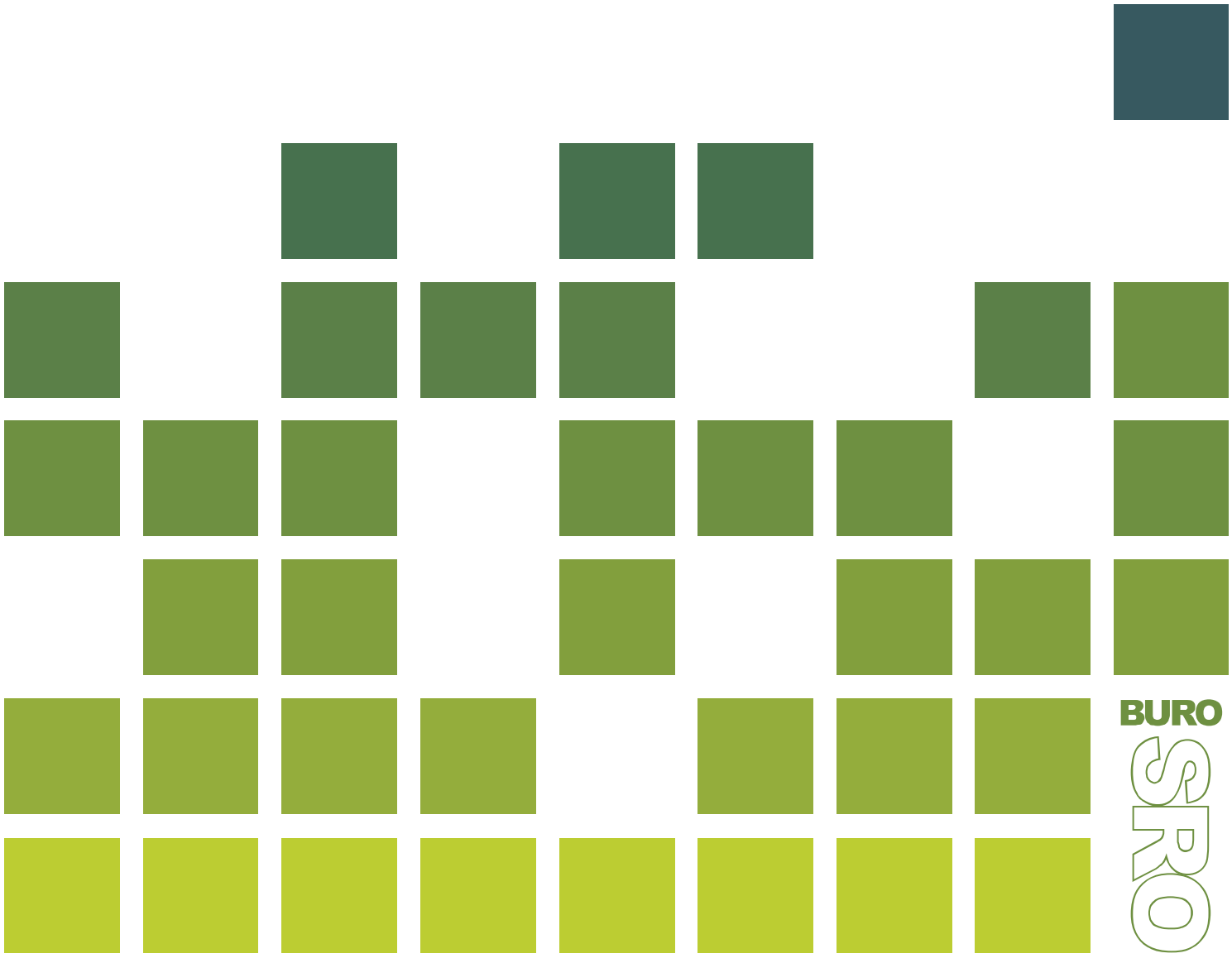
De griffier,
mr. M. van Arensbergen

De voorzitter,
mr. drs. W. Gradisen

Bestemmingsplan

Groesbeekseweg 19, Mook

Gemeente Mook en Middelaar



COLOFON

Gegevens over het plan:

Plannaam:	Groesbeekseweg 19, Mook
Identificatienummer:	NL.IMRO.0944.BPGroesbeekseweg19-ON01
Status:	Ontwerp
Datum:	Juli 2020
Projectnummer Buro SRO:	43.20.03

Gegevens projectbetrokkenen:

Opdrachtgever:	Michiels Management
Contactpersoon opdrachtgever:	Dhr. H. Michiels

Gegevens Buro SRO:

Projectleider Buro SRO:	Dhr. L. Arends
Bezoekadres vestiging Arnhem:	Sweerts de Landasstraat 50, 6814 DG te Arnhem
Telefoon:	026 – 35 23 125
E-mail:	arnhem@buro-sro.nl
Internet:	www.buro-sro.nl

Inhoudsopgave

Toelichting 5

Hoofdstuk 1 Inleiding 7
1.1 Aanleiding voor het bestemmingsplan 7
1.2 Ligging plangebied 7
1.3 Leeswijzer 7
Hoofdstuk 2 Het initiatief 8
2.1 Huidige situatie 8
2.2 Historische achtergrond 9
2.3 Toekomstige situatie 12
2.4 Architectuur en beeldkwaliteit 14
2.5 Duurzame stedenbouw 17
Hoofdstuk 3 Beleidskader 19
3.1 Rijksbeleid 19
3.2 Provinciaal beleid 21
3.3 Regionaal beleid 22
3.4 Gemeentelijk beleid 24
Hoofdstuk 4 Uitvoerbaarheid 26
4.1 Milieu 26
4.2 Water 30
4.3 Ecologie 32
4.4 Verkeer 33
4.5 Cultuurhistorie en archeologie 34
4.6 Economische uitvoerbaarheid 35
Hoofdstuk 5 Juridische planbeschrijving 37
5.1 Algemeen 37
5.2 Wijze van bestemmen 37
Hoofdstuk 6 Procedure 38
6.1 Algemeen 38
6.2 Verslag vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro 38
6.3 Verslag inspraak ex artikel 3.1.6 Bro 38
6.4 Verslag zienswijzen 39

Bijlagen bij de toelichting 41

Bijlage 1 Bodemonderzoek 43
Bijlage 2 Akoestisch onderzoek 45
Bijlage 3 Quickscan flora en fauna 47
Bijlage 4 Voortoets stikstofdepositie 49
Bijlage 5 Verslag overleg omwonenden 51

Regels 53

Hoofdstuk 1 Inleidende regels 55
Artikel 1 Begrippen 55
Artikel 2 Wijze van meten 59
Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels 61
Artikel 3 Groen 61
Artikel 4 Verkeer 61
Artikel 5 Wonen 62
Artikel 6 Waarde - Archeologische verwachting 2 64
Hoofdstuk 3 Algemene regels 66
Artikel 7 Anti-dubbeltelregel 66
Artikel 8 Algemene bouwregels 66
Artikel 9 Algemene gebruiksregels 67
Artikel 10 Algemene afwijkingsregels 68
Artikel 11 Algemene wijzigingsregels 70
Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels 71
Artikel 12 Overgangsrecht 71
Artikel 13 Slotregel 71

Bijlagen bij de regels 73

Bijlage 1 Beplantingsplan 75

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor het bestemmingsplan

De initiatiefnemer heeft het voornemen om de bestaande bebouwing aan de Groesbeekseweg 19 in Mook te slopen en in de plaats daarvan een appartementencomplex met maximaal 18 wooneenheden te realiseren. Deze ontwikkeling past niet in het geldende bestemmingsplan. Omdat het initiatief wel passend is op de locatie, wordt medewerking verleend aan een herziening van het bestemmingsplan. In dit document wordt dit toegelicht en gemotiveerd waarom dat kan volgens de Wet ruimtelijke ordening (Wro).

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied is gelegen aan de Groesbeekseweg 19, in het oosten van de kern Mook. Bijgevoegde afbeelding toont globaal de ligging van het plangebied in de omgeving.



Globale ligging van het plangebied (bron: openstreetmap.org)

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat een beschrijving van de bestaande situatie en van het plan. Daarna wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op het relevante Rijks-, provinciale-, en gemeentelijke beleid. In hoofdstuk 4 wordt de haalbaarheid van het project getoetst op grond van het geldende beleid en (milieu)wetgeving. Ook wordt ingegaan op de economische haalbaarheid van het plan. Hoofdstuk 5 geeft een toelichting op de juridische opzet van het plan. Tot slot gaat hoofdstuk 6 in op de wijze hoe burgers en andere belanghebbenden betrokken zijn bij het plan (maatschappelijke uitvoerbaarheid). Hierin zijn de uitkomsten van inspraak, vooroverleg en zienswijzen opgenomen.

Hoofdstuk 2 Het initiatief

In dit hoofdstuk wordt het initiatief beschreven. Eerst wordt ingegaan op de bestaande situatie van het plangebied en de relatie met de omgeving. Daarna wordt ingezoomd op het beoogde initiatief.

2.1 Huidige situatie

Het plangebied ligt aan de Groesbeekseweg 19, op de hoek van de Groesbeekseweg en de Bovensteweg. Ten noordoosten van het plangebied ligt de oorlogsbegraafplaats van Mook met daarachter de Mookerheide. Ten zuidwesten van het plangebied ligt het centrum van Mook.
Het perceel is gelegen aan de rand van de stuwwal in een groene omgeving. De Groesbeekseweg is een belangrijke hoofdweg tussen Mook en Groesbeek. De Bovensteweg ontsluit de ruim opgezette woonwijk aan de rand van de stuwwal. Bijgevoegde afbeelding geeft de ligging van het plangebied weer.



Luchtfoto van het plangebied (bron: PDOK)

Het straatbeeld rond de locatie Groesbeekseweg 19 wordt veelal bepaald door het aanwezige groen, de grote kavels en de ruime afstand van de bebouwing tot de weg. De straten zijn veelal smal en hebben geen trottoir of deze liggen gelijk met het straatniveau. De groenaanplant bevindt zich hoofdzakelijk op de kavels en is erg divers qua beplantingssoorten, hoogte en transparantie.

De bebouwing is overwegend één laag met zadeldak met vaak een flauwe dakhelling. Er komen veel lage goothoogtes voor (semi-bungalows). De bebouwing wordt verder gekenmerkt door een ingetogen architectuurstijl en een overwegend licht kleurgebruik (wit of zandkleur) van de gevels, met afwisselend donkere of lichte accenten (dakomlijsting, kozijnen).



Woningen in de directe omgeving

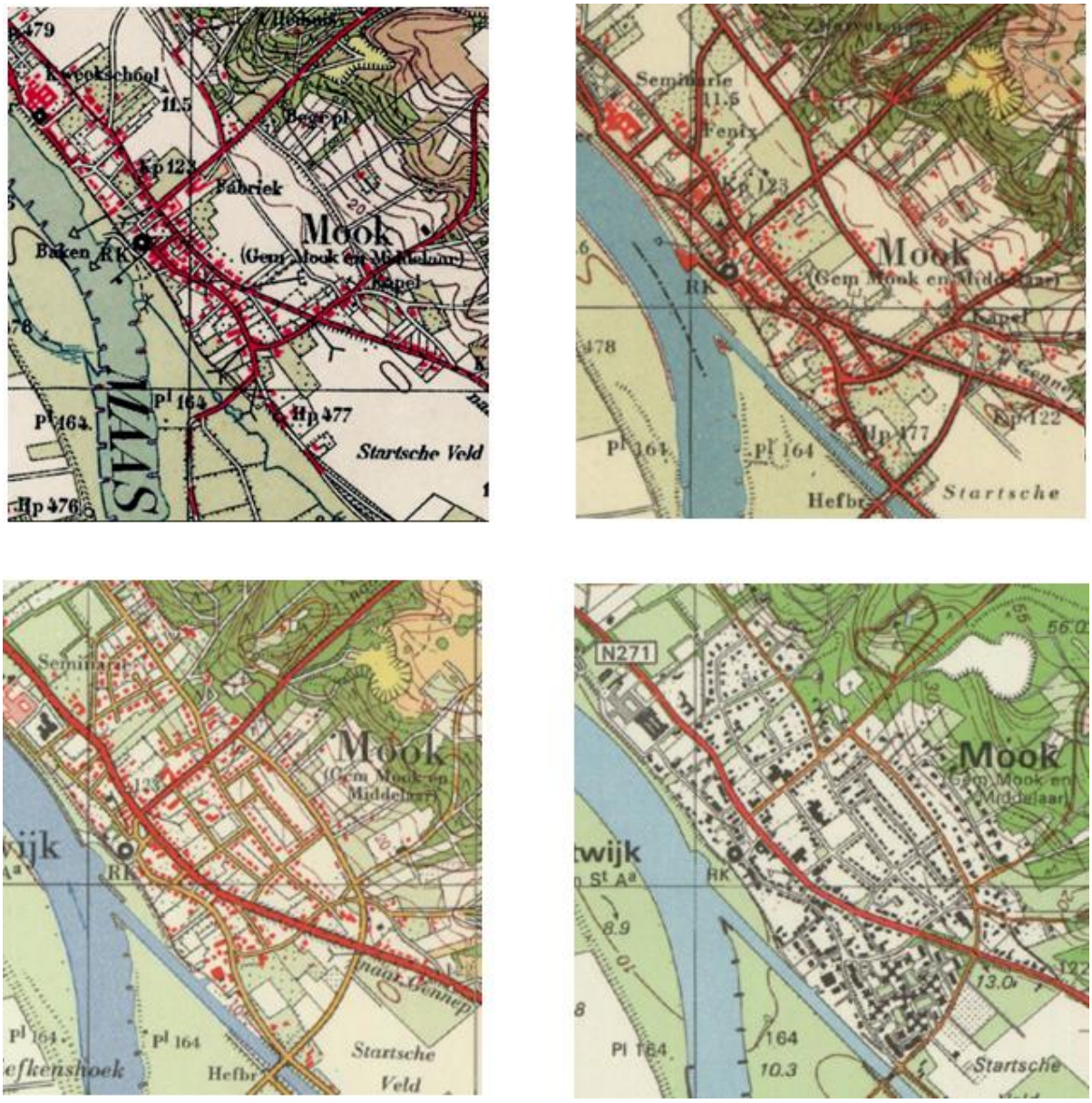
Op het perceel staat een kantoorpand, een voormalig bankgebouw. Het huidige bankgebouw wijkt in verschijningvorm en uitstraling duidelijk af van de omliggende bebouwing. Het gebouw is 2-3 lagen hoog en plat afgedekt. Op het pand zitten karakteristieke gevelbanden.
Rondom het gebouw is het plangebied grotendeels verhard. Aan de randen liggen parkeerplaatsen en bosschages. Door de ligging op de helling van de stuwwal is het peil aan de zijde van de Bovensteweg bijna 2 meter lager waardoor de onderste laag van het gebouw vanaf deze weg direct toegankelijk is.
Onderstaande afbeeldingen geven de huidige situatie van het plangebied weer.



Voormalig bankgebouw vanaf de Groesbeekseweg respectievelijk vanaf de Bovensteweg gezien

2.2 Historische achtergrond

Op de topografische kaart uit 1820 zien we dat Mook is opgebouwd uit twee straten evenwijdig aan de Maas met dwars daarop de Groesbeekseweg. Bij het snijpunt van deze wegen ligt de kerk aan de Maas. Op de plek van het Raadhuisplein liggen privépercelen en straatjes. Het huidige plein is pas veel later ontstaan. De eerste bebouwing van het dorp ligt aan de Kerkstraat. Pas in de loop van de 19de eeuw ontstond er een bebouwingslint langs de Rijksweg.



Topografische kaart respectievelijk 1938, 1957, 1967, 1987

Tijdens de tweede wereldoorlog is er veel bebouwing in Mook verwoest. Dit is nu nog zichtbaar aan de panden die gebouwd zijn in de traditionele architectuurstijl van de wederopbouw (Delftse school) Deze stijl kenmerkt zich door de kloeke hoofdvormen met zadeldak en topgevels, een overheersend beeld van baksteen, de grote aandacht voor de compositie van de gevel en oog voor ambachtelijke details (zoals gootklossen) en ornamenten.



Kenmerkende traditionele wederopbouwarchitectuur langs Rijksweg en Groesbeekseweg

Vanaf de jaren zestig van de vorige eeuw is sprake van een sterke groei van Mook. De nabijheid van Nijmegen en de ligging nabij de bossen maken dat veel forensen zich vestigen in Mook. Het gebied tussen de Rijksweg en de stuwwal raakt zo geheel bebouwd met uitbreidingen volgens de traditionele blokverkavelingen en met name vrijstaande individuele woningbouw richting de stuwwal.



Traditionele woningbouw op grote groene percelen richting de stuwwal

2.3 Toekomstige situatie

Het initiatief behelst de sloop van het huidige kantoorpand en nieuwbouw ter plekke van een appartementencomplex met maximaal 18 wooneenheden.

Bebouwingsstructuur
Het uitgangspunt is dat ter plekke een prominent gebouw verrijst, net zoals het geval is in de huidige situatie. Als bouwmassa is derhalve gekozen voor een gebouw van twee lagen met een forse kap (wonen onder de kap). De bouwmassa blijft daarmee vergelijkbaar met de huidige bouwmassa. Ook de plaatsing van het gebouw is afgestemd op de huidige rooilijn van de bebouwing aan de Groesbeekseweg en de Bovensteweg.

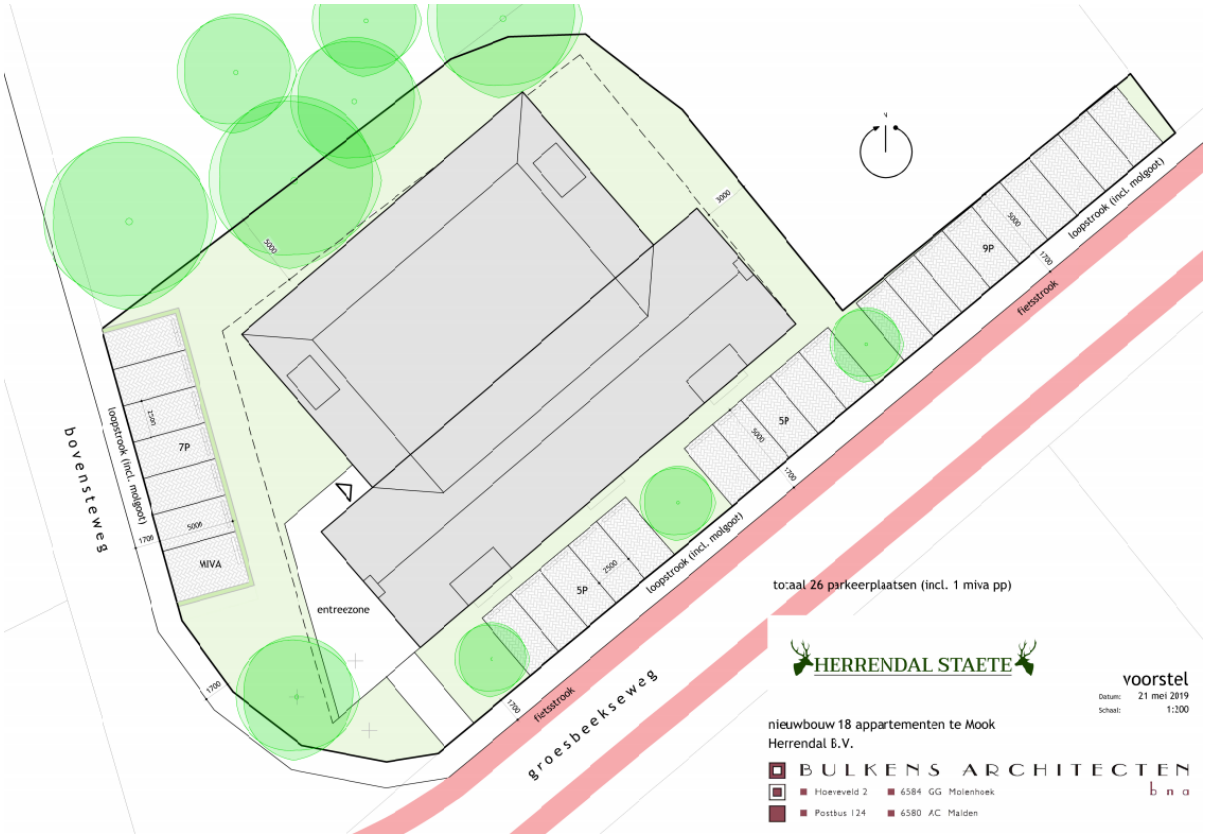
Inrichting perceel
Op de hoek van de Bovensteweg en de Groesbeekseweg komt een groene inrichting met bomen, net zoals dat in de huidige situatie het geval is. Door de prominente ligging van dit groen bepaalt dit, samen met het gebouw, het toekomstige beeld aan de Groesbeekseweg. Langs de Groesbeekseweg zullen aanvullend nog een aantal bomen geplant worden. Samen met het groen op de hoek van de Bovensteweg-Groesbeekseweg wordt hiermee aangesloten op de groene uitstraling van de omgeving.
Aan de achterzijde van het gebouw is het terrein eveneens groen ingericht. Dit perceelsdeel biedt daarmee ook ruimte voor de opvang van regenwater. Het parkeren vindt plaats rondom het gebouw, voor een deel grenzend aan de Bovensteweg en voor het merendeel grenzend aan de Groesbeekseweg.
Het beplantingsplan dat voor de ontwikkeling is opgesteld, is opgenomen in bijlage 1 bij de regels en voor het realiseren en de instandhouding van de beplanting is een voorwaardelijke verplichting opgenomen in de regels.

Ook in de nieuwe terreininrichting zullen keerwanden worden toegepast om de hoogteverschillen te kunnen overbruggen. Onderzocht zal worden of het mogelijk is om de karakteristieke gevelornamenten van het huidige bankgebouw terug te plaatsen op deze keerwanden. Hiermee wordt het kunstwerk gespaard en vertellen ze iets over de historie van de plek waar lange tijd de boerenleenbank van Mook gevestigd was.

Programma
Een woningbouwprogramma van maximaal 18 appartementen is het uitgangspunt. Dit bestaat uit een mix van 2 goedkope huurappartementen, 7 middeldure huurappartementen en 9 middeldure koopappartementen. De koopappartementen mogen in middeldure/dure huurappartementen omgezet worden. In het gebouw komen appartementen van verschillende groottes, variërend tussen circa 60 m^2 en 120 m^2.



Stedenbouwkundige analyse: aansluiten op het karakter van de omgeving



Voorlopig ontwerp (Bulkens Architecten)

2.4 Architectuur en beeldkwaliteit

2.4.1 Stedenbouw/Verkaveling

- Algemeen karakter/gewenste sfeer: vervangen huidig prominent gebouw door nieuw beeldbepalend appartementencomplex.
- Verkaveling:
  1. het gebouw is met name georiënteerd op de Groesbeekseweg
  2. aangesloten wordt op de bestaande rooilijnen
  3. er zijn geen bijgebouwen, de bergingen zijn opgenomen in het souterrain (dubbel grondgebruik)
- Massa: de hoogte is 2 lagen met een (forse) kap.
- Het hoogteverschil benutten voor dubbel grondgebruik (souterrain).

2.4.2 Architectuur

- Algemeen karakter/gewenste sfeer: de architectuur sluit aan op de traditionele architectuur van de panden in de omgeving. In het ontwerp is, voor zover mogelijk, rekening gehouden met de privacy van de omliggende woningen.
- Typologie: Gekozen kan worden voor een algemeen traditioneel ontwerp of een verwijzing naar de kenmerkende wederopbouwarchitectuur van de Delftse school (zie historische beschrijving 2.2).
- In de architectuur komt tot uitdrukking dat het gebouw zich met name oriënteert op de Groesbeekseweg en pas in tweede instantie op de Bovensteweg.
- Een kapvorm die aansluit bij de traditionele architectuur in de omgeving: (samengesteld) zadeldak of schilddak. De nok ligt voor het merendeel evenwijdig aan de Groesbeekseweg.
- Detaillering: details zoals topgevels, dakkapellen sluiten aan op de gewenste traditionele architectuur dan wel architectuur van de Delftse school.
- Materiaalgebruik: overwegend baksteen met keramische pannen.



Voorlopig ontwerp (Bulkens Architecten)



Referentiebeeld traditionele architectuur



Referentiebeeld architectuur met verwijzing naar Delftse school

2.4.3 Erfinrichting

- Algemeen karakter/gewenste sfeer: aansluiten op de groene uitstraling van de omgeving.
- Het bestaande groen rond de perceelsgrenzen wordt gerespecteerd. Rekening wordt gehouden met de kroonprojectie van de bomen op het aangrenzende perceel.
- Het terrein rondom het gebouw wordt zo groen mogelijk ingericht. Op de beeldbepalende hoek van de Bovensteweg en de Groesbeekseweg komt een plantsoen met bomen.
- Het parkeren vindt plaats op het eigen terrein. De parkeerplekken worden afgewisseld door bomen om de groene uitstraling van het terrein te optimaliseren.
- Onderzocht wordt of de gevelornamenten van het oude bankgebouw hergebruikt kunnen worden in de keermuren rondom het nieuwe appartementengebouw.



Inpassen plan in bestaande groene omgeving



Hergebruik gevelplastiek in nieuw te bouwen keerwanden

2.5 Duurzame stedenbouw

Een duurzame leefomgeving is een leefomgeving waarin bewust wordt omgegaan met energie, klimaat, grondstoffen, ruimte en groen. Ruimtelijke ontwikkelingen zijn een logisch moment om duurzaamheid te integreren in de planvorming. Dat wordt bereikt door de verschillende aspecten van duurzame stedenbouw vanaf het begin mee te nemen in de planvorming. Zo ontstaat een afwegingskader dat leidt tot een goed gemotiveerd plan dat voor die ene plek, in die omgeving en binnen de (financiële) kaders het beste plan is.

Duurzame stedenbouw bestaat voor een deel uit aspecten die sectoraal gezien al geruime tijd in beeld zijn. Denk aan de omgang met hemelwater dat bij voorkeur geborgen wordt op het eigen terrein en een goede stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing in de omgeving waarbij rekening wordt gehouden met natuur- en cultuurhistorische waarden. Zo ontstaat zowel een prettige leefomgeving voor mens en dier, en is het plan ook beter bestand tegen bijvoorbeeld hittestress, droogte en hevige regenval. Andere aspecten van duurzame stedenbouw zijn het multifunctioneel bouwen en het aspect circulair bouwen. Gebouwen met een passende architectuur dragen ook bij aan de duurzaamheid van de omgeving. Denk bijvoorbeeld aan de jaren-dertig-woonwijken welke nog steeds zeer gewild zijn (energetisch ligt daar een opgave, maar dat hele wijken nog steeds gewild zijn is óók duurzaam). Een aspect dat inmiddels ook centraal staat in de duurzame stedenbouw is het aspect energie. Dit geldt op gebouwniveau (bijvoorbeeld extra isoleren, toepassing zonnepanelen en warmtepompen) en op gebiedsniveau (grootschalige energieopwekking, warmte-koudeopslag). De wetgeving gaat hierin mee: nieuwe gebouwen dienen in 2021 (vrijwel) energieneutraal te worden gebouwd (BENG, Bijna Energie Neutraal gebouw). Duurzame stedenbouw is zo een instrument dat leidt tot plekken waar mensen zich prettig en veilig voelen. Een prettige leefomgeving is bovendien een gezonde leefomgeving wat betreft bodemkwaliteit, luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid.
Al deze thema's over ruimte, klimaat en mens dienen afgewogen te worden en in relatie te worden bezien met de investerings- en beheerkosten. Het resultaat van deze integrale afweging is een bepaald duurzaamheidsniveau dat in het stedenbouwkundige plan uitgewerkt kan worden. Dat vormt vervolgens weer de basis voor (onder meer) het bestemmingsplan om e.e.a. ook juridisch te borgen.

Planspecifiek
In voorliggend plan is sprake van zuinig ruimtegebruik omdat het een locatie in bestaand stedelijk gebied betreft (inbreidinglocatie). In eerste instantie is onderzocht welke mogelijkheden er waren om het huidige gebouw te herontwikkelen tot woongebouw. Omdat dit bouwtechnisch en financieel niet haalbaar bleek is gekozen voor nieuwbouw. Onderzocht zal worden welke hergebruikmogelijkheden er zijn van de vrijkomende materialen. Concreet is het voornemen of de gevelornamenten te hergebruiken in het plan.
Qua energiehuishouding worden een warmtepompinstallatie en zonnepanelen toegepast. Uiteraard zal het gebouw ontwikkeld en gebouwd worden volgens de eisen en voorwaarden van het huidige bouwbesluit en is de intentie van de initiatiefnemer te onderzoeken wat voor een duurzaamheidsaspecten daaraan toegevoegd kunnen worden.
Het terrein wordt optimaal groen ingericht met aanvullende boombeplanting. Dit draagt bij aan het voorkomen van hittestress en een te hoog oplopende binnentemperatuur. Tevens biedt het terrein zo meer mogelijkheden voor opvang van regenwater. Het huidige hoogteverloop blijft vrijwel ongewijzigd. Daarmee kan een gesloten grondbalans bewerkstelligd worden.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)
Gebiedsgericht
De SVIR benoemt een aantal aspecten van nationaal ruimtelijk belang. Het betreft de bescherming van de waterveiligheid aan de kust en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, de uitoefening van defensietaken, het Natuurnetwerk Nederland (voorheen de ecologische hoofdstructuur), de elektriciteitsvoorziening, de toekomstige uitbreiding van het hoofd(spoor)wegennet en de veiligheid rond rijksvaarwegen. Voorts betreft het enkele specifieke gebieden zoals de mainportontwikkeling van Rotterdam en Schiphol.
In het Barro heeft het Rijk voor deze onderwerpen regels opgesteld waarmee de SVIR juridisch verankerd is richting lagere overheden. Via het Besluit ruimtelijke ordening en het Besluit omgevingsrecht zijn deze regels aanvullend vastgelegd.
In de SVIR worden, naast de onderwerpen van nationaal belang, accenten geplaatst op het gebied van bestuurlijke verantwoordelijkheden. Het beleid betekent een decentralisatie van rijkstaken en bevoegdheden. Het Rijk gaat zo min mogelijk op de stoel van provincies en gemeenten zitten en lagere overheden, burgers en bedrijven krijgen, zolang het nationaal belang niet in het geding is, de ruimte om oplossingen te creëren.

Ladder duurzame verstedelijking
Een meer algemeen onderwerp uit de SVIR is 'duurzame verstedelijking'. Via de 'ladder voor duurzame verstedelijking' wordt een zorgvuldige afweging en besluitvorming geborgd bij ruimtelijke vraagstukken in stedelijk gebied. Het gebruik van deze ladder is opgenomen in het Bro (artikel 3.1.6 onder 2).
De ladder richt zich op nieuwe stedelijke ontwikkelingen. In de toelichting van een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, dient de behoefte aan die ontwikkeling te worden beschreven. Als de ontwikkeling buiten het bestaand stedelijk gebied plaatsvindt, moet bovendien gemotiveerd worden waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.
Het Bro beschrijft wat een stedelijke ontwikkeling is: "een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen."
Onder 'bestaand stedelijk gebied' wordt het volgende verstaan: "bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur."

Per 01 juli 2017 is de ladder voor duurzame verstedelijking herzien. Bij de herziening zijn onder meer de drie afzonderlijke 'treden' van de ladder losgelaten en is het begrip 'actuele regionale behoefte' gewijzigd in 'behoefte'. Nieuw is dat de laddertoets bij flexibele plannen kan worden doorgeschoven naar het moment van vaststelling van een wijzigings- of uitwerkingsplan.

Planspecifiek
Gebiedsgericht
Het plangebied ligt niet in een van de aangewezen gebieden van de SVIR en het Barro. Vanuit nationaal beleid zijn er geen specifieke randvoorwaarden voor dit plan.

Ladder duurzame verstedelijking
De realisatie van 18 woningen is een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Daarom dient de ladder voor duurzame verstedelijking te worden doorlopen.

Ten eerste dient de behoefte aan de appartementen onderbouwd te worden.
Een belangrijk document voor het gemeentelijk woonbeleid is de gemeentelijke Woonvisie 2017-2020. Daarnaast wordt het beleid bepaald door regionale afspraken met zowel de regio Noord Limburg als de regio Nijmegen en omstreken. Verder laat de gemeente zich leiden door de meest recente demografische prognoses, zoals die van de huishoudensgroei. Voor de kwantitatieve opgave gaat de gemeente op basis van de Woonvisie gemeente Mook en Middelaar 2017-2021 voor de periode 2015-2030 uit van een uitbreidingsbehoefte van 130 - 300 woningen (zie paragraaf 3.4.2). De gemeente heeft haar plancapaciteit afgestemd op de regionale afspraken (zie paragraaf 3.3.2 en 3.3.3). Het realiseren van de 18 appartementen in het plangebied levert een bijdrage aan de invulling van deze kwantitatieve behoefte.
Wat betreft de kwalitatieve opgave zet de gemeente in op een mix aan woningtypes in huur en koop, met het accent op woningen voor kleine huishoudens, woningen die geschikt (te maken) zijn voor mensen met een beperking en kleinschalige, vernieuwende woonconcepten. In Mook en Molenhoek is ruimte voor een diversiteit aan woonvormen. De gemeente heeft in verhouding tot de regionale woningvoorraad gemiddeld het hoogste aandeel koopwoningen. Het aandeel appartementen is relatief laag. Woonwensen duiden op een overschot aan (gewone) eengezinswoningen. Er is vooral vraag naar ouderenwoningen en appartementen. Hieruit kan geconcludeerd worden dat er in de gemeente behoefte is aan appartementen in alle prijssegmenten.
In 2019 is door Companen een woningmarktonderzoek gedaan in de regio Arnhem-Nijmegen. Hieruit blijkt dat er in de subregio Nijmegen tot 2030 met uitzondering van grondgebonden huurwoningen, naar alle woningtypen een groeiende vraag zal zijn. Voornamelijk de vraag naar sociale huurappartementen zal volgens de prognose groot zijn. Specifiek voor de gemeente Mook en Middelaar blijkt er tot 2030 vooral vraag te zijn naar particuliere huur appartementen en goedkope grondgebonden koopwoningen. Met het toevoegen 18 appartementen, waarvan de helft huurappartementen zijn (goedkoop en middelduur) en waarvan de koopappartementen ook in middeldure/dure huurappartementen omgezet mogen worden, sluit de ontwikkeling aan bij de behoefte die uit het woningmarktonderzoek naar voren komt.
In het centrum van Mook zijn twee grotere projecten met huurappartementen in ontwikkeling of ontwikkeld. Het woonzorgcomplex met huurappartementen gecombineerd met zorg is begin 2020 opgeleverd. Het andere project is gesitueerd aan het Raadhuisplein en moet nog gerealiseerd worden. Het gaat hier om goedkope huurappartementen voor jongeren. Het programma van 2 goedkope huurappartementen, 7 middeldure huurappartementen en 9 middeldure koopappartementen aan de Groesbeekseweg is een aanvulling op deze toevoegingen aan de woningvoorraad. Door de initiatiefnemer is bij makelaars navraag gedaan naar welk type appartementen vraag is. Hieruit kwam naar voren dat er inderdaad vraag is naar goedkope huurappartementen en middeldure koopappartementen. Vanuit de omgeving is er ook al concrete vraag naar de nieuwe appartementen. Het gaat daarbij om ouderen die vanuit een grondgebonden woning naar een gelijkvloers appartement willen verhuizen.
Er is daarmee zowel kwantitatief als kwalitatief behoefte aan de toe te voegen appartementen.

Daarnaast dient te worden ingegaan op de locatie van het initiatief. Het nieuwe appartementengebouw wordt gerealiseerd in bestaand stedelijk gebied op de locatie van een verouderd kantoorpand. Hiermee is er sprake van duurzaam ruimtegebruik.
De ladder voor duurzame verstedelijking is hiermee succesvol doorlopen.

Het initiatief is uitvoerbaar vanuit het rijksbeleid.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014

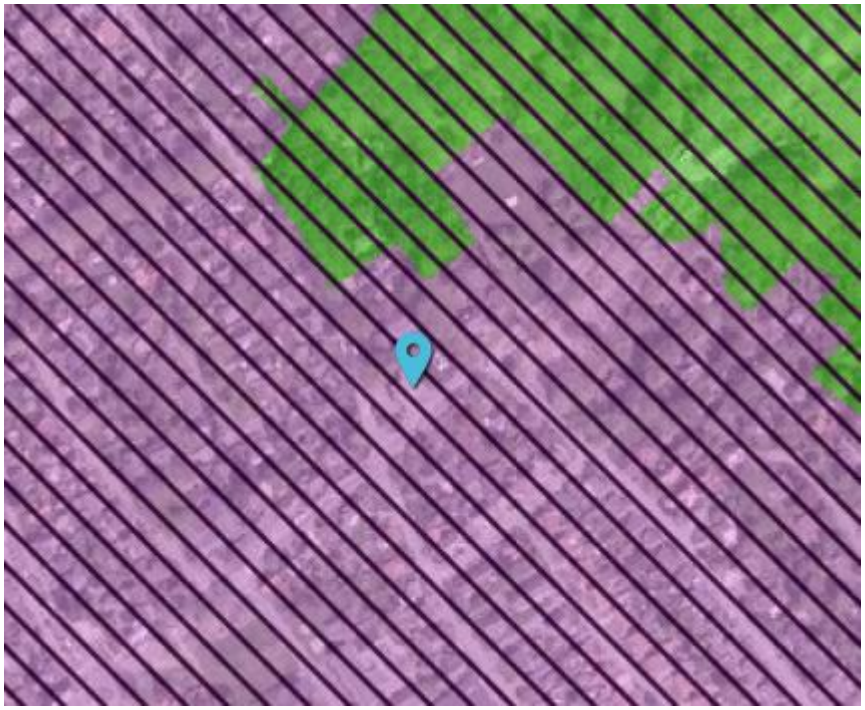
Op 12 december 2014 is door Provinciale Staten het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014, met bijbehorend plan m.e.r., de Omgevingsverordening Limburg 2014 en het Provinciaal Verkeers en-Vervoersprogramma vastgesteld.

In het POL staat kwaliteit centraal. Dat komt tot uiting in het koesteren van de gevarieerdheid van Limburg onder het motto 'meer stad, meer land', het bieden van ruimte voor verweving van functies, in kwaliteitsbewustzijn, en in dynamisch voorraadbeheer dat moet resulteren in een nieuwe vorm van groeien. Algemene principes voor duurzame verstedelijking sluiten hierop aan, zoals de ladder van duurzame verstedelijking en de prioriteit voor herbenutting van cultuurhistorische en beeldbepalende gebouwen.

Noord-Limburg kenmerkt zich door een aantrekkelijk woon- en leefklimaat. Er dient een transformatie van de bestaande woningvoorraad plaats te vinden, aangezien er nauwelijks bevolkingsgroei meer is. Daarbij zal primair worden gekozen voor inbreiding, aanpassing en functieverandering en slechts in beperkte mate voor uitbreiding in de nabijheid van kleine kernen. In het POL is opgenomen dat het toevoegen van nieuwe woningen aan de woningvoorraad dient te worden afgestemd met de door de gemeenteraden vastgestelde Regionale Structuurvisie Wonen Noord-Limburg (zie paragraaf 3.3.2).

Planspecifiek

Op onderstaande afbeelding is een uitsnede weergegeven van de kaart 'Duurzame verstedelijking' uit de Omgevingsverordening. Het plangebied is aangeduid als bebouwd gebied (roze), oftewel bestaand stedelijk gebied. Met voorliggend plan wordt een oud kantoorgebouw in het bestaand stedelijk gebied gesloopt en wordt er een appartementencomplex voor teruggebouwd. Hiermee past het initiatief binnen de principes van duurzame verstedelijking zoals omschreven in het provinciaal beleid. Hier wordt verder op ingegaan in paragraaf 3.3.



Kaart Duurzame verstedelijking, Omgevingsverordening 2014

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Strategische regiovisie Bergen, Gennep, Mook en Middelaar

De gemeenten Bergen, Gennep en Mook en Middelaar hebben samen een Strategische Regiovisie ontwikkeld om te bepalen waarin de gemeenten de komende tijd gaan investeren. Deze visie is door de gemeenteraad vastgesteld voor wat betreft toerisme en recreatie in de meest brede zin van het woord. Met deze strategische regiovisie willen deze gemeenten de regio beter tot haar recht laten komen en een bestendig perspectief voor het geheel garanderen. Hierin zijn wensen en ambities geformuleerd in zeven programma's en met twee sleutelprojecten is aangegeven welke ontwikkelingen met voorrang ter hand worden genomen. Hiermee is een kwaliteitsslag te bereiken die nodig is om de leefbaarheid te vergroten en de achterstand op het omliggende gebied te verkleinen.

Daarbij is gekozen voor een ontwikkelingsmodel met een onderscheidend profiel dat complementair is aan de stedelijke regio's in de nabije omgeving: in het noorden Arnhem/Nijmegen en in het zuiden Venlo. Van de groei van beide stedelijke regio's kan worden geprofiteerd, maar dan wél op de eigen manier, namelijk kleinschalig en duurzaam. De inzet is om in de regio een 'center of excellence' neer te zetten, met als steekwoorden: puur, authentiek, gastvrij en met respect voor de natuur en het landschap.

De regio heeft een aantal kwaliteiten die versterkt kunnen worden. Hierin wordt een viertal dragende functies onderscheiden waarop de hoofdprogramma's worden ingezet om de kwaliteitssprong te maken, namelijk: wonen, zorg, recreatie en toerisme en landbouw.

Planspecifiek

In de Strategische Regiovisie wordt het plangebied niet specifiek benoemd. Wel wordt benoemd dat binnen de wooneconomie nog plaats is voor een excellent, onderscheidend woonmilieu met ruimte voor verschillende wooncategorieën. Er is voor gekozen om woningbouw vooral op inbreidingslocaties (verdichten en functieverandering) te laten plaatsvinden en gelijktijdig de ruimtelijke kwaliteit te versterken.
Onderhavig plan betreft de sloop van een oud kantoorgebouw in bestaand stedelijk gebied en de realisatie van 2 goedkope huurappartementen, 7 middeldure huurappartementen en 9 middeldure koopappartementen op die locatie. Het geheel wordt groen ingepast. Hiermee wordt een excellent, onderscheidend woonmilieu gerealiseerd op een inbreidingslocatie. Tevens wordt met de herontwikkeling en een groene inpassing van het plan de ruimtelijke kwaliteit versterkt.

3.3.2 Regionale Structuurvisie Wonen Noord-Limburg

In de Regionale Structuurvisie Wonen van de regio Noord-Limburg staat het regionaal woonbeleid opgeschreven. De regio bestaat uit de gemeenten Beesel, Bergen, Gennep, Horst aan de Maas, Mook en Middelaar, Venlo, Venray en Peel en Maas. In de visie wordt door de regio samen met de provincie Limburg sturing gegeven aan de regionale woningmarkt. De visie kent vijf inhoudelijke pijlers:

1. Een gezonde woningmarkt in balans: nieuwbouw naar behoefte
2. De juiste woning op de juiste plek en dynamisch voorraadbeheer
3. Goed wonen voor iedereen, maar met extra aandacht voor...
4. Kwaliteit bestaande voorraad en kernen meer centraal
5. Een levensloopvriendelijke en duurzame regio

Een belangrijk ambitie die is voortgekomen uit de visie is het terugbrengen van de plancapaciteit. Op basis van de structuurvisie is afgesproken dat gemeenten die een overschot hebben aan plancapaciteit deze capaciteit terugbrengen. Afgesproken is dat gemeenten 40% van het overschot aan woningbouwplannen ten opzichte van de huishoudensgroei dienen te schrappen. De gemeente Mook en Middelaar heeft hier invulling aangegeven door twee uitleglocaties te schrappen. Het gaat om de locatie Cuijkse Steeg te Mook en de locatie Dorpstraat 2/2a te Middelaar. In totaal gaat het om 230 bouwtitels die niet meer op de planningslijst staan.

Met het schrappen van deze twee grote plannen heeft Mook en Middelaar ruimschoots voldaan aan de afspraak tot planreductie en is er weer beperkte ruimte om nieuwe woningen toe te staan.

In de regio Noord Limburg is de afspraak gemaakt dat nieuwe initiatieven/plannen van meer dan 10 woningen regionaal worden afgestemd. In dit geval is de regionale afstemming niet nodig, omdat deze ontwikkeling past binnen de afgesproken aantallen. In de Regionale Structuurvisie Noord Limburg is voor elke gemeente een lijst opgenomen met de plancapaciteit met betrekking tot bestaande initiatieven/plannen. Voor het centrum van Mook zijn 50 woningen opgenomen. De ontwikkeling van het woonzorgcomplex en de aanvullende woningbouw in het centrum van Mook bestaat uit 21 woningen. Dit betekent dat er nog eens ruimte is voor 29 woningen. De 18 woningen van dit project dienen gezien te worden als onderdeel van het woningbouwprogramma voor het centrum van Mook.

De regio wil een breed palet aan woonmilieus bieden dat aansluit bij de huidige en toekomstige inwoners van de regio. In de visie is een afwegingskader ontworpen dat regionaal en lokaal het instrument vormt om tot een heldere prioritering en onderbouwing van nieuwbouwplannen te komen. De werkwijze sluit aan bij de principes van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking.

Planspecifiek
Voorliggend plan past binnen de gemeentelijke woningbouwkaders die regionaal zijn afgestemd op basis van de Regionale Structuurvisie Wonen Noord-Limburg. In paragraaf 3.1 is voor het plan de Ladder voor Duurzame Verstedelijking succesvol doorlopen.

3.3.3 Woonagenda subregio Nijmegen en omstreken 2017-2027

Op 7 februari 2018 is door de Regio Nijmegen de Woonagenda subregio Nijmegen en omstreken 2017-2027 ondertekend. De gemeenten hebben gezamenlijk het volgende uitgangspunt bepaald: *Centraal staat goed wonen en leven voor alle huidige en toekomstige inwoners van de gemeenten. De woningvoorraad en woonomgeving moet kunnen voldoen aan de (veranderende) woonbehoeften van de inwoners met voldoende aanwezige of bereikbare voorzieningen in de buurt.*
Hieruit komen de ambities naar voren om te richten op beschikbaarheid en betaalbaarheid van woningen, het versterken van diversiteit en een duurzame en flexibele woningmarkt.
In de Woonagenda is als richtlijn een verdeling van het regionaal maximaal aantal te realiseren woningen in de periode 2017 tot 2027 opgenomen. De richtlijn voor het aantal te bouwen woningen in de gemeente Mook en Middelaar betreft ongeveer 350 woningen voor de periode tot 2027.

Planspecifiek
Voorliggend plan draagt met 18 appartementen bij aan de kwantitatieve behoefte zoals die regionaal is afgesproken. Met het realiseren van goedkope tot middeldure huurappartementen en middeldure koopappartementen worden betaalbare woningen gerealiseerd, waarmee ook aan de kwalitatieve ambitie van de regio wordt bijgedragen.

Het initiatief sluit aan bij de Woonagenda subregio Nijmegen en omstreken 2017-2027.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Mook & Molenhoek 2025

Deze Structuurvisie geeft de visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de kernen Mook en Molenhoek in de periode tot 2025. 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 hierin samengebracht voor zover deze betrekking hebben op de ruimtelijke structuur van de dorpen Mook en Molenhoek. Het doel van de visie 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 ten aanzien van de beide dorpen aan derden.
Voor het thema wonen geldt dat vanwege de ligging nabij Arnhem/Nijmegen en Venlo, er steeds vaker een beroep wordt gedaan op deze regio. Het aantal forenzen groeit. Daarnaast is er sprake van komende vergrijzing. Deze forenzen en de vergrijzing vereisen een nieuwe kijk op wonen. De behoefte aan woningbouw wordt gerealiseerd door het zoveel mogelijk benutten van inbreidingslocaties en daarmee een efficiënt gebruik van de (open) ruimte in de kernen. Het bouwen in de compacte dorpskernen moet bijdragen aan het verbeteren van de woonmilieus en de kwaliteit van het wonen de woonomgeving.

Planspecifiek
Onderhavig initiatief omvat de sloop van een oud kantoorgebouw en de realisatie van 18 appartementen op dezelfde plek in de kern Mook. Hiermee is sprake van efficiënt gebruik van de ruimte in de kernen. Tevens kunnen de appartementen bijdragen aan een invulling van de woningbehoefte van forenzen die naar de regio trekken. Het plangebied ligt net buiten de zone die is aangewezen voor 'verweving kern en stuwwal', waarbinnen extra woningen enkel mogelijk zijn als er extra aandacht is voor de inpassing met groen. Het plan sluit daarmee aan op de structuurvisie.

3.4.2 Woonvisie gemeente Mook en Middelaar 2017-2021

Een belangrijk document voor het gemeentelijk woonbeleid is de gemeentelijke Woonvisie 2017-2021. Daarnaast wordt het beleid bepaald door regionale afspraken met zowel de regio Noord Limburg als de regio Nijmegen en omstreken. Verder laat de gemeente zich leiden door de meest recente demografische prognoses, zoals die van de huishoudensgroei. Met de Woonvisie 2017-2021 stelt de gemeente haar woonbeleid voor de komende jaren vast. De Woonvisie vorm de basis voor het woningbouwprogramma in de komende jaren, afstemming met buurgemeenten en prestatieafspraken met woningcorporatie Destion. De visie is een nadere uitwerking van de Regionale Structuurvisie Wonen Noord-Limburg. Centraal staat de doelstelling: 'aantrekkelijk woon- en leefklimaat' passend bij (veranderende) vraag van de consument, nu en straks. Om deze doelstelling te bereiken is het woonbeleid in 3 pijlers verder uitgewerkt:

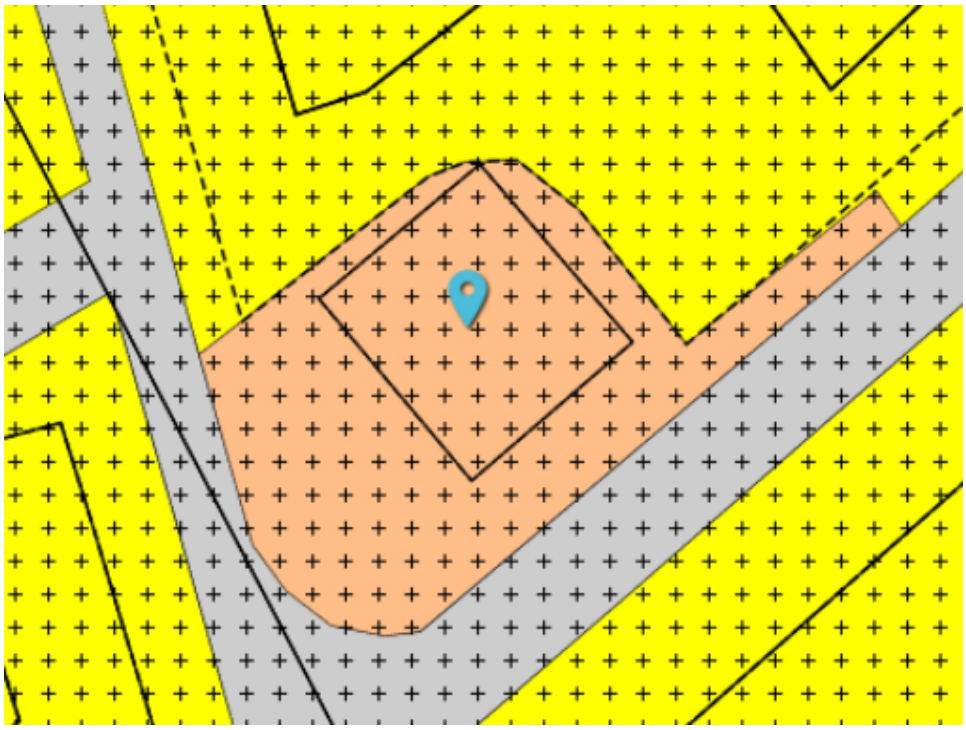
1. Kwaliteit woon- en leefomgeving in de dorpen
2. De juiste woning op de juiste plek
3. Samen werken aan een aantrekkelijke gemeente

Voor de kwantitatieve opgave gaat de gemeente voor de periode 2015-2030 uit van een uitbreidingsbehoefte van 130-300 woningen. Bij de Regionale Structuurvisie Wonen Noord Limburg is de plancapaciteit van de gemeente op 1 januari 2015 opgenomen. De plancapaciteit bestaat uit circa 507 woningen. Er is dus sprake van een ruime overmaat. Met het voorlopig op ‘hold’ zetten van de woningbouwplannen aan de Cuijkse Steeg in Mook en Dorpsstraat 2 in Middelaar wordt de plancapaciteit voor de periode tot 2025 met 230 woningen teruggebracht tot circa 280 woningen. In het overzicht met de plancapaciteit staat het centrumplan van Mook genoemd met een aantal van 50 woningen. De ontwikkeling van het woonzorgcomplex en de aanvullende woningbouw in het centrum van Mook bestaat uit 21 woningen. Dit betekent dat er nog eens ruimte is voor 29 woningen. De 18 woningen van dit project dienen gezien te worden als onderdeel van het woningbouwprogramma voor het centrum van Mook.

Wat betreft de kwalitatieve opgave zet de gemeente in op een mix aan woningtypes in huur en koop, met het accent op woningen voor kleine huishoudens, woningen die geschikt (te maken) zijn voor mensen met een beperking en kleinschalige, vernieuwende woonconcepten. In Mook en Molenhoek is ruimte voor een diversiteit aan woonvormen. Door de nabijheid en bereikbaar van Nijmegen, en de toekomstige snelfietsroute, zijn er extra mogelijkheden voor woningbouw ten behoeve van jongeren en woningzoekenden uit de stad die een volgende stap in hun wooncarrière zetten (ruimte, groen en rust).
De gemeente heeft in verhouding tot de regionale woningvoorraad gemiddeld het hoogste aandeel koopwoningen. Het aandeel appartement is relatief laag. Woonwensen duiden op een overschot aan (gewone) eengezinswoningen. Er is vooral vraag naar ouderenwoningen en appartementen.

Planspecifiek
De gemeente heeft haar plancapaciteit afgestemd op de regionale afspraken. Het realiseren van de 18 appartementen in het plangebied levert een bijdrage aan de invulling van de kwantitatieve behoefte van 130-300 woningen in de periode 2015-2030. Met het toevoegen van een mix van goedkope/middeldure huurappartementen en middeldure koopappartementen wordt voorzien in de vraag naar appartementen en woningen voor kleine huishoudens en starters. Daarmee sluit het plan aan bij de gemeentelijke Woonvisie.

3.4.3 Geldend bestemmingsplan
Ter plaatse van het plangebied geldt het bestemmingsplan 'Mook en Molenhoek', vastgesteld op 4 juli 2013. Het plangebied heeft de enkelbestemming 'Gemengd'. Binnen deze bestemming zijn kantoren, dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen (beperkt tot de eerste bouwlaag) en wonen (uitgezonderd op de eerste bouwlaag) toegestaan.
Het plangebied heeft de dubbelbestemming 'Waarde - archeologische verwachting 2'. Tevens geldt de gebiedsaanduiding 'kleinschalige toeristische verblijfseenheden'. Bijgevoegd een uitsnede van het geldende bestemmingsplan.


Uitsnede bestemmingsplan 'Mook en Molenhoek' (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Omdat de voorgenomen bouw van 18 appartementen niet past binnen het geldende bestemmingsplan is voorliggende herziening opgesteld.

Hoofdstuk 4 Uitvoerbaarheid

De uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan moet als gevolg van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aangetoond worden (artikel 3.1.6 van het Bro). Daaronder valt zowel de onderzoeksverplichting naar verschillende ruimtelijk relevante aspecten (geluid, bodem, etc.) als ook de economische uitvoerbaarheid van het plan.

4.1 Milieu

4.1.1 Bodem

Op grond van de Wet Bodembescherming (Wbb) moet aangetoond worden dat de kwaliteit van de bodem en het grondwater in het plangebied in overeenstemming zijn met het beoogde gebruik. De bodemkwaliteit kan namelijk van invloed zijn op de beoogde functie van het plangebied. Bij een functiewijziging zal in veel gevallen een specifiek bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd.

Planspecifiek

Voorliggend plan betreft de realisatie van 18 appartementen. Voor deze ontwikkeling is een bodemonderzoek uitgevoerd. Het volledige onderzoeksrapport is toegevoegd als bijlage 1. Hierin wordt geconcludeerd dat de aangetroffen lichte verontreinigingen, gezien de aard en mate ervan, geen reden geven voor nader onderzoek. Er wordt geadviseerd om in een later stadium onderzoek te doen naar asbest in puin.

Het initiatief is uitvoerbaar met betrekking tot het aspect bodem.

4.1.2 Lucht

De mate van blootstelling aan luchtverontreiniging speelt een rol in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Met betrekking tot 'luchtkwaliteit' zijn twee aspecten van belang. Ten eerste of de luchtkwaliteit ter plaatse de nieuwe functie toelaat (de gevoeligheid van de bestemming) en ten tweede wat de bijdrage is van het plan aan die luchtkwaliteit.

Luchtkwaliteit ter plaatse

In de Wet milieubeheer zijn normen opgenomen voor de concentraties van een aantal stoffen in de buitenlucht ter bescherming van de mens. De twee belangrijkste stoffen zijn PM_{10} (fijnstof) en NO_2 (stikstofdioxide). Voor beide stoffen bedraagt de grenswaarde 40 $\mu g/m^3$.

Bijdrage aan luchtkwaliteit

In de Wet milieubeheer zijn de belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen opgenomen. De Wet maakt een onderscheid tussen 'kleine' en 'grote' projecten. Kleine projecten dragen 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan verslechtering van de luchtkwaliteit. Een paar honderd grote projecten dragen juist wel 'in betekenende mate' bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Het gaat hierbij vooral om bedrijventerreinen en infrastructuur (wegen).

Wat het begrip 'in betekenende mate' precies inhoudt, staat in de algemene maatregel van bestuur "Niet in betekenende mate bijdragen" (Besluit NIBM). Op hoofdlijnen komt het erop neer dat 'grote' projecten die jaarlijks meer dan 3 procent bijdragen aan de jaargemiddelde norm voor fijn stof en stikstofdioxide (1,2 microgram per m^3) een 'betekenend' negatief effect hebben op de luchtkwaliteit. 'Kleine' projecten die minder dan 3 procent bijdragen, kunnen doorgaan zonder toetsing. Dat betekent bijvoorbeeld dat lokale overheden een toevoeging van minder dan 1.500 huizen niet hoeven te toetsen aan de normen voor luchtkwaliteit, omdat een dergelijk project per definitie niet boven de 3%-norm komt.

Planspecifiek

Luchtkwaliteit ter plaatse van het initiatief

Vanuit een goede ruimtelijke ordening is de huidige luchtkwaliteit ter plaatse getoetst met behulp van de NSL Monitoringstool (www.nsl-monitoring.nl). Door de metingen ter plaatse te toetsen aan de grenswaarden is gekeken of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Uit metingen van het rekenpunt 15989502 (aan de Rijksweg (N271) ter hoogte van plangebied) zijn de volgende concentraties naar voren gekomen:

	NO2 (stikstofdioxide)	PM10 (Fijn stof)
Gemeten totale concentratie jaargemiddelde 2017 (µg/m^3)	22,2 µg/m^3	18,9 µg/m^3
Grenswaarde concentratie (µg/m3)	40 µg/m^3	40 µg/m^3

De gemeten concentraties stikstofdioxide en fijn stof liggen ruim onder de gestelde grenswaarden. Met betrekking tot de luchtkwaliteit zijn geen belemmeringen voor onderhavig initiatief.

Bijdrage initiatief

Ten aanzien van de bijdrage aan luchtkwaliteit is het initiatief (toevoegen van 18 woningen) van geringe omvang ten opzichte van de benoemde grenswaarde (3%, toevoegen van 1.500 woningen). Op basis van de te verwachten toename aan verkeersbewegingen ten gevolge van het project is te concluderen dat dit project 'niet in betekende mate' bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Een nadere toetsing ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit kan daarom achterwege blijven.

Het initiatief is uitvoerbaar met betrekking tot het aspect luchtkwaliteit.

4.1.3 Geluid

De mate waarin het geluid het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). De kern van de wet is dat geluidsgevoelige objecten worden beschermd tegen geluidhinder uit de omgeving. In de Wgh worden de volgende objecten beschermd:

- woningen;
- geluidgevoelige gebouwen, zoals scholen, ziekenhuizen, verzorgings- en verpleeghuizen, psychiatrische instellingen en kinderdagverblijven;
- geluidsgevoelige terreinen (woonwagenstandplaatsen en bestemde ligplaatsen voor woonschepen).

Het beschermen van deze geluidsgevoelige objecten gebeurt aan de hand van vastgestelde zoneringen. Binnen deze zones bepaalt het bevoegd gezag de te hanteren grenswaarden. Er geldt een voorkeursgrenswaarde en een bovengrens (hoger mag niet). De Wgh gaat verder onder meer ook in op geluidwerende voorzieningen, geluidbelastingkaarten en actieplannen. De belangrijkste bronnen van geluidhinder die bij een ruimtelijke ontwikkeling aan de orde kunnen zijn betreffen: industrielawaai, wegverkeerslawaai en spoorweglawaai.

Planspecifiek

Voorliggend plan voorziet in het toevoegen van meerdere geluidgevoelige objecten. Het plangebied ligt op de hoek van de Groesbeekseweg en de Bovensteweg. Industrielawaai en spoorweglawaai zijn hier niet aan de orde. Om te bepalen wat de effecten zijn van wegverkeerslawaai is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het gehele onderzoeksrapport is toegevoegd als bijlage 2. De wegen in de nabijheid van het plangebied zijn 30 km wegen zonder geluidzone. De geluidbelasting op de gevels van het gebouw hoeft daarom niet te worden getoetst aan de Wet geluidhinder.

De geluidbelasting door niet gezoneerde wegen wordt beschouwd in het kader van een goede ruimtelijke ordening. De geluidbelasting door alle wegen samen bedraagt 62 dB op de hoogste geluidbelaste gevel. Voor het aspect geluid zal sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening als voor de appartementen wordt voldaan aan de eisen voor de geluidwering conform het Bouwbesluit.

Het initiatief is uitvoerbaar met betrekking tot het aspect geluid.

4.1.4 Milieuzonering

Milieuzonering is het aanbrengen van een ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. Doel is om bij het opstellen van een ruimtelijk plan een goed en veilig leefklimaat te waarborgen, maar tegelijkertijd ook aan bedrijven voldoende milieuruimte te bieden voor het uitoefenen van hun activiteiten.

De mate waarin bedrijven invloed hebben op hun omgeving is afhankelijk van de aard van de bedrijvigheid en de afstand tot een gevoelige bestemming. Milieugevoelige bestemmingen zijn gebouwen en terreinen die naar hun aard bestemd zijn voor het verblijf van personen gedurende de dag of nacht of een gedeelte daarvan (bijvoorbeeld woningen). Daarnaast kunnen ook landelijke gebieden en/of andere landschappen belangrijk zijn bij een zonering tot andere, minder gevoelige, functies zoals bedrijven.

Milieuzonering heeft betrekking op aspecten met een ruimtelijke dimensie, zoals geluid, geur, gevaar en stof. De mate van belasting, en daarmee de gewenste aan te houden afstand, kan per aspect en per bedrijfstype en verschillen. In de publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) is een lijst opgenomen met daarin de minimale richtafstanden tussen een gevoelige bestemming en bedrijven. Van deze richtafstanden kan worden afgeweken, mits wordt onderbouwd waarom de feitelijke milieuhinder als minder belastend wordt gezien.

Het belang van milieuzonering wordt steeds groter aangezien functiemenging steeds vaker voorkomt. Hierbij is het motto: 'scheiden waar het moet, mengen waar het kan'.

Planspecifiek

Ten westen van het plangebied ligt het centrum van Mook met veel centrumfuncties. De dichtstbijzijnde centrumfuncties liggen op 90 meter afstand van het plangebied. Dit betreft een medisch centrum aan de Groesbeekseweg 5 en een kantoorgebouw ten behoeve van financiële dienstverlening aan de Groesbeekseweg 9. Hiervoor gelden richtafstanden van minimaal 10 meter voor het aspect geluid.
Ten noordoosten van het plangebied ligt op circa 90 meter afstand een oorlogsbegraafplaats. Voor begraafplaatsen geldt voor het aspect geluid een richtafstand van minimaal 10 meter. De afstanden tussen het plangebied en de genoemde functies voldoen aan de richtafstanden. Overige milieubelastende functies liggen op nog grotere afstand, waarmee wordt voldaan aan de richtafstanden. Met voorliggend plan is sprake van een goed woon- en leefklimaat voor de 18 toe te voegen woningen. Tevens worden met de ontwikkeling geen bedrijven belemmerd in hun bedrijfsvoering.

Het initiatief is uitvoerbaar met betrekking tot het aspect milieuzonering.

4.1.5 Externe veiligheid

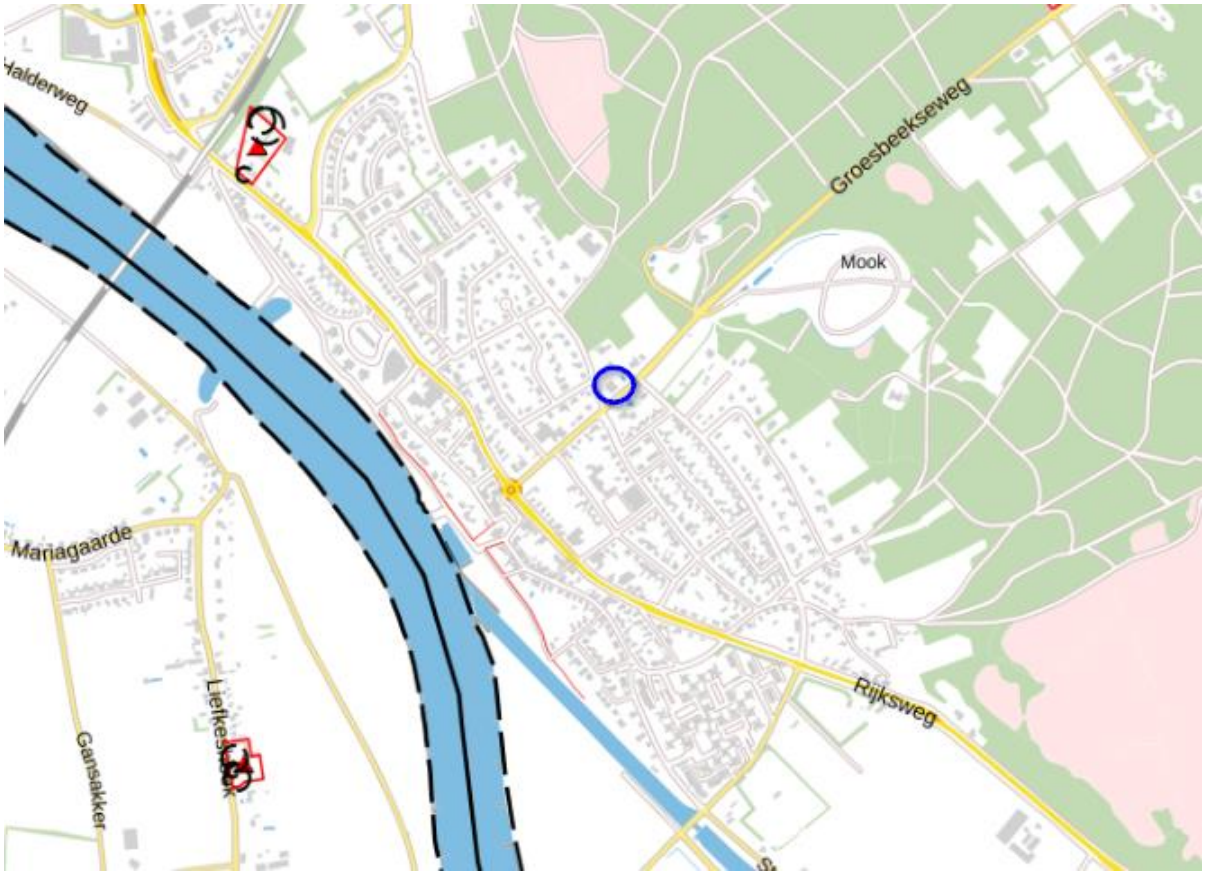
Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving die ontstaan door opslag, productie, gebruik en vervoer van gevaarlijke stoffen. Hierbij gaat het om risicovolle inrichtingen, transportroutes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en buisleidingen.

De verplichting om in een ruimtelijk plan in te gaan op deze risico's komt voort uit het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen' (Bevi), het 'Besluit externe veiligheid transportroutes' (Bevt) en het 'Besluit externe veiligheid buisleidingen' (Bevb). Daarnaast zijn in het Activiteitenbesluit milieubeheer en het Vuurwerkbesluit veiligheidsafstanden genoemd die moeten worden aangehouden rond stationaire risicobronnen, niet zijnde een Bevi-inrichting.
De wetgeving richt zich op het beschermen van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten. Kwetsbaar zijn onder meer woningen, onderwijs- en gezondheidsinstellingen, en kinderopvang- en dagverblijven, en grote kantoorgebouwen (>1500 m²). Beperkt kwetsbaar zijn kleinere kantoren en winkels, horeca, parkeerterreinen en bedrijfsgebouwen waarin geen grote aantallen personen aanwezig zijn.

Binnen het beoordelingskader voor externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico (PR) van 10^{-6} per jaar en het groepsrisico (GR). Het plaatsgebonden risicobeleid bestaat uit harde afstandscontouren tussen risicobron en (beperkt) kwetsbaar object. Het wordt uitgedrukt in een contour van 10^{-6} per jaar (de kans dat per jaar 1 persoon overlijdt door een ongeluk met een gevaarlijke stof mag niet groter zijn dan 1 op een miljoen). Het groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Bij de berekening van het groepsrisico spelen mee de aard en hoeveelheid van de gevaarlijke stoffen en het aantal potentiële slachtoffers.

Voor de beoordeling van een ruimtelijk plan moet worden vastgesteld of het plangebied is gelegen binnen de PR en/of de invloedsgebieden van het GR. Binnen de 10^{-6}-contour is het realiseren van kwetsbare objecten niet toegestaan.

Planspecifiek
Via de website risicokaart.nl kan voor de locatie worden vastgesteld of er in de directe omgeving inrichtingen, buisleidingen en / of belangrijke transportroutes aanwezig zijn die in het kader van de externe veiligheid van belang zijn. Bijgevoegd een screenshot van die website.



Uitsnede risicokaart met plangebied blauw omcirkeld

Hieruit is op te maken dat op ruim 430 meter van het plangebied een basisnetroute voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het water ligt. Het plangebied ligt echter niet in de plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} of het invloedsgebied van deze transportroute (200 meter). Verder zijn in de nabije omgeving van het plangebied geen inrichtingen, buisleidingen of andere transportroutes aanwezig die in het kader van externe veiligheid relevant zijn.

Het initiatief is uitvoerbaar op het gebied van externe veiligheid.

4.2 Water

Water is een belangrijk thema in de ruimtelijke ordening. Door verstandig om te gaan met het water kan verdroging en wateroverlast voorkomen worden en de kwaliteit van het water hoog gehouden worden.
Op Rijksniveau en Europees niveau zijn de laatste jaren veel plannen en wetten gemaakt met betrekking tot water. De belangrijkste hiervan zijn het Waterbeleid voor de 21e eeuw, de Waterwet en het Nationaal Waterplan.

Waterbeleid voor de 21e eeuw
De Commissie Waterbeheer 21e eeuw heeft advies uitgebracht over het toekomstige waterbeleid in Nederland. De adviezen van de commissie staan in het rapport 'Anders omgaan met water, Waterbeleid voor de 21ste eeuw' (WB21). De kern van het rapport WB21 is dat water de ruimte moet krijgen, voordat het die ruimte zelf neemt. In het Waterbeleid voor de 21e eeuw worden twee principes (drietrapsstrategieën) voor duurzaam waterbeheer geïntroduceerd:

- vasthouden, bergen en afvoeren: dit houdt in dat water zoveel mogelijk bovenstrooms wordt vastgehouden in de bodem en in het oppervlaktewater. Indien nodig wordt overtollig water tijdelijk geborgen in bergingsgebieden en pas als vasthouden en bergen niet meer mogelijk is wordt het water afgevoerd.
- schoonhouden, scheiden en zuiveren: hier gaat het erom dat het water zoveel mogelijk schoon wordt gehouden. Vervolgens worden schoon en vuil water zoveel mogelijk gescheiden en als laatste komt het zuiveren van verontreinigd water aan bod.

Waterwet
De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Daarnaast levert de Waterwet een flinke bijdrage aan kabinetsdoelstellingen zoals vermindering van regels, vergunningstelsels en administratieve lasten. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de aloude vergunningstelsels uit de voorheen afzonderlijke waterbeheerwetten zijn gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de watervergunning.

Nationaal Waterplan
Op basis van de Waterwet is het Nationaal Waterplan vastgesteld door het kabinet. Dit Nationaal Waterplan geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de planperiode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, beschikbaarheid van voldoende en schoon water en de diverse vormen van gebruik van water. Het geeft maatregelen die in de periode 2016-2021 genomen moeten worden om Nederland ook voor toekomstige generaties veilig en leefbaar te houden en de kansen die water biedt te benutten.

Watertoets
De 'watertoets' is een instrument dat waterhuishoudkundige belangen expliciet en op evenwichtige wijze laat meewegen bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten. Het is geen technische toets, maar een proces waarbij de initiatiefnemer van een ruimtelijk plan en de waterbeheerder met elkaar in gesprek gaan voorafgaand aan de vaststelling van het plan. De watertoets bestaat uit twee onderdelen:
- de verplichting aan initiatiefnemers van ruimtelijke plannen om de waterbeheerder vroegtijdig in de planvorming te betrekken, en
- de verplichting aan initiatiefnemers van ruimtelijke plannen om in hun plan verantwoording af te leggen over de manier waarop omgegaan is met de inbreng van de waterbeheerder. Dit laatste gebeurt doorgaans in de waterparagraaf bij het betreffende plan.

Planspecifiek
Er is geen oppervlaktewater aanwezig in of rondom het plangebied. Het plangebied is in de huidige situatie nagenoeg geheel verhard. In de toekomstige situatie wordt een deel van het plangebied groen ingericht (minstens 10% van de oppervlakte van het plangebied). Het verhard oppervlak in het plangebied neemt daarmee af, waardoor er geen compensatie van een toename van verhard oppervlak nodig is. Het hemelwater en afvalwater wordt gescheiden aangeboden. Hemelwater wordt op eigen terrein verwerkt, hiervoor zijn voldoende mogelijkheden (infiltreren in het groen, infiltratiekratten). De exacte wijze van verwerken van het hemelwater zal in het kader van de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen verder worden uitgewerkt. Hierbij zullen de toetsingspunten van de Keur van waterschap Limburg betrokken worden.

Het initiatief is uitvoerbaar met betrekking tot het aspect water.

4.3 Ecologie

Bij ruimtelijke ingrepen dient rekening te worden gehouden met de natuurwaarden ter plaatse. Per 01-01-2017 zijn de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora en faunawet en de Boswet opgegaan in de nieuwe Wet natuurbescherming. De Wet natuurbescherming beschermt natuurgebieden, inheemse soorten en het bosopstanden in Nederland.

Gebiedsbescherming
In de Wet natuurbescherming worden de zogenoemde Natura 2000-gebieden beschermd. Natura 2000 is de overkoepelende naam voor gebieden die worden beschermd vanuit de Vogel- en Habitatrichtlijn. Volgens deze Europese richtlijnen moeten lidstaten specifieke diersoorten en hun natuurlijke leefomgeving (habitat) beschermen om de biodiversiteit te behouden. Natura 2000-gebieden kennen een zogenaamde 'externe werking'. Dit betekent dat ontwikkelingen die buiten de begrenzing van de Natura 2000-gebieden gelegen zijn, ook getoetst moeten worden of er significant negatieve effecten optreden op het betreffende gebied.

Soortenbescherming
Een hoofdstuk in de Wet natuurbescherming regelt de bescherming van de in het wild voorkomende inheemse planten en dieren: de soortenbescherming. De wet richt zich vooral op het in stand houden van populaties van soorten die bescherming behoeven. In de wet zijn algemene en specifieke verboden vastgelegd ten aanzien van beschermde dier- en plantensoorten. Bekeken moet worden in hoeverre ruimtelijke plannen negatieve gevolgen hebben op beschermde dier- en plantensoorten en of er compenserende of mitigerende maatregelen genomen moeten worden. De wet geeft de mogelijkheid aan provincies om voor een bepaald aantal soorten via een verordening een algemene vrijstelling op bepaalde verbodsbepalingen te geven. Daarnaast geldt voor iedereen in Nederland altijd, dus ook los van het voorliggende beoogde ruimtelijke project, dat de zorgplicht nageleefd moet worden bij het verrichten van werkzaamheden. Voor menige soort geldt dat indien deze zorgplicht nagekomen wordt een bepaald beoogd project uitvoerbaar is.

Planspecifiek
Voor onderhavig plan is een quickscan flora en fauna uitgevoerd. Het gehele onderzoeksrapport is toegevoegd als bijlage 3. De belangrijkste conclusies ten aanzien van gebiedsbescherming en soortenbescherming worden hieronder beschreven.

Gebiedsbescherming
Het plangebied maakt geen deel uit van een beschermd gebied en/of locatie betreffende Natura 2000 of het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Ten zuidoosten van het plangebied ligt op 2 km afstand het Natura 2000-gebied 'Sint-Jansberg'. Ten noorden van het plangebied ligt op circa 60 meter afstand een Goudgroene natuurzone (NNN). Gezien de aard van de werkzaamheden, de afstand tot de gebieden en de beoogde situatie is van externe werking op omliggende Natura 2000-gebieden geen sprake. Voor stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden zijn de verkeersbewegingen en met gas verwarmde gebouwen de relevante stikstofuitstotende bronnen. In dit geval is er een gasverwarmd gebouw aanwezig, waarvoor in de plaats gasloze appartementen worden gebouwd. Daarnaast neemt het aantal verkeersbewegingen van en naar het plangebied in de toekomstige situatie af vergeleken met de huidige situatie (zie par. 4.4). Daarmee neemt de stikstofuitstoot in het plangebied af en is er logischerwijs geen sprake van een toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. Om dit te onderbouwen is een voortoets stikstofdepositie opgesteld, waarin ook het effect van de aanlegfase van het project is onderzocht, zie bijlage 4. Hierin is de toekomstige stikstofdepositie berekend. De conclusie is dat er zowel in de gebruiksfase als de aanlegfase geen sprake is van een bijdrage aan depositie op Natura 2000-gebieden groter dan 0,00 mol/ha/j. Er is daarmee wat betreft stikstof geen sprake van negatieve effecten op Natura 2000-gebieden. Ten aanzien van het Natuurnetwerk Nederland geldt dat externe werking geen toetsingskader is.

Soortenbescherming
Het te slopen kantoorgebouw heeft potentie voor vleermuizenverblijfplaatsen. Aanvullend onderzoek hiernaar zal voorafgaand aan de sloop van het gebouw gebeuren. Wanneer uit het onderzoek blijkt dat een ontheffing Wet natuurbescherming nodig is, kan deze naar verwachting in combinatie met het nemen van gerichte maatregelen worden verleend. Het plan leidt niet tot aantasting van overige beschermde soorten. Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden dient rekening te worden gehouden met de (mogelijke) aanwezigheid van foeragerende vleermuizen en algemene broedvogels. Voor deze soorten dienen eventueel maatregelen te worden getroffen om effecten te voorkomen. De te nemen maatregelen zijn opgenomen in het onderzoeksrapport.

De uitvoerbaarheid van het initiatief voor ecologie is hiermee aangetoond.

4.4 Verkeer

Onderdeel van goede ruimtelijke ordening is het effect van een beoogd nieuw project op de verkeersstructuur. Met voorliggend plan behoudt het plangebied de bestaande ontsluiting aan de Bovensteweg, die uitkomt op de Groesbeekseweg. Het plangebied ligt in de bebouwde kom in een 30 km zone. Het initiatief omvat de bouw van 18 appartementen op de locatie van een voormalig kantoorgebouw.
In de huidige situatie is er sprake van een kantoor met baliefunctie met een brutovloeroppervlakte (bvo) van circa 1.000 m². Hiervoor geeft het CROW (publicatie 317) een gemiddeld verkeerskengetal (voor schil centrum in weinig stedelijk gebied) van 13,7 verkeersbewegingen per 100 m² bvo. Bij een bvo van 1.000 m² komt dit neer op 137 verkeersbewegingen per dag in de huidige situatie.
In de toekomstige situatie komen er 9 goedkope/middeldure huurappartementen en 9 middeldure koopappartementen. Hiervoor geeft het CROW gemiddelde kengetallen van 4,1 per goedkoop/middelduur huurappartement en 5,9 per middelduur koopappartement. Dit levert een toekomstige verkeersgeneratie van (36,9 + 53,1 =) 90 verkeersbewegingen per dag.
Het aantal verkeersbewegingen van en naar het plangebied zal daarmee afnemen met (137 - 90 =) 47 verkeersbewegingen per dag.

Het is belangrijk dat de nieuwe situatie niet ten koste gaat van de verkeersveiligheid. De Groesbeekseweg loopt richting het noorden op in hoogte, waardoor afdalend verkeer richting het zuiden een hoge snelheid kan hebben. In het plan zijn overeenkomstig de bestaande situatie, haakse parkeerplaatsen aanwezig langs de Groesbeekseweg. De Groesbeekseweg is vanaf de rotonde Raadhuisplein tot aan de komgrens een 30 km/h zone. Binnen een 30 km/h zone is haaks parkeren toegestaan. Om te voorkomen dat er over de Groesbeekseweg te hard gereden wordt, zijn er in het verleden diverse maatregelen genomen. Vlak voor het plangebied, bij de Generaal Gavinstraat, is een plateau gerealiseerd en bij de aansluiting van de Groesbeekse en de Bovensteweg is een slinger gerealiseerd waarmee kenbaar is gemaakt dat dit een 30 km/h weg is. Tussen dit plateau en de slinger wordt het nieuwe gebouw gerealiseerd.
Mede gelet op de helling van de Groesbeekseweg blijft opletten en uitkijken noodzakelijk, dit geldt voor alle weggebruikers. Tussen de haakse parkeerplaatsen en de Groesbeekseweg komt een trottoir te liggen met een breedte die varieert tussen 1,65 en 1,70 meter. De breedte van het trottoir maakt het mogelijk dat wegrijdende automobilisten kunnen manoeuvreren en uitzicht hebben op de weg (fietspad en rijbaan). Daarnaast wordt aankomend verkeer, fiets én auto, niet geconfronteerd met plots achteruit rijdend verkeer. Een trottoirband met een overrijdbaar hoogteverschil kan de scheiding tussen de rijbaan en het trottoir verduidelijken. De intensiteit van het gebruik van het trottoir ter plaatse is naar verwachting gering. De beschikbare breedte van het trottoir is hiermee in overeenstemming. Bovendien zal het aantal verkeersbewegingen vergeleken met de planologisch toegestane situatie afnemen. Geconcludeerd kan worden dat het plan geen negatief effect heeft op de verkeersveiligheid ter plaatse.

Wat betreft parkeren wordt in de gemeente Mook en Middelaar aangesloten bij de gemiddelde parkeernormen van het CROW (publicatie 317) voor de schil van het centrum in weinig stedelijk gebied. Het plan voorziet in 9 goedkope/middeldure huurappartementen en 9 middeldure koopappartementen.

Woningtype	**aantal woningen**	**parkeernorm***	**parkeerbehoefte**
Huur, appartement, midden/goedkoop	9	1,2	10,8
Koop, appartement, midden	9	1,7	15,3
Totaal			**26,1**

* CROW, weinig stedelijk, schil centrum, gemiddelde parkeernorm

Uit de kencijfers van het CROW blijkt dat er afgerond minimaal 26 parkeerplaatsen nodig zijn. Er worden 26 parkeerplaatsen gerealiseerd. Aan de westzijde van het plangebied worden 7 parkeerplaatsen gerealiseerd en langs de Groesbeekseweg is ruimte voor 19 auto's. Hiermee zijn er in totaal 26 parkeerplaatsen in het plangebied. Op deze wijze kan aan de parkeernorm van 26 parkeerplaatsen worden voldaan.

Het initiatief is uitvoerbaar vanuit het aspect verkeer.

4.5 Cultuurhistorie en archeologie

In elk bestemmingsplan moet een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden wordt omgegaan. Denk aan aanwezige monumenten, historische gebieden, kenmerkende (straat)beelden en landschapselementen. Bij het maken van plannen kan ook (weer) rekening gehouden worden met al deze elementen die er vroeger wel waren maar nu niet meer. Een bijzonder onderdeel van cultuurhistorie is archeologie.

Cultuurhistorie
Het belang van cultuurhistorie is wettelijk vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening. Het Besluit geeft aan dat “een beschrijving van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden” in het bestemmingsplan opgenomen moet worden. Het voornaamste doel hiervan is om het cultuurhistorische karakter van Nederland op gebiedsniveau te behouden en te versterken.

Archeologie
De bescherming van archeologische waarden bij ruimtelijke ontwikkelingen is geregeld in de Erfgoedwet. De essentie van de wettelijke bescherming is dat archeologische resten zoveel mogelijk in de bodem bewaard blijven. Bij ruimtelijke plannen geldt de verplichting om rekening te houden met bekende en te verwachten archeologische waarden. Indien ingrepen gepaard gaan met een verstoring van de bodem, kan het nodig zijn om nader onderzoek te doen, zodat - waar nodig - de archeologische waarden veiliggesteld kunnen worden en/of het plan aangepast kan worden. De verantwoordelijkheid voor archeologische waarden ligt bij de gemeente.
Op basis van artikel 5.10 van de Erfgoedwet zijn mogelijke (toevals)vondsten bij het verrichten van werkzaamheden in de bodem altijd beschermd. Er geldt een meldingsplicht bij het vinden van (mogelijke) waardevolle zaken.

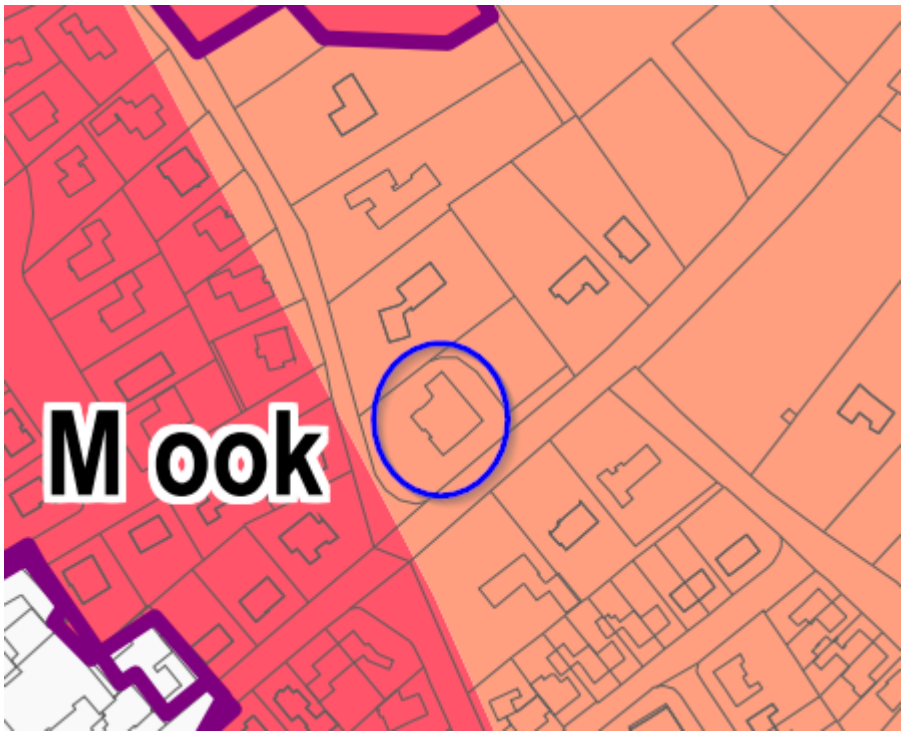
Planspecifiek

Cultuurhistorie

In het plangebied en de directe omgeving bevinden zich geen cultuurhistorische waarden waar het plan effect op kan hebben.

Archeologie

Op basis van de archeologische beleidskaart van de gemeente Mook en Middelaar is er in het plangebied sprake van een middelhoge archeologische verwachting. Hiervoor geldt een onderzoeksplicht voor bodemingrepen groter dan 2.500 m^2 en dieper dan 40 cm. Met voorliggend initiatief zijn zowel de sloop als de nieuwbouw niet groter dan 2.500 m^2, waarmee de ontwikkeling niet onderzoeksplichting is. De dubbelbestemming 'Waarde - Archeologische verwachting 2' wordt in onderhavig plan overgenomen.



Uitsnede archeologische beleidskaart (bron: gemeente Mook en Middelaar)

Het initiatief is uitvoerbaar vanuit de aspecten cultuurhistorie en archeologie.

4.6 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient, op grond van artikel 3.1.6 lid 1, sub f van het Bro, onderzoek plaats te vinden naar de (economische) uitvoerbaarheid van het plan. In principe dient bij vaststelling van een ruimtelijk besluit tevens een exploitatieplan vastgesteld te worden om verhaal van plankosten zeker te stellen. Op basis van 'afdeling 6.4 grondexploitatie', artikel 6.12, lid 2 van de Wro kan de gemeenteraad bij het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan echter besluiten geen exploitatieplan vast te stellen indien:

- het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan of besluit begrepen gronden anderszins verzekerd is;
- het bepalen van een tijdvak of fasering als bedoeld in artikel 6.13, eerste lid, onder c, 4°, onderscheidenlijk 5°, niet noodzakelijk is;
- het stellen van eisen, regels, of een uitwerking van regels als bedoeld in artikel 6.13, tweede lid, onderscheidenlijk b, c of d, niet noodzakelijk is.

Planspecifiek
De ontwikkelingskosten komen geheel voor rekening van de initiatiefnemer. Hiertoe zal de gemeente voorafgaand aan de planologische procedure met de initiatiefnemer een exploitatieovereenkomst afsluiten. Voor de realisatie van het plan hoeft de gemeente geen investering te doen. De kosten die door de gemeente gemaakt worden voor het voeren van de planologische procedure zijn verrekend in de leges. Eventuele extra gemeentelijke kosten worden gedekt door de exploitatieovereenkomst.
Tevens zal een overeenkomst betreffende planschade worden afgesloten. Deze kosten komen eveneens geheel voor rekening van de initiatiefnemer.

Op basis van het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat het plan economisch uitvoerbaar is.

Hoofdstuk 5 Juridische planbeschrijving

5.1 Algemeen

Het bestemmingsplan is opgezet volgens de in de Wet ruimtelijke ordening opgenomen standaardvorm van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingplannen 2012 (SVBP 2012).
Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, planregels en een toelichting. De verbeelding en de planregels vormen samen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden bezien en toegepast. Op de verbeelding zijn de bestemmingen aangewezen. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en regels betreffende het gebruik gekoppeld.
De toelichting heeft geen rechtskracht, maar is wel een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan dit plan ten grondslag liggen. De toelichting is van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing. Daarnaast maken ook eventuele bijlagen onlosmakelijk onderdeel uit van het bestemmingsplan.

Verbeelding
De verbeelding is een digitale kaart, waarop bestemmingen en aanduidingen zijn weergegeven. Aanduidingen worden gebruikt om bepaalde zaken specifieker te regelen, bijvoorbeeld in de vorm van gebiedsaanduidingen, bouwaanduidingen, bouwvlakken, functieaanduidingen etc.
Voor de analoge verbeelding is gebruik gemaakt van een digitale ondergrond (Grootschalige Basiskaart en/of kadastrale kaart). Daar waar een verschil is tussen de digitale en de analoge verbeelding, is de digitale versie leidend.

Regels
De planregels zijn standaard onderverdeeld in vier hoofdstukken.
- Hoofdstuk I : Inleidende regels, deze bevatten de begrippen en wijze van meten;
- Hoofdstuk II: Bestemmingsregels, dit zijn de verschillende bestemmingen op alfabetische volgorde. De regels bevatten een bestemmingsomschrijving en regels voor het bouwen en het gebruik.
- Hoofdstuk III: Algemene regels, dit zijn regels die gelden voor alle bestemmingen. Dit zijn onder meer (mogelijke) flexibiliteitsbepalingen in de vorm van wijzigings- en afwijkingsbevoegdheden.
- Hoofdstuk IV: Overgangs- en slotbepalingen.

5.2 Wijze van bestemmen

Voor de opzet van dit plan is aansluiting gezocht bij de regeling van het bestemmingsplan 'Mook en Molenhoek'. Voorliggend bestemmingsplan bevat de volgende bestemmingen:
- 'Groen', ten behoeve van de groenvoorzieningen en paden in het plangebied.
- 'Verkeer', ten behoeve van de parkeerplaatsen in het plangebied.
- 'Wonen', met het hele bestemmingsvlak als bouwvlak en de aanduiding 'gestapeld'. Het maximaal aantal toegestane woningen en de maximale bouwhoogte zijn aangegeven op de verbeelding.
- Dubbelbestemming 'Waarde - Archeologische verwachting 2', voor de bescherming en veiligstelling van eventueel aanwezige archeologische waarden.

Vanwege de hoogteverschillen in het plangebied is het peil gedefinieerd als de hoogte van de kruin van de Groesbeekseweg ter hoogte van het middelpunt van de naar deze weg gekeerde gevel van het hoofdgebouw.

Met dit hoofdstuk is voldaan aan artikel 3.1.3 van het Bro.

Hoofdstuk 6 Procedure

6.1 Algemeen

Bij de voorbereiding van een (voor)ontwerp bestemmingsplan dient overleg te worden gevoerd als bedoeld in artikel 3.1.1 Bro. Dit is het vooroverleg, waarin het conceptplan wordt voorgelegd aan het waterschap en aan die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. Voor wat kleinere plannen kan, in overleg, afgezien worden van dit overleg.
Op basis van artikel 3.1.6 Bro dient verslag te worden gedaan van de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn betrokken. Dit is de inspraak. Van (formele) inspraak kan, zeker bij wat kleinere plannen, worden afgezien. De gemeentelijke inspraakverordening is daarbij ook van belang.
Een ontwerpbestemmingsplan dient conform afdeling 3.4 Awb gedurende 6 weken ter inzage gelegd te worden. Hierbij is er de mogelijkheid voor een ieder om zienswijzen in te dienen op het plan. Na vaststelling door de Raad wordt het vaststellingsbesluit bekend gemaakt. Het bestemmingsplan ligt na bekendmaking 6 weken ter inzage. Gedurende deze termijn is er de mogelijkheid voor belanghebbenden beroep in te dienen bij de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State. Het bestemmingsplan treedt vervolgens daags na afloop van de tervisielegging in werking als er geen beroep is ingesteld. Is er wel beroep ingesteld dan treedt het bestemmingsplan ook in werking, tenzij naast het indienen van een beroepschrift ook om een voorlopige voorziening is gevraagd. De schorsing van de inwerkingtreding eindigt indien de voorlopige voorziening wordt afgewezen. De procedure eindigt met het besluit van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

6.2 Verslag vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro

Dit bestemmingsplan is in het kader van het wettelijk overleg toegezonden aan de relevante instanties.

6.3 Verslag inspraak ex artikel 3.1.6 Bro

Voor dit plan wordt geen formele inspraakprocedure gehouden. Het plan wordt direct als ontwerp ter inzage gelegd. Er heeft vanaf januari 2019 een omgevingsdialoog plaatsgevonden. Eerste stap hierin was het voeren van afzonderlijke gesprekken tussen de initiatiefnemer met acht direct omwonenden. Hierbij is het schetsontwerp besproken dat onderdeel was van het principeverzoek. In dit schetsontwerp was sprake van 23 appartementen. Het hoge aantal van 23 zorgde er bovendien ook voor dat er voor deze appartementen elk een eigen buitenruimte gerealiseerd zou moeten worden wat impact heeft op de privacy van de omliggende tuinen van aanwonenden en op de hoeveelheid benodigde parkeerplaatsen. Het ontwerp van 16 januari was bovendien toegespitst op een doelgroep van starters en tweepersoonshuishoudens waarbij kleinere appartementen gewenst waren.

Naar aanleiding van de afzonderlijke gesprekken met de omwonenden, is het advies van het Gelders Genootschap en een verlegging van de focus op het wat hogere segment (behoefte vanuit de markt, onderzoek makelaar), is het plan vervolgens aangepast. In de zoektocht naar aansluiting bij een meer dorpse architectuur is gekozen om de verwantschap met de Delftse architectuur uit het dorp als thema terug te laten komen in het nieuwe gebouwontwerp. Door het terugbrengen van het aantal appartementen van 23 naar 18 en te kiezen voor een portiek- in plaats van galerijopzet is op meerdere manieren tegemoet gekomen aan de opmerkingen uit de omgevingsdialoog. De gewijzigde gebouwopzet met een duidelijk hoofdvolume aan de Groesbeekseweg en het nevenvolume aan de Bovenste weg laat in de massa een T-vorm zien. Dit resulteert bovendien in meer ruimte rondom het gebouw wat ten goede komt aan de groene omzoming en ruimte voor parkeren. Bestaande boomkroonprojecties blijven op deze manier behouden.

Dit nieuwe schetsontwerp is op 18 juni tijdens een inloopavond gepresenteerd. Alle genodigde omwonenden hebben deelgenomen aan de inloopavond. De omwonenden hebben zowel negatieve als positieve opmerkingen gemaakt en deze schriftelijk ingediend. De architectuur en het hergebruik van het kunstwerk wordt over het algemeen gewaardeerd. Er zijn enkele negatieve reacties over de hoogte van het pand, aantasting van privacy voor de direct aanwonende en verkeersveiligheid. Over de groene inpassing zijn de reacties gemengd. Op de reacties is door de initiatiefnemer gereageerd door per brief antwoord te geven op de gestelde vragen en negatieve feedback te weerleggen.

Het verslag van de omgevingsdialoog is opgenomen in bijlage 5.

6.4 Verslag zienswijzen

In deze paragraaf, of in een separate bijlage, worden te zijner tijd de zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan en de gemeentelijke reactie hierop opgenomen.

Bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1 Bodemonderzoek

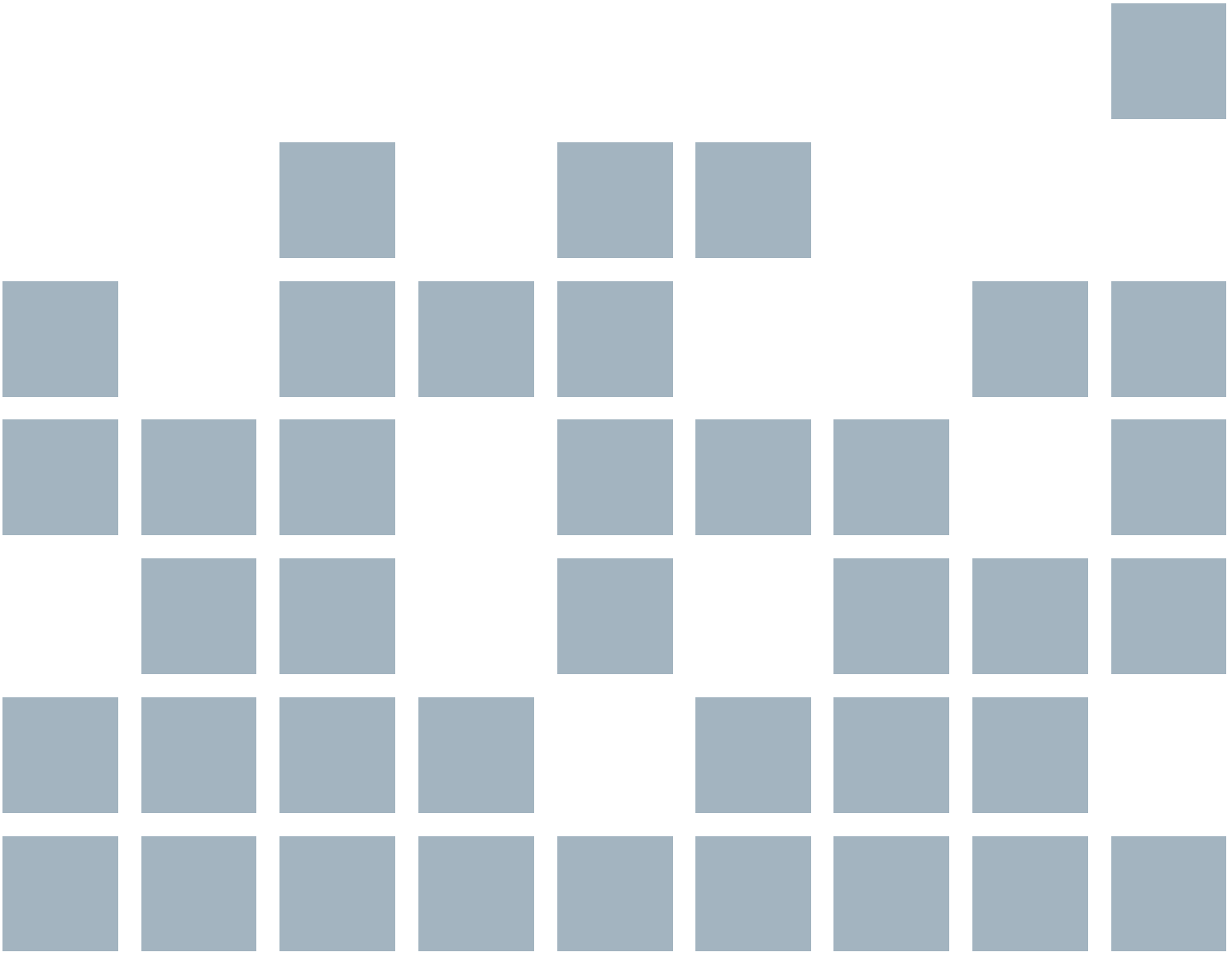
Bijlage 2 Akoestisch onderzoek

Bijlage 3 Quickscan flora en fauna

Bijlage 4 Voortoets stikstofdepositie

Bijlage 5 Verslag overleg omwonenden

Regels



Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In deze regels wordt verstaan onder:

plan
het bestemmingsplan 'Groesbeekseweg 19, Mook'

bestemmingsplan
de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0944.BPGroesbeekseweg19-ON01 met bijbehorende regels en bijlagen;

de verbeelding
de analoge en digitale voorstelling van de in het plan opgenomen digitale ruimtelijke informatie;

aanduiding
een geometrisch bepaald vlak of figuur waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden;

aanduidingsgrens
de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft;

aan huis verbonden beroep
een dienstverlenend beroep op zakelijk, administratief, maatschappelijk, juridisch, medisch, ontwerptechnisch of kunstzinnig gebied, dat in of bij een woning wordt uitgeoefend door de bewoner van de woning, waarbij de woning in overwegende mate de woonfunctie behoudt en dat een ruimtelijke uitwerking of uitstraling heeft die met de woonfunctie in overeenstemming is;

aan huis verbonden bedrijf
een bedrijf dat in een (gedeelte van) of bij een woning wordt uitgeoefend en dat is gericht op het vervaardigen van producten en/of het leveren van diensten, door de bewoner van de woning, en dat niet krachtens een milieuwet vergunning- of meldingplichtig is;

afhankelijke woonruimte
een gedeelte in een hoofdgebouw en/of een bijbehorend bouwwerk dat voor andere vormen van woongebruik, niet zijnde zelfstandige bewoning, deels afhankelijk is van de voorzieningen in het hoofdgebouw;

afwijken van de bouwregels en/of van de gebruiksregels
een afwijking als bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onder c van de Wet ruimtelijke ordening;

archeologische verwachting
de aan een gebied toegekende verwachting in verband met de kans op het voorkomen van archeologische relicten;

archeologische waarde
de aan een gebied toegekende waarde in verband met de in dat gebied voorkomende archeologische relicten;

bebouwing
één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde;

bebouwingspercentage
een in de regels aangegeven percentage, dat de grootte van (een deel van) het bouwperceel aangeeft, dat maximaal mag worden bebouwd, tenzij in de regels anders is bepaald;

bed & breakfast
een kleinschalige bedrijfsmatige overnachtingaccommodatie voor toeristisch-recreatieve doeleinden, welke gericht is op een kortdurend verblijf en het serveren van ontbijt, gevestigd in of bij de (agrarische) woning van de bewoner die tevens eigenaar is en wordt gerund door de bewoner. De bewoner is tijdens het nachtverblijf aanwezig;

bedrijf
een inrichting of instelling gericht op het bedrijfsmatig voortbrengen, vervaardigen, bewerken, opslaan, installeren en/of herstellen van goederen dan wel het bedrijfsmatig verlenen van diensten, aan huis verbonden beroepen daaronder niet begrepen;

bedrijfsmatige activiteiten aan huis
het door de bewoner van de woning bedrijfsmatig verlenen van diensten c.q. het uitoefenen van ambachtelijke bedrijvigheid, geheel of overwegend door handwerk, dat door zijn beperkte omvang in een woning en daarbij behorende bijbehorende bouwwerken met behoud van de woonfunctie kan worden uitgeoefend, niet zijnde detailhandel, behoudens de beperkte verkoop van artikelen verband houdende met de bedrijfsactiviteiten;

bestaand gebruik
het gebruik dat op het tijdstip van het inwerking treden van het plan bestaat en in overeenstemming is met het voorheen geldend planologische regime;

bestaande bouwwerken
bouwwerken, die op het tijdstip van de inwerkingtreding van dit plan zijn of worden gebouwd met inachtneming van het bepaalde bij of krachtens het omgevingsrecht;

bestemmingsgrens
de grens van een bestemmingsvlak;

bestemmingsvlak
een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming;

bijbehorend bouwwerk
uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd gebouw, of ander bouwwerk, met een dak;

bouwen
het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats;

bouwgrens
de grens van een bouwvlak;

bouwlaag
een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of bij benadering gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, zulks met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van onderbouw en zolder;

bouwperceel
een aaneengesloten stuk grond, waarop krachtens het plan een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten;

bouwperceelgrens
een grens van een bouwperceel;

bouwvlak
een geometrisch bepaald vlak waarmee de gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten;

bouwwerk
elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, welke hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;

detailhandel
het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan personen die die goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit;

dienstverlening
het bedrijfsmatig verrichten van activiteiten welke bestaan uit het verlenen van diensten aan derden, met of zonder rechtstreeks contact met het publiek;

erf
al dan niet bebouwde perceel, of een gedeelte daarvan, dat direct is gelegen bij een gebouw en dat in feitelijk opzicht is ingericht ten dienste van het gebruik van dat gebouw;

erker
een bijbehorend bouwwerk met de omvang en uitstraling van een uitgebouwd venster, veelal gelegen voor het verlengde van de voorgevel;

gebouw
elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;

gebruiken
gebruiken, het doen gebruiken, laten gebruiken en in gebruik geven;

hoofdgebouw
een gebouw dat, gelet op de bestemming, als het belangrijkste bouwwerk op een bouwperceel kan worden aangemerkt;

kantoor
een gebouw, dat dient voor de uitoefening van administratieve werkzaamheden en werkzaamheden die verband houden met het doen functioneren van (semi) overheidsinstellingen, het bankwezen en naar de aard daarmee gelijk te stellen instellingen/het bedrijfsmatig verlenen van diensten waarbij het afnemers niet of slechts in ondergeschikte mate rechtstreeks te woord wordt gestaan en geholpen;

kleinschalige toeristische verblijfseenheid
Een accommodatie voor kleinschalige bedrijfsmatige verblijfsmogelijkheden voor toeristisch-recreatieve doeleinden, welke gericht is op een verblijf met een beperkte duur door steeds wisselende gasten, gevestigd in of bij de (agrarische) woning van de bewoner die tevens eigenaar is en wordt gerund door de bewoner;

maatvoeringsgrens
de grens van een maatvoeringsvlak;

maatvoeringsvlak
een geometrisch bepaald vlak waarmee de gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels voor bepaalde bouwwerken eenzelfde maatvoering geldt;

mantelzorg
het bieden van zorg aan eenieder die hulpbehoevend is op het fysieke, psychische en/of sociale vlak, op vrijwillige basis en buiten organisatorisch verband;

nadere eis
een nadere eis als bedoeld in artikel 3.6 eerste lid onder d van de Wet ruimtelijke ordening;

omgevingsvergunning
een vergunning als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;

overkapping
een bouwwerk, geen gebouw zijnde met een dak, dat niet of ten hoogste aan drie zijden is voorzien van een (bestaande) wand;

peil
de hoogte van de kruin van de Groesbeekseweg ter hoogte van het middelpunt van de naar deze weg gekeerde gevel van het hoofdgebouw;

prostitutie
het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding;

seksinrichting
de voor het publiek toegankelijke, besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in de omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht of vertoningen van erotisch-pornografische aard plaatsvinden. Onder een seksinrichting worden in ieder geval verstaan een seksbioscoop, seksautomatenhal, sekstheater, een parenclub of een prostitutiebedrijf, waaronder tevens begrepen een erotische massagesalon, al dan niet in combinatie met elkaar;

uitvoeren
uitvoeren, het doen uitvoeren, laten uitvoeren en in uitvoering geven;

uitwerking
een uitwerking als bedoeld in artikel 3.6 eerste lid onder b van de Wet ruimtelijke ordening;

voorgevel
de naar de weg gekeerde gevel van een gebouw of, indien het een gebouw betreft met meer dan één naar de weg gekeerde gevel, de gevel die kennelijk als zodanig dient te worden aangemerkt;

voorgevelrooilijn
de bouwgrens die gericht is naar de weg en waarop de bebouwing is georiënteerd;

wijziging
een wijziging als bedoeld in artikel 3.6 eerste lid onder a van de Wet ruimtelijke ordening;

woning
een complex van ruimten, uitsluitend bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden;

zorgwoning
een woning waarin mensen die zorg nodig hebben zelfstandig kunnen wonen.

Artikel 2 Wijze van meten

2.1
Bij de toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

de afstand tot de zijdelingse bouwperceelgrens
tussen de zijdelingse grens van het bouwperceel en een bepaald punt van het bouwwerk, waar die afstand het kortst is;

de bouwhoogte van een bouwwerk
vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen;

de goothoogte van een bouwwerk
vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot c.q. de druiplijn, het boeibord of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel;

de horizontale diepte van een gebouw
de diepte van een gebouw, gemeten loodrecht vanaf de gevel waaraan wordt gebouwd;

de inhoud van een bouwwerk
tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen;

de oppervlakte van een bouwwerk
tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk;

de oppervlakte van een overkapping
tussen de buitenzijde van de afdekking van de overkapping, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van de overkapping;

eerste bouwlaag
de bouwlaag op de begane grond.

2.2
Bij toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen worden ondergeschikte bouwonderdelen, als plinten, pilasters, kozijnen, gevelversieringen, ventilatiekanalen, schoorstenen, liftschachten, gevel- en kroonlijsten, luifels, balkons en overstekende daken buiten beschouwing gelaten, mits de overschrijding niet meer dan 1,25 m bedraagt.

2.3
Bij toepassing van deze regels wordt gemeten tot of vanuit het hart van een lijn.

2.4
Daar waar op de verbeelding twee of meer bestemmingsvlakken dan wel bouwvlakken door middel van de aanduiding relatie met elkaar zijn verbonden, gelden die bestemmingsvlakken dan wel bouwvlakken bij de toepassing van deze regels als één bestemmingsvlak respectievelijk één bouwvlak.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Groen

3.1 bestemmingsomschrijving

De voor Groen aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. groenvoorzieningen, bermen en beplanting;
b. parken en plantsoenen;
c. paden, wegen en parkeervoorzieningen;
d. speelvoorzieningen, water en voorzieningen voor de waterhuishouding;
e. evenementen;

met bijbehorende bouwwerken geen gebouwen zijnde, wegen en verhardingen en met inachtneming.

3.2 bouwregels

3.2.1

Bouwhoogte van bouwwerken geen gebouwen zijnde maximaal:

a. verkeersborden, lichtmasten en speelvoorzieningen 6 m;
b. erf- en terreinafscheidingen 1 m.

3.3 specifieke gebruiksregels

Voor evenementen geldt per locatie een maximum van drie per jaar en een duur van ten hoogste vijftien dagen per evenement, het opbouwen en afbreken van voorzieningen ten behoeve van het evenement hieronder begrepen.

Artikel 4 Verkeer

4.1 bestemmingsomschrijving

De voor Verkeer aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. wegen en straten, wandel- en fietspaden met een functie voornamelijk gericht op verblijf alsmede de afwikkeling van het doorgaande verkeer;
b. parkeer-, groen- en speelvoorzieningen;
c. waterhuishoudkundige doeleinden, waterberging en waterlopen;
d. voorzieningen ter bevordering van het toerisme;
e. evenementen;

met bijbehorende bouwwerken geen gebouwen zijnde, met inbegrip van ondergrondse containers.

4.2 bouwregels

4.2.1

Gebouwen mogen niet worden gebouwd met uitzondering van:

a. wachtruimten met een bouwhoogte van maximaal 3 m;

4.2.2

Bouwhoogte van bouwwerken geen gebouwen zijnde, maximaal:

a. voorzieningen ten behoeve van het verkeer 10 m;
b. overige bouwwerken geen gebouwen zijnde 3 m.

4.3 specifieke gebruiksregels

Voor evenementen geldt per locatie een maximum van drie per jaar en een duur van ten hoogste vijftien dagen per evenement, het opbouwen en afbreken van voorzieningen ten behoeve van het evenement hieronder begrepen.

Artikel 5 Wonen

5.1 bestemmingsomschrijving

De voor Wonen aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. ter plaatse van de aanduiding 'maximum aantal wooneenheden' maximaal het op de verbeelding aangegeven aantal woningen ter plaatse van de aanduidingen:
   - 'gestapeld': gestapelde woningen;
b. aan huis verbonden beroepen met dien verstande dat maximaal 40% van het vloeroppervlak van de woning, mag worden gebruikt ten behoeve van deze functie;

met bijbehorende gebouwen, bouwwerken geen gebouwen zijnde, werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden, tuinen, erven en ontsluitings- en parkeervoorzieningen.

5.2 bouwregels

5.2.1

Hoofdgebouwen voldoen aan de volgende kenmerken:

a. gebouwd binnen het bouwvlak;
b. goot- en bouwhoogte maximaal de ter plaatse van de aanduiding 'maximale goot- en bouwhoogte' dan wel 'maximale bouwhoogte' aangegeven goothoogte respectievelijk bouwhoogte;

5.2.2

Bijbehorende bouwwerken mogen binnen het bouwvlak worden gebouwd en voldoen aan de volgende kenmerken:

a. minimaal 1 m achter (het verlengde van) de voorgevelrooilijn met dien verstande dat erkers zijn toegestaan vóór de voorgevelrooilijn, mits:
   1. deze ondergeschikt zijn aan de hoofdbebouwing;
   2. de diepte maximaal 1,5 meter bedraagt;
   3. de breedte niet meer dan 60% van de breedte van de voorgevel van het hoofdgebouw bedraagt;
   4. de hoogte niet meer bedraagt dan het vloerpeil van de eerste verdieping;
   5. de afstand tot de bestemmingen Verkeer tenminste 3,5 meter bedraagt;
b. de goothoogte bedraagt maximaal 3,3 m en de bouwhoogte bedraagt maximaal 6 m;
c. indien gebouwd aan de zijgevel van het hoofdgebouw mogen bijbehorende bouwwerken in de zijdelingse bouwperceelgrens worden gebouwd;

5.2.3

Bouwhoogte van bouwwerken geen gebouwen zijnde maximaal:

a. antennes 15 m;
b. pergola's, tuinmeubilair, vlaggenmasten 4 m;
c. erf- en terreinafscheidingen buiten het bouwvlak 1 m;
d. erf- en terreinafscheidingen ter plaatse van het bouwvlak 2 m;
e. overige bouwwerken geen gebouwen zijnde 2 m.

5.3 nadere eisen

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd, met inachtneming van het bepaalde in artikel 5.2, nadere eisen te stellen ter waarborging van de stedenbouwkundige kwaliteit ten aanzien van:

a. de situering van bijbehorende bouwwerken ten opzichte van het hoofdgebouw;
b. de situering en afmetingen van bouwwerken geen gebouwen zijnde.

5.4 specifieke gebruiksregels

De gronden mogen uitsluitend in gebruik worden genomen conform de bestemmingsomschrijving in artikel 5.1, mits de beplanting zoals opgenomen in het beplantingsplan in bijlage 1 binnen 1 jaar na vaststelling van het bestemmingplan is gerealiseerd en vervolgens duurzaam in stand wordt gehouden.

5.5 afwijken van de gebruiksregels

5.5.1 bedrijfsmatige activiteiten aan huis

Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in artikel 5.1: voor de uitoefening van bedrijfsmatige activiteiten aan huis in het hoofdgebouw of bijbehorende bouwwerken, met dien verstande dat:

a. de woonfunctie als hoofdfunctie behouden blijft;
b. medewerking bij activiteiten die vallen onder artikel 2.1, lid 1 onder e van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt slechts verleend, indien de nadelige gevolgen op woon- en leefomgeving worden gereduceerd;
c. bedoeld gebruik geen onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat mag opleveren en geen onevenredige afbreuk mag doen aan het woonkarakter van de wijk of buurt;
d. het bedoelde gebruik door de hoofdbewoner(s) dient te worden uitgeoefend;
e. het niet betreft zodanig verkeersaantrekkende activiteiten die kunnen leiden tot een nadelige beïnvloeding van de normale afwikkeling van het verkeer dan wel tot een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimten;
f. parkeren dient op eigen terrein plaats te vinden;
g. de bedrijfsactiviteiten aan huis beperkt zijn tot categorie 1 en 2 van de Staat van bedrijfsactiviteiten;
h. reclame-uitingen worden bevestigd aan de voorgevel en beperkt zijn tot een afmeting van maximaal 0,5 m2;
i. geen detailhandel plaatsvindt, uitgezonderd een beperkte verkoop in het klein in verband met bedrijfsmatige activiteiten in of bij het hoofdgebouw;
j. ten behoeve van bedrijfsmatige activiteiten aan huis maximaal 70 m2 van het hoofdgebouw en/of een bijbehorend bouwwerk hiervoor mag worden aangewend.

5.5.2 internetverkoop activiteiten

Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in artikel 5.1: voor de uitoefening van internetverkoop activiteiten aan huis in het hoofdgebouw of bijbehorende bouwwerken, met dien verstande dat:

a. de woonfunctie als hoofdfunctie behouden blijft;
b. bedoeld gebruik geen onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat mag opleveren en geen onevenredige afbreuk mag doen aan het woonkarakter van de wijk of buurt;
c. het bedoelde gebruik door de hoofdbewoner(s) dient te worden uitgeoefend;
d. het niet betreft zodanig verkeersaantrekkende activiteiten die kunnen leiden tot een nadelige beïnvloeding van de normale afwikkeling van het verkeer dan wel tot een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimten;
e. parkeren dient op eigen terrein plaats te vinden;
f. reclame-uitingen worden bevestigd aan de voorgevel en beperkt zijn tot een afmeting van maximaal 0,5 m2;
g. de internetverkoop op dezelfde locatie niet mag leiden tot detailhandel, waaronder verstaan wordt het met of zonder afspraak ontvangen van klanten aan huis voor bezichtiging, verkoop en/of het afhalen van producten;
h. het aantal transportbewegingen met een vrachtwagen voor bevoorrading beperkt is tot 1 per week;

i. er buiten de bebouwing op dezelfde locatie geen producten worden gepresenteerd;
j. ten behoeve van de internetverkoop activiteiten maximaal 70 m2 van het hoofdgebouw en/of een bijbehorend bouwwerk hiervoor mag worden aangewend.

Artikel 6 Waarde - Archeologische verwachting 2

6.1 bestemmingsomschrijving

De voor Waarde - Archeologische verwachting 2 aangewezen gronden zijn mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van Reventueel aanwezige archeologische waarden.

6.2 bouwregels

In afwijking van het bepaalde bij de andere bestemmingen zijn nieuwe bouwwerken niet toegestaan, met dien verstande dat bouwwerken ten behoeve van archeologisch onderzoek wel zijn toegestaan.

6.3 afwijken van bouwregels

6.3.1 afwijking

Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in artikel 6.2 ten behoeve van gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde, ten behoeve van andere, voor deze gronden geldende bestemmingen, mits is aangetoond dat de archeologische waarden door de bouwactiviteiten niet onevenredig worden of kunnen worden geschaad.

6.3.2 uitzonderingen

Afwijking als bedoeld in artikel 6.3.1 is niet vereist, indien:
a. op basis van aanvullend en/of definitief archeologisch onderzoek is aangetoond dat op de betrokken locatie geen behoudenswaardige archeologische relicten aanwezig zijn;
b. het bouwplan betrekking heeft op wijziging of vervanging van bestaande bebouwing, waarbij de oppervlakte niet wordt uitgebreid en de bestaande fundering wordt benut;
c. het nieuw te bebouwen oppervlak kleiner is dan 2.500 m2;
d. het uitvoeren van grondbewerkingen niet dieper dan 0,40 m vanaf maaiveld plaatsvindt.

6.3.3 advies archeologische deskundige

Alvorens het bevoegd gezag beslist over het verlenen van een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 6.3.1, wint het bevoegd gezag schriftelijk advies in bij de archeologisch deskundige omtrent de vraag of de archeologische waarden niet onevenredig worden of kunnen worden geschaad en de eventueel te stellen voorwaarden.

6.4 omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

6.4.1 omgevingsvergunningplichtige werken

Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning op de in artikel 6.1 bedoelde gronden de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:
a. het ophogen, egaliseren en ontginnen van gronden;
b. het bodemverlagen of afgraven van gronden;
c. het uitvoeren van grondbewerkingen dieper dan 0,40 m vanaf maaiveld;
d. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen;
e. het aanleggen of verharden van wegen, rijwielpaden, banen of parkeergelegenheden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
f. het aanbrengen van ondergrondse of bovengrondse transport- energie- of telecommunicatieleidingen en de daarmee verband houdende constructies.

6.4.2 verlening

Een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 6.4.1 mag alleen worden verleen indien door het uitvoeren van de werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, dan wel door de daarvan hetzij direct, hetzij indirect te verwachten gevolgen geen blijvend onevenredig afbreuk wordt gedaan aan de archeologische waarden tenzij hieraan door het stellen van voorwaarden voldoende tegemoet kan worden gekomen.

6.4.3 uitzonderingen

Het in artikel 6.4.1 vervatte verbod is niet van toepassing, indien:

a. het gaat om onderhouds- en vervangingswerkzaamheden van bestaande bestratingen en beplantingen en werkzaamheden binnen bestaande tracés van kabels en leidingen;
b. er sprake is van bodemingrepen kleiner dan 2.500 m2;
c. op basis van bureauonderzoek, inventariserend of aanvullend archeologisch vooronderzoek is aangetoond dat op de betrokken locatie geen behoudenswaardige archeologische relicten aanwezig zijn;
d. de werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden:
    1. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
    2. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende omgevingsvergunning of een ontgrondingvergunning;
e. de werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden op aanvullend of definitief archeologisch onderzoek zijn gericht.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 7 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 8 Algemene bouwregels

8.1 algemene bepaling m.b.t. ondergronds bouwen

8.1.1 ondergrondse werken

Voor het uitvoeren van ondergrondse werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden gelden, behoudens in deze regels opgenomen verboden, geen beperkingen

8.1.2 ondergrondse bouwwerken

Voor het bouwen van ondergrondse bouwwerken gelden, behoudens in deze regels opgenomen afwijkingen, de volgende regels:

a. ondergrondse bouwwerken zijn uitsluitend toegestaan binnen het bouwvlak;
b. het oppervlak aan ondergrondse bouwwerken mag niet meer bedragen dan het toegestane oppervlak aan bouwwerken boven peil vermeerderd met 15 m2;
c. de ondergrondse bouwdiepte van ondergrondse bouwwerken bedraagt maximaal 4 meter onder peil;
d. bij het berekenen van de blijkens de digitale verbeelding of deze regels geldende bebouwingspercentages, of van het in deze regels maximaal te bebouwen oppervlak dan wel inhoud, wordt de oppervlakte dan wel inhoud van ondergrondse gebouwen mede in aanmerking genomen.

8.1.3 afwijken

Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in artikel 8.1.2 sub d voor het bouwen van ondergrondse bouwwerken met een ondergrondse bouwdiepte van maximaal 10 meter onder peil onder de voorwaarden dat:

a. de waterhuishouding niet wordt verstoord;
b. geen afbreuk wordt gedaan aan archeologische waarden.

8.2 algemene bepaling over bestaande afstanden en andere maten

8.2.1 maten

In die gevallen dat de bestaande goothoogte, bouwhoogte, oppervlakte en/of inhoud van bouwwerken, die in overeenstemming met het bepaalde in de Woningwet of de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht tot stand zijn gekomen meer bedraagt dan in de bouwregels in hoofdstuk 2 van deze regels is toegestaan, geldt die goothoogte, bouwhoogte, oppervlakte en/of inhoud in afwijking daarvan als maximaal toegestaan.

8.2.2 afstanden

In die gevallen dat de bestaande afstand tot enige op de verbeelding aangegeven lijn van bouwwerken, die in overeenstemming met het bepaalde in de Woningwet of de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht tot stand zijn gekomen minder bedraagt dan in de bouwregels in hoofdstuk 2 van deze regels is voorgeschreven, geldt die afstand in afwijking daarvan als minimaal toegestaan.

8.2.3 percentages

In die gevallen dat een bestaand bebouwingspercentage, dat in overeenstemming met het bepaalde in de Woningwet of de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht tot stand is gekomen, meer bedraagt dan in de bouwregels in hoofdstuk 2 van deze regels is voorgeschreven, geldt dat bebouwingspercentage in afwijking daarvan als maximaal toegestaan.

Artikel 9 Algemene gebruiksregels

9.1 Strijdig gebruik

Het is verboden gronden begrepen in dit plan te gebruiken, te doen of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel strijdig met de gegeven bestemmingen, waaronder in ieder geval wordt verstaan:

a. een gebruik van gronden als stort- en/of opslagplaats van grond en/of afval, met uitzondering van een zodanig gebruik voor het normale op de bestemming gerichte gebruik en onderhoud;
b. een gebruik van gronden als stallings- en/of opslagplaats van één of meer aan het gebruik onttrokken machines, voer-, vaar- of vliegtuigen, met uitzondering van een zodanig gebruik voor het normale op de bestemming gerichte gebruik en onderhoud;
c. een gebruik van gronden en bouwwerken voor een seksbedrijf dan wel ten behoeve van prostitutie.

9.2 Parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden bij of in gebouwen

9.2.1 Parkeernormen

In, op of onder gebouwen dan wel op het daarbij behorende terrein aan de achterzijde van de bebouwing dienen voldoende parkeerplaatsen aanwezig te zijn, met dien verstande dat voor 6 van de benodigde parkeerplaatsen gebruik mag worden gemaakt van parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan als de parkeernormen uit de geldende ASVV worden nageleefd. Indien deze beleidsregel gedurende de planperiode worden gewijzigd, dient rekening te worden gehouden met de wijziging.

9.2.2 Afmetingen parkeerruimte

De in artikel 9.2.1 bedoelde parkeerplaatsen moeten afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan indien de richtlijnen uit de geldende ASVV worden nageleefd.

9.2.3 Omgevingsvergunning

Burgemeester en wethouders kunnen met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 9.2.1 indien aangetoond is dat in de directe omgeving (een straal van circa 250 meter) voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn.

9.2.4 Laden en lossen

Indien het gebruik van een gebouw of gronden daar aanleiding toe geeft, dient op eigen terrein te worden voorzien in voldoende ruimte voor laden en lossen.

9.2.5 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen ten aanzien van het aantal parkeerplaatsen en de situering daarvan ten behoeve van een goede parkeerbalans, de verkeerssituatie en/of het stedenbouwkundig beeld.

Artikel 10 Algemene afwijkingsregels

10.1 algemeen

Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van:

a. in het plan genoemde goothoogten, bouwhoogten, oppervlakte- en inhoudsmaten, percentages en afstandseisen, waarbij een overschrijding is toegestaan tot maximaal 10% van de goothoogten, bouwhoogten, oppervlakte- en inhoudsmaten, percentages en afstandseisen;
b. de regels en worden toegestaan dat bouwgrenzen worden overschreden, waarbij een overschrijding is toegestaan tot maximaal 2,5 m, en deze noodzakelijk is in verband met de uitmeting van het terrein of uit een oogpunt van doelmatig gebruik van de gronden en/of de bebouwing;
c. de regels en worden toegestaan dat de bouwhoogte van bouwwerken geen gebouwen zijnde ten behoeve van kunstwerken, geen gebouwen zijnde, en ten behoeve van zend-, ontvang- en/of sirenemasten wordt vergroot tot maximaal 40 m met dien verstande dat deze omgevingsvergunning uitsluitend mag worden verleend op gronden behorende bij de bestemmingen Groen en Verkeer;
d. de regels en worden toegestaan dat antennes worden gebouwd tot een bouwhoogte van 20 m, mits de oppervlakte van de antenne niet meer dan 10 m2 bedraagt;
e. de regels en worden toegestaan dat overige bouwwerken geen gebouwen zijnde worden gebouwd tot een bouwhoogte van maximaal 10 m, mits deze hogere bouwhoogte noodzakelijk is voor een doelmatig gebruik van de aan de grond gegeven bestemming;
f. de regels en worden toegestaan dat waarschuwingssysteem ten behoeve van hulpverleningsdiensten worden gebouwd, mits de oppervlakte van de voorzieningen niet meer dan 10 m2 bedraagt.

10.2 voorwaarden

Een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 10.1 kan slechts worden verleend, mits:

a. de belangen van de eigenaren en/of gebruikers van betrokken en nabijgelegen gronden niet onevenredig worden geschaad;
b. het straat- en bebouwingsbeeld en de verkeersveiligheidsbelangen niet onevenredig worden geschaad.

10.3 mantelzorg

Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van de bestemmingsbepalingen voor het gebruik van een deel van de (bedrijfs)woning, met dien verstande dat:

a. aangetoond moet worden dat een dergelijke bewoning noodzakelijk is vanuit het oogpunt van mantelzorg;
b. deze noodzaak niet behoeft te worden aangetoond wanneer de zorgbehoevende de leeftijd van 65 jaar heeft bereikt;
c. op het perceel al een (bedrijfs)woning aanwezig is;
d. er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van in het geding zijnde belangen waaronder die van omwonenden en bedrijven;
e. per (bedrijfs)woning maximaal één omgevingsvergunning ten behoeve van mantelzorg mag worden verleend;
f. mantelzorg in beginsel dient plaats te vinden bij, in of direct aansluitend aan de woning, waarbij de afhankelijke woonruimte een onderlinge verbinding met de (bedrijfs)woning dient te hebben.
g. maximaal 70 m2 van de (bedrijfs)woning en/of bijbehorende bouwwerken mag worden gebruikt ten behoeve van de mantelzorg;
h. mantelzorg alleen is toegestaan in een afhankelijke woonruimte;
i. het gebruik dient te worden beëindigd en de aangebrachte voorzieningen dienen te worden verwijderd, zodra de noodzaak van mantelzorg niet meer aan de orde is;
j. de woning geen recreatiewoning betreft.

10.4 bed & breakfast

Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van de bestemmingsbepalingen voor het gebruik van een deel van de (bedrijfs)woning of bijbehorende bouwwerken als bed & breakfast voorziening, met dien verstande dat:

a. de bed & breakfast betreft een kleinschalige bedrijfsmatige activiteit binnen bestaande bouwmogelijkheden welke ondergeschikt is aan de hoofdfunctie wonen;
b. bed & breakfast voorzieningen mogen geen onevenredige afbreuk doen aan de bedrijfsvoering en ontwikkelingsmogelijkheden van nabijgelegen (agrarische) bedrijven en woningen;
c. de bed & breakfast voorziening mag door de bouwkundige opzet, indeling en maatvoering niet functioneren als een zelfstandige wooneenheid. Binnen de bed & breakfast is geen keukeninrichting toegestaan. Bestaande keukeninrichting binnen de bed & breakfast voorziening zal moeten worden verwijderd;
d. de bed & breakfast accommodatie mag maximaal 4 kamers bevatten;
e. de totale oppervlakte mag niet meer bedragen dan 70 m2. Een kamer dient een minimale oppervlakte te hebben van 12 m2, exclusief sanitaire ruimte;
f. bed & breakfast voorzieningen mogen maximaal aan 8 personen tegelijkertijd verblijf bieden voor een beperkte aaneengesloten periode van gebruik voor de duur van maximaal 1 week;
g. overnachting in verband met verrichten van tijdelijke of seizoensgebonden arbeid is niet toegestaan;
h. de ontwikkeling mag niet leiden tot een onaanvaardbare toename van verkeers- en parkeerdruk;
i. indien een bed & breakfast gevestigd wordt in een vrijstaand bijbehorend bouwwerk dient tenminste 1 gevel van dit gebouw binnen een afstand van 10 meter van de woning te staan.
j. parkeren dient op eigen terrein plaats te vinden.

10.5 kleinschalige toeristische verblijfseenheid

Bij omgevingsvergunning kan, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'kleinschalige toeristische verblijfseenheden', worden afgeweken van de bestemmingsbepalingen voor het gebruik van een deel van de (bedrijfs)woning of bijbehorende bouwwerken voor een kleinschalige toeristische verblijfseenheid, met dien verstande dat:

a. de kleinschalige toeristische verblijfseenheid alleen mag worden opgericht als op het perceel een (bedrijfs)woning aanwezig is;
b. de kleinschalige toeristische verblijfseenheid ligt in een toeristisch gebied ter plaatse van de aanduiding 'kleinschalige toeristische verblijfseenheden';
c. het een kleinschalige bedrijfsmatige activiteit betreft, welke behoort bij en ondergeschikt is aan de (agrarische) woonfunctie ter plaatse;
d. de kleinschalige toeristische verblijfseenheid geen onevenredige afbreuk mag doen aan de bedrijfsvoering en ontwikkelingsmogelijkheden van nabijgelegen (agrarische) bedrijven en woningen;
e. per perceel zijn maximaal twee verblijfseenheden toegestaan. De gezamenlijke oppervlakte mag niet meer bedragen dan 70 m2;
f. bij de verhuur dient er sprake te zijn van een beperkte aaneengesloten periode van gebruik door dezelfde gebruiker voor de duur van maximaal 3 weken;
g. overnachting in verband met het verrichten van seizoensgebonden arbeid niet is toegestaan;
h. de ontwikkeling een geringe ruimtelijke uitstraling mag hebben en niet mag leiden tot een onaanvaardbare toename van de verkeers- en parkeerdruk. Op eigen terrein dient te worden voorzien in de aanleg van voldoende parkeerplaatsen;
i. indien de verblijfseenheid gevestigd wordt in een vrijstaand bijbehorend bouwwerk tenminste 1 gevel van dit gebouw binnen een afstand van 25 meter van de (bedrijfs)woning dient te staan.

Artikel 11 Algemene wijzigingsregels

11.1 algemeen

Burgemeester en wethouders kunnen het plan wijzigen in de vorm van het aanbrengen van geringe veranderingen in de plaats, ligging en/of afmetingen van bestemmingsgrenzen, met inachtneming van de volgende voorwaarden:

a. bestemmingsgrenzen mogen met niet meer dan 5 m worden verschoven;
b. de belangen van de eigenaren en/of gebruikers van betrokken en nabijgelegen gronden mogen niet onevenredig worden geschaad;
c. het straat- en bebouwingsbeeld en de verkeersveiligheidsbelangen mogen niet onevenredig worden geschaad.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 12 Overgangsrecht

12.1 Overgangsrecht bouwwerken

12.1.1

Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot:

a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan;

12.1.2

Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het bepaalde in artikel 12.1.1 een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in artikel 12.1.1 met maximaal 10%.

12.1.3

Artikel 12.1.1 is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

12.2 Overgangsrecht gebruik

12.2.1

Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet;

12.2.2

Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid onder artikel 12.2, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind;

12.2.3

Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid onder artikel 12.2, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten;

12.2.4

Het eerste lid onder artikel 12.2 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 13 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:
Regels van het bestemmingsplan 'Groesbeekseweg 19, Mook'.

Bijlagen bij de regels

Bijlage 1 Beplantingsplan

Verbeelding

buro-sro.nl

stedenbouw + ruimtelijke ordening + ontwikkelingsmanagement

HERRENDAL STAETE

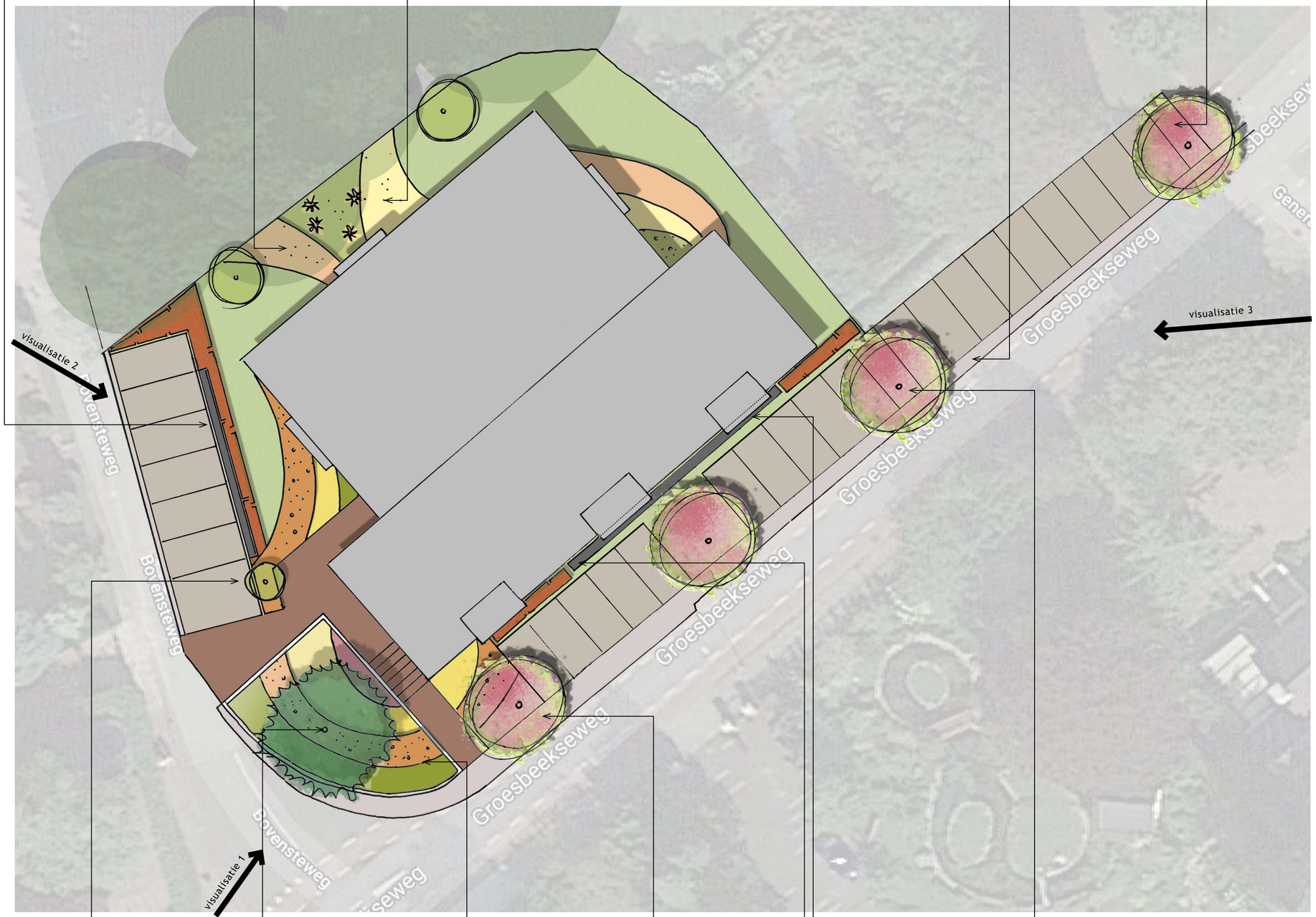
7 parkeerplaatsen afgeschermd met beukenhaag (+/-1m hoog) en voorzien van (een deel van) het relief van Jules de Roeper

toverhazelaar als accent in schaduwtuin (Hamemelis intermedia ‘Orange Beauty’)

bodembedekkende beplanting gecombineerd met enkele accentplanten en heesters (schaduwminnend)

trottoir gevolgd door strook haaks parkeren

plantvak met lage beplanting, bloeiende accenten en kers (Prunus avium “Plena”)



entree vanaf Bovensteweg met magnolia (Magnolia soulangeana)

markante meerstammige den (Pinus sylvestris) als blikvanger boom en voorbode van de stuwwal.
De donkere den contrastreert fraai met het lichte gebouw

beplanting in vloeiende vorm vangt het hoogteverschil op en flankeert de entree.
Door het aantal soorten te beperken ontstaat er een rustig geheel

kers (Prunus avium ‘Plena’) lichte bloesem en herfst-kleur contrasteren met de den en complementeren het gebouw

segment van het relief van Jules de Roeper komt terug als plint voor het gebouw aan de Groesbeekseweg. Een beukenhaag flankeerd het relief aan beide zijden

plantvak met lage beplanting, bloeiende accenten en kers (Prunus avium “Plena”)


meerstammige grove den (Ebben)


bloesem kers (Prunus avium ‘Plena’) (Ebben)


herfstkleur kers (Apeltern)


fragment van het relief van Jules de Roeper


siergras Molinia


bloem Magnolia


siergras Luzula


beukenhaag herfstkleur

opdrachtgever	HERRENDAL B.V.
project	HERRENDAL STAETE, MOOK
onderwerp	SCHETSONTWERP
projectnummer	722200001
bladnummer	1-2
schaal	1:200
formaat	A2
getekend	AR/SV
datum	17 januari 2020
gewijzigd	-

BTL Advies

BTL Advies B.V.
Tuin- en landschapsarchitecten
Willemsplein 2-4
5211 AK ‘s Hertogenbosch
073 205 1100
advies@btl.nl
www.btladvies.nl

foto´s dienen enkel als referentiebeeld

VERKENNEND BODEMONDERZOEK

GROESBEEKSEWEG 19

TE MOOK

Bodem

Rapportage verkennend bodemonderzoek

Groesbeekseweg 19 te Mook

Opdrachtgever	Michiels Management De Schans 55 5443 PT Haps
Rapportnummer	8347.001
Versienummer	D1
Status	Eindrapportage
Datum	28 november 2018

Vestiging	Brabant Heinz Moormannstraat 1b 5831 AS Boxmeer 0485 - 581818 boxmeer@econsultancy.nl
Opsteller	Dhr. C. Coolen
Paraaf	
Kwaliteitscontrole	Dhr. S.J. Theeuwen
Paraaf	

Kwaliteitszorg
Econsultancy is lid van de Vereniging Kwaliteitsborging Bodembeheer (VKB). De VKB is een vereniging van bodemadvies- en -onderzoeksbureaus en heeft als doel kwaliteitsborging en continue verbetering van de dienstverlening van haar leden op het gebied van bodembeheer. Het VKB keurmerk geeft opdrachtgevers de zekerheid dat het uitvoerend bureau werkt conform de eisen die de VKB aan haar leden stelt op het gebied van competenties en integriteit van medewerkers en het toepassen van vigerende normen en onderzoeksprotocollen.

Econsultancy werkt volgens een dynamisch kwaliteitssysteem, zoals beschreven in het kwaliteitshandboek. Ons kwaliteitssysteem is gecertificeerd volgens de kwaliteitsborgingsnormen van de NEN-EN-ISO 9001:2008.

Betrouwbaarheid
Dit bodemonderzoek is op zorgvuldige wijze uitgevoerd conform de toepasselijke en van kracht zijnde regelgeving. Een bodemonderzoek wordt in zijn algemeenheid echter uitgevoerd door het steekproefsgewijs bemonsteren van de bodem, waardoor het, op basis van de resultaten van een bodemonderzoek, onmogelijk is garanties af te geven ten aanzien van de milieuhygiënische bodemkwaliteit. Daarnaast betreft het bodemonderzoek een momentopname. Econsultancy accepteert op voorhand geen aansprakelijkheid ten aanzien van mogelijke beslissingen die de opdrachtgever naar aanleiding van het door Econsultancy uitgevoerde bodemonderzoek neemt.

In dit kader dient ook opgemerkt te worden dat geraadpleegde bronnen niet altijd zonder fouten en volledig zijn. Daar Econsultancy voor het verkrijgen van historische informatie afhankelijk is van deze bronnen, kan Econsultancy niet instaan voor de juistheid en volledigheid van deze informatie.

INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING 1

2 AFBAKENING ONDERZOEKSLOCATIE 1

3 VOORONDERZOEK 1

3.1 Geraadpleegde bronnen 1
3.2 Historisch en huidig gebruik onderzoekslocatie 2
3.3 Toekomstige situatie 2
3.4 Calamiteiten 2
3.5 Uitgevoerd(e) bodemonderzoek(en) op de onderzoekslocatie 2
3.6 Belendende percelen/terreindelen 3
3.7 Terreininspectie 3
3.8 Informatie lokale of regionale achtergrondgehalten 3
3.9 Bodemopbouw en geohydrologie 4

4 CONCLUSIES VOORONDERZOEK (ONDERZOEKSOPZET) 4

5 VELDWERK 4

5.1 Algemeen 4
5.2 Uitvoering veldwerk 4
5.3 Zintuiglijke waarnemingen 5

6 LABORATORIUMONDERZOEK 5

6.1 Uitvoering analyses 5
6.2 Toetsingskader 6
6.3 Resultaten grondmonsters 7

7 SAMENVATTING, CONCLUSIES EN ADVIES 8

BIJLAGEN:

1. - Topografische ligging van de locatie
2a. - Locatieschets
2b. - Foto's onderzoekslocatie
3. - Boorprofielen
4a. - Analysecertificaten
4b. - Getoetste analyseresultaten
5. - Toetsingskader Circulaire bodemsanering

1 INLEIDING

Michiels Management heeft aan Econsultancy opdracht verleend voor het uitvoeren van een verkennend bodemonderzoek op de locatie Groesbeekseweg 19 te Mook.

Het bodemonderzoek is uitgevoerd in het kader van de voorgenomen sloop, bestemmingsplanwijziging alsmede de voorgenomen herontwikkeling van de onderzoekslocatie.

Het verkennend bodemonderzoek heeft tot doel met een relatief geringe onderzoeksinspanning vast te stellen of op de onderzoekslocatie een grond- en/of grondwaterverontreiniging aanwezig is, teneinde te bepalen of er milieuhygiënische belemmeringen zijn voor de voorgenomen sloop, bestemmingsplanwijziging alsmede de voorgenomen herontwikkeling van de onderzoekslocatie.

Het vooronderzoek is verricht conform de NEN 5725:2009 "Bodem - Landbodem - Strategie voor het uitvoeren van vooronderzoek bij verkennend en nader onderzoek". Het bodemonderzoek is uitgevoerd conform de NEN 5740+A1:2016 "Bodem - Landbodem - Strategie voor het uitvoeren van verkennend bodemonderzoek - Onderzoek naar de milieuhygiënische kwaliteit van bodem en grond".

Het veldwerk en de bemonstering zijn verricht onder certificaat op grond van de BRL SIKB 2000 "Veldwerk bij milieuhygiënisch bodem- en waterbodemonderzoek", protocol 2001. De analyseresultaten zijn getoetst aan het toetsingskader uit de Circulaire bodemsanering en aan de achtergrondwaarden voor grond uit de Regeling bodemkwaliteit (bijlage B, tabel 1).

Econsultancy is onder meer gecertificeerd voor protocol 2001 van de BRL SIKB 2000. In dat kader verklaart Econsultancy geen eigenaar van de onderzoekslocatie te zijn of te worden.

2 AFBAKENING ONDERZOEKSLOCATIE

Het vooronderzoek omvat de onderzoekslocatie en direct hieraan grenzende terreindelen binnen een afstand van 25 meter.

De onderzoekslocatie (± 1.660 m²) is gelegen aan de Groesbeekseweg 19 te Mook (zie bijlage 1). De onderzoekslocatie is kadastraal bekend gemeente Mook en Middelaar, sectie A, nummer 3934.

Volgens het Actueel Hoogtebestand Nederland bevindt het maaiveld zich op een hoogte van circa 14,0 m +NAP en zijn de coördinaten van het midden van de onderzoekslocatie X = 189.420, Y = 418.375.

3 VOORONDERZOEK

3.1 Geraadpleegde bronnen

Voorafgaand aan de uitvoering van de veldwerkzaamheden is een vooronderzoek uitgevoerd conform de NEN 5725. In tabel I zijn de in het kader van het vooronderzoek geraadpleegde bronnen weergeven. Van de locatie en de directe omgeving zijn uit verschillende informatiebronnen gegevens verzameld over het historische, huidige en toekomstige gebruik, eventuele calamiteiten, eventueel eerder uitgevoerde bodemonderzoeken, de bodemopbouw en geohydrologie, verhardingen, kabels en leidingen.

Tabel I. ***Geraadpleegde bronnen***

Onderdeel	Bron
Historisch, huidig en toekomstig gebruik	Opdrachtgever (contactpersoon de heer H. Michiels), d.d. 17 oktober 2018
Bouw-/milieudossier, ondergrondse tanks, calamiteiten, eerder uitgevoerd bodemonderzoek	ondergrondportaal provincie Limburg De dossiers zijn bij de gemeente opgevraagd, echter zijn deze door de gemeente Mook niet beschikbaar gesteld.
Locatiegegevens van internet: - historisch topografisch kaartmateriaal - basisregistratie grootschalige topografie - kadastrale gegevens - hoogtekaart - luchtfoto's - Google streetview - provinciale bodeminformatie - bodemopbouw - geo(hydro)logie - kabels en leidingen	 www.topotijdreis.nl www.pdok.nl www.kadaster.nl www.ahn.nl webservices.gbo-provincies.nl/lufo/services/wms maps.google.nl www.bodemloket.nl maps.bodemdata.nl www.dinoloket.nl www.kadaster.nl/klic-wion
Terreininspectie	Uitgevoerd door medewerker Econsultancy, d.d. 12 november 2018

3.2 Historisch en huidig gebruik onderzoekslocatie

Uit historisch kaartmateriaal uit de periode 1900-1930 blijkt, dat de onderzoekslocatie destijds een braakliggend terrein was. Begin jaren ’30 is bebouwing op de onderzoeklocatie gerealiseerd. Begin jaren ’60 is deze geamoveerd en is de huidige bebouwing gerealiseerd. Sindsdien hebben op de onderzoekslocatie geen wezenlijke veranderingen plaatsgevonden.

De onderzoekslocatie is grotendeels verhard met klinkers, tegels en asfalt, tevens is de locatie bebouwd met een kantoorpand. De verharding beslaat ongeveer (± 1.025 m²).

Voor zover bij de opdrachtgever bekend, heeft er op de onderzoekslocatie nimmer opslag van oliehoudende producten in ondergrondse of bovengrondse tanks plaatsgevonden.

Door de gemeente Mook zijn geen gegevens beschikbaar gesteld omtrent de bouw-/milieudossiers.

In bijlage 2a is de huidige situatie op een locatieschets weergegeven. Bijlage 2b bevat enkele foto's van de onderzoekslocatie.

3.3 Toekomstige situatie

De initiatiefnemer is voornemens de huidige bebouwing te amoveren, de bestemming te wijzigen en de locatie te herontwikkelen.

3.4 Calamiteiten

Voor zover bij de opdrachtgever bekend hebben zich op de onderzoekslocatie in het verleden geen calamiteiten met een bodembedreigend karakter voorgedaan.

3.5 Uitgevoerd(e) bodemonderzoek(en) op de onderzoekslocatie

Op de onderzoekslocatie zijn, voor zover bekend, geen bodemonderzoeken uitgevoerd.

3.6 Belendende percelen/terreindelen

In paragraaf 3.1 zijn de geraadpleegde informatiebronnen voor de belendende percelen binnen 25 meter van de onderzoekslocatie opgenomen. Het bodemgebruik van de omliggende terreindelen is als volgt:

- aan de noordoostelijke zijde bevindt zich een groenstrook;
- aan de noordwestelijke zijde bevindt zich een groenstrook;
- aan de zuidoostelijke zijde bevindt zich de Groesbeekseweg;
- aan de zuidwestelijke zijde bevindt zich de Bovensteweg.

Van de aangrenzende percelen zijn geen bodemonderzoeksgegevens bekend.

De huidige eigenaar van de onderzoekslocatie is niets bekend omtrent potentieel bodembedreigende activiteiten op aangrenzende percelen. Er vinden geen industriële activiteiten in de directe omgeving van de onderzoekslocatie plaats.

Uit de verzamelde informatie blijkt, dat er vanuit de omliggende percelen géén grensoverschrijdende verontreinigingen zijn te verwachten.

3.7 Terreininspectie

Voorafgaand aan het bodemonderzoek is er een terreininspectie uitgevoerd. Deze is gericht op de identificatie van bronnen, die mogelijk hebben geleid of kunnen leiden tot een grond- en/of grondwaterverontreiniging.

Tijdens de terreininspectie is gebleken dat het perceel een fluctuerende maaiveldhoogte heeft. De meest zuidelijke parkeerplaats is 1 meter lager gelegen dan de noordelijke parkeerplaats, de ingang van het gebouw is hier weer 1 meter boven gelegen. Hoogstwaarschijnlijk heeft in het verleden grondverzet plaatsgevonden.

Anders dan grind zijn tijdens de terreininspectie geen bodemvreemde materialen aangetroffen.

Op het maaiveld zijn geen asbestverdachte materialen waargenomen.

3.8 Informatie lokale of regionale achtergrondgehalten

De onderzoekslocatie is met betrekking tot de bovengrond gelegen binnen de bodemkwaliteitszone "wonen", van het gebied waarvoor de gemeenten Mook & Middelaar, Gennep en Bergen gezamenlijk een “Nota bodembeheer Regio Noord-Limburg” hebben opgesteld.

Regionaal komen bovendien verhoogde concentraties van metalen in het grondwater voor. De provincie Limburg heeft specifieke beleidslijnen geformuleerd met betrekking tot deze regionaal verhoogde concentraties van metalen in het grondwater (zie “Beleidskader bodem 2010”, vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Limburg op 28 september 2010).

3.9 Bodemopbouw en geohydrologie

De onderzoekslocatie ligt volgens de bodemkaart van Nederland in een niet-gekarteerd gebied. De dichtstbijzijnde kaarteenheid betreft een holtpodzolgrond, die volgens de Stichting voor Bodemkartering voornamelijk is opgebouwd uit grof zand. De afzettingen, waarin deze bodem is ontstaan, behoren geologisch gezien tot de Formatie van Boxtel.

De gemiddelde stand van het freatisch grondwater bedraagt ± 9,0 m +NAP, waardoor het grondwater zich op ± 5,0 m -mv zou bevinden. Het water van het eerste watervoerend pakket stroomt volgens de isohypsenkaart van de Dienst Grondwaterverkenning van TNO in zuidwestelijke richting.

Er liggen geen pompstations in de buurt van de onderzoekslocatie die van invloed zouden kunnen zijn op de grondwaterstroming ter plaatse van de onderzoekslocatie. De onderzoekslocatie ligt niet in een grondwaterbeschermings- en/of grondwaterwingebied.

4 CONCLUSIES VOORONDERZOEK (ONDERZOEKSOPZET)

Uit het vooronderzoek blijkt dat er sprake is van voormalige en/of huidige bodembelasting op de locatie, waardoor het vermoeden van bodemverontreiniging aanwezig is. Dit in verband met de historische gebruiksfunctie van de onderzoekslocatie. Verwacht wordt, dat er verspreid over de locatie wisselende gehalten aan verontreinigende stoffen voorkomen. De verwachte verontreinigende stoffen voor deze situatie zijn metalen, PAK en minerale olie.

Op basis van het vooronderzoek is geconcludeerd, dat de onderzoekslocatie onderzocht dient te worden volgens de strategie voor een "verdachte locatie met diffuse bodembelasting en een heterogene verontreiniging op schaal van monsterneming, niet lijnvormig" (VED-HE-NL). Het doel van het verkennend bodemonderzoek in deze situatie is het bepalen van de aard van de heterogeen verdeelde verontreinigende stof op schaal van monsterneming. Tevens wordt vastgesteld of de vermoede verontreinigende stof de achtergrondwaarde of het geldend achtergrondgehalte overschrijdt.

5 VELDWERK

5.1 Algemeen

Tijdens het opstellen van het boorplan is rekening gehouden met de doelstellingen en de richtlijnen, die geformuleerd zijn in de inleiding. Daarnaast is rekening gehouden met de gegevens voortvloeiend uit het vooronderzoek en de ligging van kabels en leidingen. Gezien het feit dat het grondwater zich tijdens de veldwerkzaamheden dieper dan 5,0 m -mv bevond, heeft er conform de NEN 5740 geen grondwateronderzoek plaatsgevonden. Bijlage 2a bevat de locatieschets met daarop aangegeven de situering van de boorpunten en de peilbuis. In bijlage 3 zijn de boorprofielen opgenomen.

5.2 Uitvoering veldwerk

Het veldwerk is op 15 november 2018 uitgevoerd onder kwaliteitsverantwoordelijkheid van de heer J.H.L. Vermorken. Deze medewerker van Econsultancy staat geregistreerd als ervaren veldwerker voor het protocol 2001 van de BRL SIKB 2000 "Veldwerk bij milieuhygiënisch bodem- en waterbodemonderzoek".

In het totaal zijn er met behulp van een edelmanboor en een riversideboor 13 boringen geplaatst; 6 boringen tot 0,5 m -mv, 2 boringen tot 1,0 m -mv, 1 boring tot 1,5 m -mv, 3 boringen tot 2,0 m -mv en 1 boring tot 5,0 m -mv. Van het opgeboorde materiaal is een boorbeschrijving conform de NEN 5104 gemaakt en zijn er grondmonsters genomen over trajecten van ten hoogste 0,5 m, waarbij bodemlagen met verontreinigingskenmerken of een afwijkende textuur separaat bemonsterd zijn.

5.3 Zintuiglijke waarnemingen

De bodem bestaat uit diverse lagen, het betreft hier zwak tot sterk siltig, zwak humeus matig grof zand en zwak siltig, zeer grof zand. De bodem is tevens zwak tot sterk grindig.

Tijdens de veldwerkzaamheden zijn op het maaiveld van de onderzoekslocatie, alsmede in de bodem, puin(resten) en/of andere asbestverdachte materialen aangetroffen.

Tabel II geeft een overzicht van de zintuiglijk waargenomen verontreinigingen, die in het opgeboorde materiaal zijn aangetroffen.

Tabel II. ***Zintuiglijk waargenomen verontreinigingen***

Boornummer	Einddiepte boring (m -mv)	Traject (m -mv)	Waargenomen verontreinigingen
11	1,6 (gestaakt)	0,15-1,6	zwak puinhoudend
13	1,0	0,0-0,5	volledig puin (gebroken puin, fundatie materiaal)

6 LABORATORIUMONDERZOEK

6.1 Uitvoering analyses

Alle grondmonsters zijn aangeboden aan een laboratorium dat is erkend door de Raad voor Accreditatie en AS3000-geaccrediteerd is voor milieuhygiënisch bodemonderzoek. In het laboratorium zijn in totaal 4 grondmengmonsters samengesteld. De zintuiglijk meest verontreinigde grondmonsters zijn gebruikt bij de samenstelling van de grondmengmonsters. De 4 grondmengmonsters zijn geanalyseerd op het volgende pakket:

- *standaardpakket grond:*
  droge stof, lutum en organisch stof, metalen (barium, cadmium, kobalt, koper, kwik, lood, molybdeen, nikkel en zink), polychloorbifenylen (PCB), polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK) en minerale olie.

Tabel III geeft een overzicht van de samenstelling van de grondmengmonsters en de analysepakketten.

Tabel III. ***Overzicht van de samenstelling van de grondmengmonsters en de analysepakketten***

Grondmeng-monster	Traject (m -mv)	Analysepakket	Bijzonderheden
MM1	10 (0-50) 02 (0-50) 09 (0-30) 04 (0-30)	standaardpakket grond	bovengrond (zwak humeus, zwak tot sterk siltig, zwak tot matig grindig, matig grof zand)
MM2	03 (12-50) 12 (6-50) 06 (8-50) 08 (8-50)	standaardpakket grond	bovengrond (zwak siltig, sterk grindig, zeer grof zand)
MM2	11 (15-50) 11 (50-100) 11 (100-150)	standaardpakket grond	verdachte laag (zwak puinhoudend)
MM4	03 (50-100) 12 (150-200) 13 (50-100) 02 (70-110) 01 (50-100) 01 (100-150)	standaardpakket grond	ondergrond (zintuiglijk schoon)

6.2 Toetsingskader

De analyseresultaten zijn getoetst aan het toetsingskader uit de Circulaire bodemsanering en aan de achtergrondwaarden voor grond uit de Regeling bodemkwaliteit (bijlage B, tabel 1). Dit toetsingskader voor de beoordeling van de gehalten van verontreinigingen is gegeven in de toetsingstabel en bevat voor grond drie te onderscheiden waarden met de verschillende niveaus:

- *achtergrondwaarde:*
  deze waarde ("AW") geeft de gehalten aan zoals die op dit moment voorkomen in de bodem van natuur- en landbouwgronden, waarvoor geldt dat er geen sprake is van belasting door lokale verontreinigingsbronnen;

- *streefwaarde:*
  deze waarde ("S") geeft het milieukwaliteitsniveau aan voor grondwater, waarbij als nadelig te waarderen effecten verwaarloosbaar worden geacht;

- *tussenwaarde:*
  deze waarde ("T") is de helft van de som van de achtergrondwaarde (of in het geval van grondwater de streefwaarde) en de interventiewaarde. De tussenwaarde is de concentratiegrens waarboven in beginsel nader onderzoek moet worden uitgevoerd, omdat het vermoeden van ernstige bodemverontreiniging bestaat;

- *interventiewaarde:*
  deze waarde ("I") geeft het niveau voor verontreinigingen in grond en grondwater aan waarboven ernstige vermindering of dreigende vermindering optreedt van de functionele eigenschappen, die de bodem heeft voor mens, plant of dier. Bij gehalten en/of concentraties boven de interventiewaarde is er sprake van een sterke verontreiniging. Bij overschrijding van de interventiewaarde wordt vaak een nader onderzoek uitgevoerd om de ernst van de verontreiniging en de spoedeisendheid van de sanering te bepalen. Wanneer het boven de tussenwaarde of interventiewaarde gelegen gehalte een natuurlijke oorsprong heeft, is uitvoering van vervolgonderzoek meestal niet noodzakelijk.

In bijlage 5 is de toetsingstabel opgenomen uit de eerder genoemde circulaires. Deze bijlage bevat de achtergrondwaarden en de interventiewaarden voor een standaardbodem (10% organische stof en 25% lutum). De gemeten gehalten zijn door middel van een BoToVa-toetsing, met behulp van de door het laboratorium bepaalde waarden voor het organische stof- en lutumgehalte, omgerekend naar gehalten in een standaardbodem en vervolgens getoetst. De gebruikte analysetechnieken zijn weergegeven op de certificaten in bijlage 4a. Om de mate van verontreiniging aan te geven wordt de volgende terminologie gebruikt:

Grond:

- niet verontreinigd: gehalte ≤ achtergrondwaarde en/of detectielimiet;
- licht verontreinigd: gehalte > achtergrondwaarde en ≤ tussenwaarde;
- matig verontreinigd: gehalte > tussenwaarde ≤ interventiewaarde;
- sterk verontreinigd: gehalte > interventiewaarde.

6.3 Resultaten grondmonsters

Tabel IV geeft een overzicht van de parameters in de grond die de geldende toetsingskaders overschrijden.

Tabel IV. ***Overschrijdingen toetsingskaders grond***

Grondmeng-monster	Traject (m -mv)	Gehalte > AW (licht verontreinigd)	Gehalte > T (matig verontreinigd)	Gehalte > I (sterk verontreinigd)
MM1	10 (0-50) 02 (0-50) 09 (0-30) 04 (0-30)	lood PAK	-	-
MM2	03 (12-50) 12 (6-50) 06 (8-50) 08 (8-50)	-	-	-
MM2	11 (15-50) 11 (50-100) 11 (100-150)	kobalt kwik lood PAK	-	-
MM4	03 (50-100) 12 (150-200) 13 (50-100) 02 (70-110) 01 (50-100) 01 (100-150)	PCB	-	-

7 SAMENVATTING, CONCLUSIES EN ADVIES

Michiels Management heeft aan Econsultancy opdracht verleend voor het uitvoeren van een verkennend bodemonderzoek op de locatie Groesbeekseweg 19 te Mook.

Het bodemonderzoek is uitgevoerd in het kader van de voorgenomen sloop, bestemmingsplanwijziging alsmede de voorgenomen herontwikkeling van de onderzoekslocatie.

Op basis van het vooronderzoek is geconcludeerd, dat de onderzoekslocatie onderzocht dient te worden volgens de strategie voor een "verdachte locatie met diffuse bodembelasting en een heterogene verontreiniging op schaal van monsterneming, niet lijnvormig" (VED-HE-NL).

De bodem bestaat voornamelijk uit zwak tot sterk siltig, matig fijn tot zeer grof zand. De bodem is bovendien zwak humeus.

Ter plaatse van boring 11 is zwak puinhoudende bodem aangetroffen (traject 0,5-1,60 m -mv). Tevens is ter plaatse van boring 13 een volledig puinhoudende laag aangetroffen (traject 0,15-0,5 m -mv).

De bovengrond is licht verontreinigd met kobalt, kwik, lood en PAK. De lichte kobalt en kwikverontreiniging houdt mogelijk verband met het puin dat in de onderzochte bodemlaag aangetroffen is. De ondergrond is licht verontreinigd met PCB. Vooralsnog heeft Econsultancy geen verklaring voor deze lichte PCB verontreiniging.

Gezien het feit dat het grondwater zich dieper dan 5,0 m -mv bevindt, heeft er conform de NEN 5740 geen grondwateronderzoek plaatsgevonden.

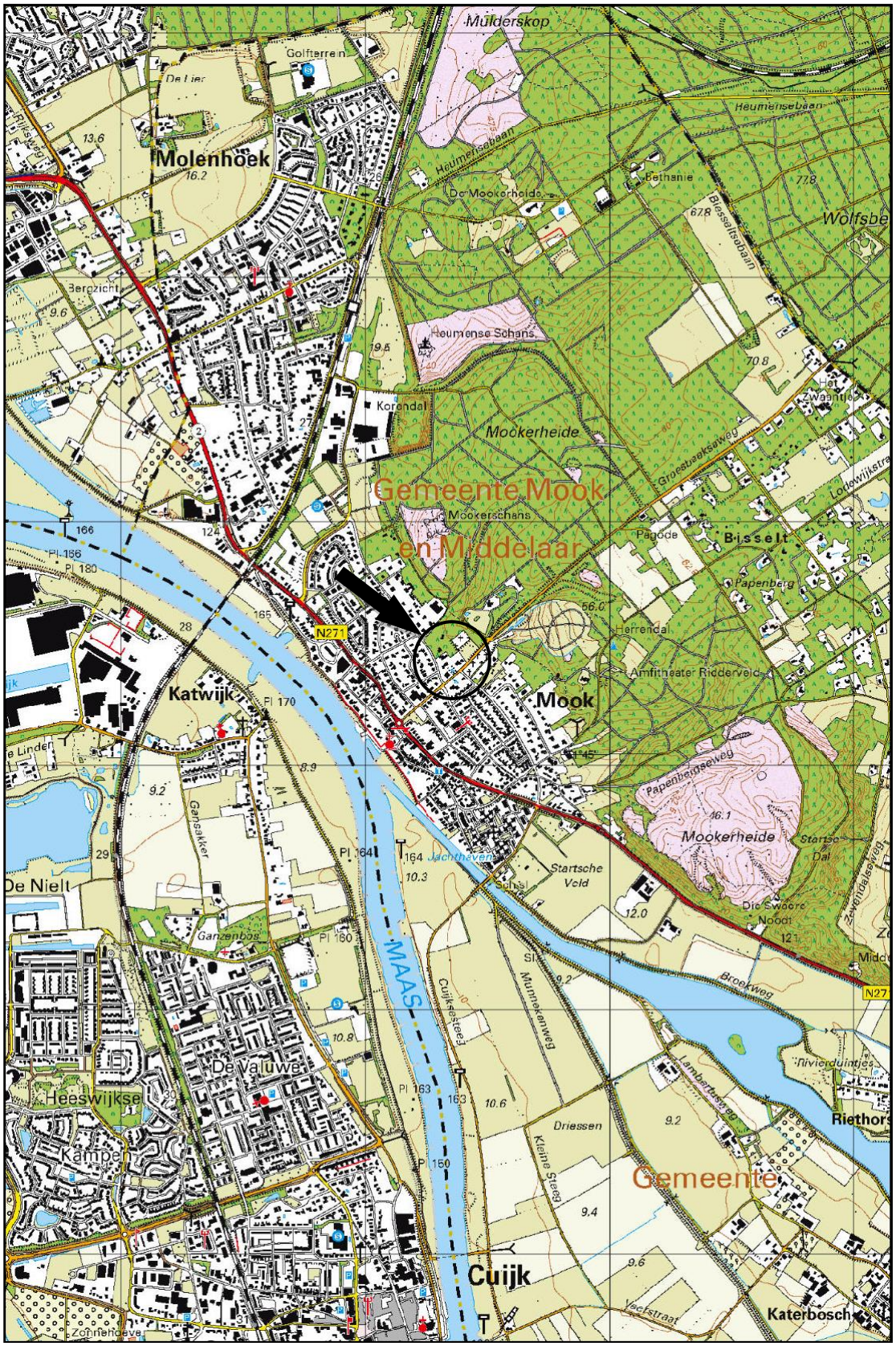
Conclusie
De vooraf gestelde hypothese, dat de onderzoekslocatie als "verdacht" dient te worden beschouwd wordt, op basis van de onderzoeksresultaten, bevestigd. Gelet op de aard en mate van verontreiniging, bestaat er géén reden voor een nader onderzoek.

Advies
Er zijn op basis van de uitvoering van de veldwerkzaamheden aanwijzingen gevonden die aanleiding geven een asbestverontreiniging op de locatie te verwachten, waardoor Econsultancy adviseert een onderzoek asbest in bodem/puin conform de NEN 5707/5897 uit te voeren. Puin dient per definitie formeel als “verdacht” ten aanzien van asbest te worden beschouwd.

Algemeen
Indien er bij werkzaamheden grond vrijkomt die niet op de locatie kan worden hergebruikt, zijn de regels van het Besluit bodemkwaliteit of de regionale bodemkwaliteitskaart van toepassing.

Econsultancy
Boxmeer, 28 november 2018

Bijlage 1 Topografische ligging van de locatie



Schaal 1:25.000
Deze kaart is noordgericht

GWS

Bovensteweg

Groesbeekseweg

19

1

2

01
02
03
04
05
06

01
02
03
04
05
06
07
08
09
10
11
12
13

0 2 4 6 8 10 m

Titel:	locatieschets; Groesbeekseweg 19 te Mook	A3
Eco nsultancy	PROJECT: 8347.001	
	SCHAAL: 1:250	DATUM: 27-11-2018
	GETEKEND: CCo	BIJLAGE:2a

Legenda

Symbolen:

- Asfalt
- Klinker
- Beton
- Ontgravingsdiepte (m -mv)
- Partijhoogte (m +mv)
- Opnamerichting foto
- Vloeistofdichte vloer
- Prefab betonnen vloerplaat
- Tegels
- Golfplaat (asbest verdacht)
- Boom
- Bos
- Struiken
- Gras
- Water
- Braak
- Grind
- Onverhard
- Puinverharding
- Talud
- Spoorbaan
- Fietspad
- Parkeerplaats
- Duiker
- Voormalige duiker
- Trafo
- Pomp
- Olie/vetafscheider
- Mangat
- Riool inspectieput
- Zinkput
- Ontluchting
- Vulpunt
- Sleuf asbestonderzoek 200x40x50cm

Polygonen:

- Ontgravingsvak
- Saneringslocatie
- Partij ontgraven grond
- Toekomstige bebouwing
- Voormalige bebouwing
- Asfaltverharding
- Reparatievak asfalt
- Opslagtank (bovengronds)
- Opslagtank (bovengronds in lekbak)
- Opslagtank (ondergronds)
- Struweel
- Haag

Lijnen:

- Bebouwing
- Grens onderzoekslocatie
- Toekomstige bebouwing
- Voormalige bebouwing
- Beschoeiing
- Hekwerk
- Spoorlijn
- Wandmonster

Verontreiniging:

- Niet verontreinigd
- Gehalte >AW/S-waarde
- Gehalte >T-waarde
- Gehalte >I-waarde
- Niet verontreinigd
- AW/S-waarde contour
- T-waarde contour
- I-waarde contour
- Niet verontreinigd
- AW/S-waarde contour
- T-waarde contour
- I-waarde contour
- Niet verontreinigd
- Licht verontreinigd
- Matig verontreinigd
- Sterk verontreinigd
- Verontreinigingsgraad onbekend
- Vindplaats asbestverdacht materiaal op maaiveld

Boringen:

- Boring tot 0,5 m -mv
- Boring tot 1,0 m -mv
- Boring tot 1,5 m -mv
- Boring tot 2,0 m -mv
- Boring tot 2,5 m -mv
- Boring tot 3,0 m -mv
- Boring tot 3,5 m -mv
- Boring tot 4,0 m -mv
- Boring tot 4,5 m -mv
- Boring tot 5,0 m -mv
- Peilbuis (diep)
- Peilbuis
- Boring voorgaand onderzoek tot 0,5 m -mv
- Boring voorgaand onderzoek tot 1,0 m -mv
- Boring voorgaand onderzoek tot 1,5 m -mv
- Boring voorgaand onderzoek tot 2,0 m -mv
- Boring voorgaand onderzoek tot 2,5 m -mv
- Boring voorgaand onderzoek tot 3,0 m -mv
- Boring voorgaand onderzoek tot 3,5 m -mv
- Boring voorgaand onderzoek tot 4,0 m -mv
- Boring voorgaand onderzoek tot 4,5 m -mv
- Boring voorgaand onderzoek tot 5,0 m -mv
- Peilbuis voorgaand onderzoek (diep)
- Peilbuis voorgaand onderzoek
- Gat asbestonderzoek 30x30x50 cm
- Gat asbestonderzoek 30x30x50 cm + boring tot 0,5 m -mv
- Gat asbestonderzoek 30x30x50 cm + boring tot 1,0 m -mv
- Gat asbestonderzoek 30x30x50 cm + boring tot 1,5 m -mv
- Gat asbestonderzoek 30x30x50 cm + boring tot 2,0 m -mv
- Gat asbestonderzoek 30x30x50 cm + boring tot 2,5 m -mv
- Gat asbestonderzoek 30x30x50 cm + boring tot 3,0 m -mv
- Gat asbestonderzoek 30x30x50 cm + boring tot 3,5 m -mv
- Gat asbestonderzoek 30x30x50 cm + boring tot 4,0 m -mv
- Gat asbestonderzoek 30x30x50 cm + boring tot 4,5 m -mv
- Gat asbestonderzoek 30x30x50 cm + boring tot 5,0 m -mv
- Gat asbestonderzoek 30x30x50 cm + peilbuis (diep)
- Gat asbestonderzoek 30x30x50 cm + peilbuis
- Gat asbestonderzoek 100x100x50 cm
- Gat asbestonderzoek 100x100x50 cm + boring tot 0,5 m -mv
- Gat asbestonderzoek 100x100x50 cm + boring tot 1,0 m -mv
- Gat asbestonderzoek 100x100x50 cm + boring tot 1,5 m -mv
- Gat asbestonderzoek 100x100x50 cm + boring tot 2,0 m -mv
- Gat asbestonderzoek 100x100x50 cm + boring tot 2,5 m -mv
- Gat asbestonderzoek 100x100x50 cm + boring tot 3,0 m -mv
- Gat asbestonderzoek 100x100x50 cm + boring tot 3,5 m -mv
- Gat asbestonderzoek 100x100x50 cm + boring tot 4,0 m -mv
- Gat asbestonderzoek 100x100x50 cm + boring tot 4,5 m -mv
- Gat asbestonderzoek 100x100x50 cm + boring tot 5,0 m -mv
- Gat asbestonderzoek 100x100x50 cm + peilbuis (diep)
- Gat asbestonderzoek 100x100x50 cm + peilbuis
- Kernboring 80 mm
- Kernboring 120 mm
- Kernboring 120 mm + boring tot 0,5 m -mv
- Kernboring 120 mm + boring tot 1,0 m -mv
- Kernboring 120 mm + boring tot 1,5 m -mv
- Kernboring 120 mm + boring tot 2,0 m -mv
- Kernboring 120 mm + boring tot 2,5 m -mv
- Kernboring 120 mm + boring tot 3,0 m -mv
- Kernboring 120 mm + boring tot 3,5 m -mv
- Kernboring 120 mm + boring tot 4,0 m -mv
- Kernboring 120 mm + boring tot 4,5 m -mv
- Kernboring 120 mm + boring tot 5,0 m -mv
- Kernboring + gat asbestonderzoek 30x30x50 + boring tot 0,5 m -mv
- Kernboring + gat asbestonderzoek 30x30x50 + boring tot 1,0 m -mv
- Kernboring + gat asbestonderzoek 30x30x50 + boring tot 1,5 m -mv
- Kernboring + gat asbestonderzoek 30x30x50 + boring tot 2,0 m -mv
- Kernboring + gat asbestonderzoek 30x30x50 + boring tot 2,5 m -mv
- Kernboring + gat asbestonderzoek 30x30x50 + boring tot 3,0 m -mv
- Kernboring + gat asbestonderzoek 30x30x50 + boring tot 3,5 m -mv
- Kernboring + gat asbestonderzoek 30x30x50 + boring tot 4,0 m -mv
- Kernboring + gat asbestonderzoek 30x30x50 + boring tot 4,5 m -mv
- Kernboring + gat asbestonderzoek 30x30x50 + boring tot 5,0 m -mv
- Kernboring + gat asbestonderzoek 30x30x50 + peilbuis (diep)
- Kernboring + gat asbestonderzoek 30x30x50 + peilbuis
- Boring tot 0,5 m -waterbodem
- Boring tot 1,0 m -waterbodem

Bijlage 2b Foto's onderzoekslocatie



Foto 1.



Foto 2.

Bijlage 2b Foto's onderzoekslocatie



Foto 3.



Foto 4.

Bijlage 2b Foto's onderzoekslocatie



Foto 5.



Foto 6.

Bijlage 3 Boorprofielen

Legenda (conform NEN 5104)

grind

- Grind, siltig
- Grind, zwak zandig
- Grind, matig zandig
- Grind, sterk zandig
- Grind, uiterst zandig

zand

- Zand, kleïig
- Zand, zwak siltig
- Zand, matig siltig
- Zand, sterk siltig
- Zand, uiterst siltig

veen

- Veen, mineraalarm
- Veen, zwak kleïig
- Veen, sterk kleïig
- Veen, zwak zandig
- Veen, sterk zandig

klei

- Klei, zwak siltig
- Klei, matig siltig
- Klei, sterk siltig
- Klei, uiterst siltig
- Klei, zwak zandig
- Klei, matig zandig
- Klei, sterk zandig

leem

- Leem, zwak zandig
- Leem, sterk zandig

overige toevoegingen

- zwak humeus
- matig humeus
- sterk humeus
- zwak grindig
- matig grindig
- sterk grindig

geur

- geen geur
- zwakke geur
- matige geur
- sterke geur
- uiterste geur

olie

- geen olie-water reactie
- zwakke olie-water reactie
- matige olie-water reactie
- sterke olie-water reactie
- uiterste olie-water reactie

p.i.d.-waarde

- >0
- >1
- >10
- >100
- >1000
- >10000

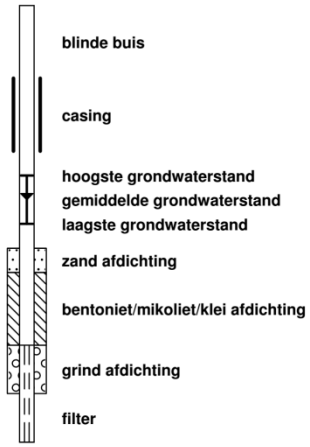
monsters

- geroerd monster
- ongeroerd monster
- volumering

overig

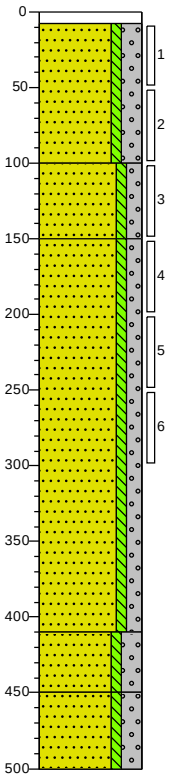
- bijzonder bestanddeel
- Gemiddeld hoogste grondwaterstand
- grondwaterstand
- Gemiddeld laagste grondwaterstand
- slib
- water

peilbuis



Boorprofielen

Boring: 01



0 – 8: klinker

8 – 100: Zand, zeer grof, zwak siltig, sterk grindig, geelbeige, River

100 – 150: Zand, zeer grof, zwak siltig, matig grindig, lichtbeige, River

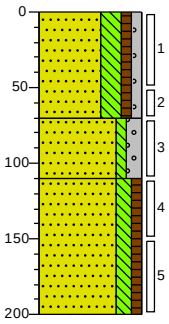
150 – 410: Zand, matig grof, zwak siltig, matig grindig, beigegeel, River

410 – 450: Zand, matig grof, zwak siltig, sterk grindig, sterk keien, geelbeige, River

450 – 500: Zand, zeer grof, zwak siltig, sterk grindig, sterk keien, sterk steenhoudend, geelbeige, River

▲

Boring: 02

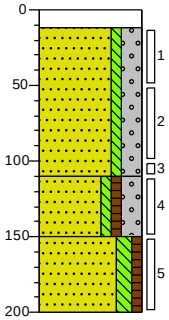


0 – 70: tuin
Zand, matig grof, sterk siltig, zwak humeus, zwak grindig, neutraalbruin, Edelmanboor

70 – 110: Zand, zeer grof, zwak siltig, matig grindig, neutraalbeige, Edelmanboor

110 – 200: Zand, matig fijn, matig siltig, zwak humeus, neutraalbruin, Edelmanboor

Boring: 03



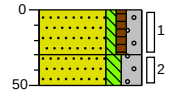
0 – 12: asfalt
Kernboor
Zand, zeer grof, zwak siltig, sterk grindig, sterk keien, neutraalgeel, River

12 – 110: Zand, matig grof, zwak siltig, zwak humeus, sterk grindig, lichtbruin, River

110 – 150: Zand, matig grof, matig siltig, zwak humeus, lichtbruin, River

150 – 200

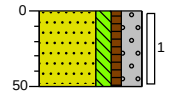
Boring: 04



0 – 30: braak
Zand, matig grof, zwak siltig, zwak humeus, matig grindig, lichtbruin, River

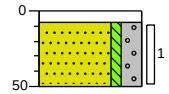
30 – 50: Zand, matig grof, matig siltig, sterk grindig, neutraalgeel, River

Boring: 05



0 – 50: tuin
Zand, matig grof, matig siltig, zwak humeus, sterk grindig, neutraalbruin, Edelmanboor

Boring: 06



0 – 8: klinker

8 – 50: Zand, zeer grof, zwak siltig, sterk grindig, neutraalgeel, River

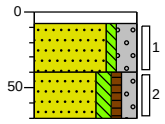
Projectcode: 8347.001

Boormeester: Vermorken

Getekend volgens NEN 5104

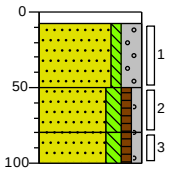
Boorprofielen

Boring: 07



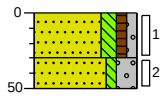
0	klinker
8	
	Zand, zeer grof, zwak siltig, sterk grindig, donkergeel, River
40	
	Zand, matig grof, matig siltig, zwak humeus, matig grindig, neutraalbruin, River
70	

Boring: 08



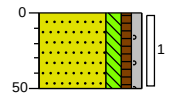
0	klinker
8	
	Zand, zeer grof, zwak siltig, sterk grindig, donker grijsbruin, River
50	
	Zand, matig grof, matig siltig, zwak humeus, zwak grindig, donker bruingrijs, River
80	
	Zand, matig grof, matig siltig, zwak humeus, zwak grindig, lichtbruin, River
100	

Boring: 09



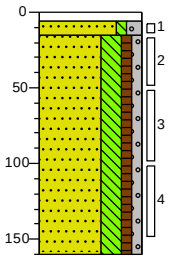
0	tuin
	Zand, matig grof, matig siltig, zwak humeus, zwak grindig, donkerbruin, Edelmanboor
30	
	Zand, matig grof, zwak siltig, sterk grindig, zwak keien, neutraalbeige, Edelmanboor
50	

Boring: 10



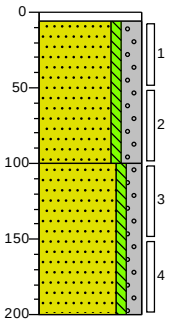
0	tuin
	Zand, matig grof, matig siltig, zwak humeus, zwak grindig, neutraalbruin, Edelmanboor
50	

Boring: 11



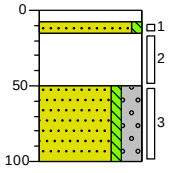
0	tegel
6	
15	Zand, zeer grof, zwak siltig, matig grindig, neutraalgeel, River
	Zand, matig grof, sterk siltig, zwak humeus, zwak grindig, zwak puinhoudend, neutraalbruin, River, gestaakt op harde laag
160	

Boring: 12



0	tegel
6	
	Zand, zeer grof, zwak siltig, sterk grindig, neutraalgeel, River
100	
	Zand, matig grof, zwak siltig, matig grindig, neutraalgeel, River
200	

Boring: 13



0	klinker
8	
15	Zand, matig grof, zwak siltig, lichtbeige, Edelmanboor
50	Volledig puin, grijsbeige, River, gebroken puin, fundatie materiaal
	Zand, zeer grof, zwak siltig, sterk grindig, neutraalgeel, River
100	

Bijlage 4a Analysecertificaten

eurofins | — analytico®

Econsultancy
T.a.v. C. M. Coolen
Rapenstraat 2
5831 GJ BOXMEER

Analysecertificaat

Datum: 21-Nov-2018

Hierbij ontvangt u de resultaten van het navolgende laboratoriumonderzoek.

Certificaatnummer/Versie	2018170966/1
Uw project/verslagnummer	8347.001
Uw projectnaam	
Uw ordernummer	
Monster(s) ontvangen	15-Nov-2018

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.
De analyse resultaten hebben alleen betrekking op het beproefde object.

De grondmonsters worden tot 4 weken na datum ontvangst bewaard en watermonsters tot 2 weken na datum ontvangst. Zonder tegenbericht worden de monsters nadien afgevoerd.
Indien de monsters langer bewaard dienen te blijven verzoeken wij U dit exemplaar uiterlijk 1 werkdag voor afloop van de standaardbewaarperiode ondertekend aan ons te retourneren. Voor de kosten van het langer bewaren van monsters verwijzen wij naar de prijslijst.

Bewaren tot:
Datum: Naam: Handtekening:

Wij vertrouwen erop uw opdracht hiermee naar verwachting te hebben uitgevoerd, mocht U naar aanleiding van dit analysecertificaat nog vragen hebben verzoeken wij U contact op te nemen met de afdeling Verkoop en Advies.

Met vriendelijke groet,

Eurofins Analytico B.V.



Ing. A. Veldhuizen
Technical Manager

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC No. 09088623
BTW/VAT No. NL 8043.14.883.B01

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. Omgeving), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheid van Luxemburg (MEV).

eurofins | — analytico®

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	8347.001	Certificaatnummer/Versie	2018170966/1
Uw projectnaam		Startdatum	19-Nov-2018
Uw ordernummer		Rapportagedatum	21-Nov-2018/15:15
		Bijlage	A,B,C
Monsternemer	Vermorken	Pagina	1/2
Monstermatrix	Grond (AS3000)		

	Analyse	Eenheid	1	2	3	4
	Voorbehandeling					
	Cryogeen malen AS3000		Uitgevoerd	Uitgevoerd	Uitgevoerd	Uitgevoerd
	Bodemkundige analyses					
Q	Malen m.b.v. Kaakbreker en spleet verdeler (1kg)			Ja		
S	Droge stof	% (m/m)	90.1	95.7	88.6	95.3
S	Organische stof	% (m/m) ds	2.2	<0.7	1.4	<0.7
	Gloeirest	% (m/m) ds	97.6	99.6	98.3	99.5
S	Korrelgrootte < 2 µm (Lutum)	% (m/m) ds	3.3	2.9	3.8	2.1
	Metalen					
S	Barium (Ba)	mg/kg ds	31	<20	57	<20
S	Cadmium (Cd)	mg/kg ds	0.26	<0.20	<0.20	<0.20
S	Kobalt (Co)	mg/kg ds	<3.0	<3.0	6.3	3.5
S	Koper (Cu)	mg/kg ds	10	<5.0	16	<5.0
S	Kwik (Hg)	mg/kg ds	0.071	<0.050	0.12	<0.050
S	Molybdeen (Mo)	mg/kg ds	<1.5	<1.5	<1.5	<1.5
S	Nikkel (Ni)	mg/kg ds	4.6	7.3	12	6.4
S	Lood (Pb)	mg/kg ds	52	<10	76	<10
S	Zink (Zn)	mg/kg ds	49	<20	42	<20
	Minerale olie					
	Minerale olie (C10-C12)	mg/kg ds	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0
	Minerale olie (C12-C16)	mg/kg ds	<5.0	<5.0	<5.0	<5.0
	Minerale olie (C16-C21)	mg/kg ds	<5.0	<5.0	5.9	<5.0
	Minerale olie (C21-C30)	mg/kg ds	<11	<11	<11	<11
	Minerale olie (C30-C35)	mg/kg ds	5.7	<5.0	<5.0	<5.0
	Minerale olie (C35-C40)	mg/kg ds	<6.0	<6.0	<6.0	<6.0
S	Minerale olie totaal (C10-C40)	mg/kg ds	<35	<35	<35	<35
	Polychloorbifenylen, PCB					
S	PCB 28	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010
S	PCB 52	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010

Nr.	Monsteromschrijving	Datum monstername	Monster nr.
1	MM1 10 (0-50) 02 (0-50) 09 (0-30) 04 (0-30)	15-Nov-2018	10421387
2	MM2 03 (12-50) 12 (6-50) 06 (8-50) 08 (8-50)	15-Nov-2018	10421388
3	MM3 11 (15-50) 11 (50-100) 11 (100-150)	15-Nov-2018	10421389
4	MM4 03 (50-100) 12 (150-200) 13 (50-100) 02 (70-110) 01 (50-100) 01 (100-150)	15-Nov-2018	10421390

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS SIKB erkende verrichting
V: VLAREL erkende verrichting
M: MCERTS erkend

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC No. 09088623
BTW/VAT No. NL 8043.14.883.B01

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. Omgeving), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheid van Luxemburg (MEV).

TESTEN
RvA L010

eurofins — analytico®

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	8347.001	Certificaatnummer/Versie	2018170966/1
Uw projectnaam		Startdatum	19-Nov-2018
Uw ordernummer		Rapportagedatum	21-Nov-2018/15:15
		Bijlage	A,B,C
Monsternemer	Vermorken	Pagina	2/2
Monstermatrix	Grond (AS3000)		

	Analyse	Eenheid	1	2	3	4
S	PCB 101	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010	<0.0010	0.0010
S	PCB 118	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010
S	PCB 138	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010	<0.0010	<0.0010
S	PCB 153	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010	<0.0010	0.0010
S	PCB 180	mg/kg ds	<0.0010	<0.0010	<0.0010	0.0012
S	PCB (som 7) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.0049 1)	0.0049 1)	0.0049 1)	0.0060
	Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen, PAK					
S	Naftaleen	mg/kg ds	<0.050	<0.050	<0.050	<0.050
S	Fenanthreen	mg/kg ds	0.11	<0.050	0.69	<0.050
S	Anthraceen	mg/kg ds	0.061	<0.050	0.14	<0.050
S	Fluorantheen	mg/kg ds	0.33	<0.050	0.95	<0.050
S	Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	0.18	<0.050	0.29	<0.050
S	Chryseen	mg/kg ds	0.25	<0.050	0.37	<0.050
S	Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0.14	<0.050	0.17	<0.050
S	Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	0.17	<0.050	0.29	<0.050
S	Benzo(ghi)peryleen	mg/kg ds	0.17	<0.050	0.22	<0.050
S	Indeno(123-cd)pyreen	mg/kg ds	0.20	<0.050	0.25	<0.050
S	PAK VROM (10) (factor 0,7)	mg/kg ds	1.6	0.35 1)	3.4	0.35 1)

Nr.	Monsteromschrijving	Datum monstername	Monster nr.
1	MM1 10 (0-50) 02 (0-50) 09 (0-30) 04 (0-30)	15-Nov-2018	10421387
2	MM2 03 (12-50) 12 (6-50) 06 (8-50) 08 (8-50)	15-Nov-2018	10421388
3	MM3 11 (15-50) 11 (50-100) 11 (100-150)	15-Nov-2018	10421389
4	MM4 03 (50-100) 12 (150-200) 13 (50-100) 02 (70-110) 01 (50-100) 01 (100-150)	15-Nov-2018	10421390

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS SIKB erkende verrichting
V: VLAREL erkende verrichting
M: MCERTS erkend

Akkoord
Pr.coörd.
VA

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.
Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. Omgeving), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheid van Luxemburg (MEV).

TESTEN
RvA L010

Eurofins Analytico B.V.
Gildeweg 42-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL
Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl
BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC No. 09088623
BTW/VAT No. NL 8043.14.883.B01

Bijlage (A) met deelmonsterinformatie behorende bij analysecertificaat 2018170966/1

Monster nr.	Boornr	Omschrijving	Van	Tot	Barcode	Monstername ID/Monsteromsch.
10421387	10	1	0	50	0537102488	MM1 10 (0-50) 02 (0-50) 09 (0-
10421387	02	1	0	50	0537102492	MM1 10 (0-50) 02 (0-50) 09 (0-
10421387	09	1	0	30	0537102491	MM1 10 (0-50) 02 (0-50) 09 (0-
10421387	04	1	0	30	0537102482	MM1 10 (0-50) 02 (0-50) 09 (0-
10421388	06	1	8	50	0537102493	MM2 03 (12-50) 12 (6-50) 06 (8
10421388	03	1	12	50	0537102271	MM2 03 (12-50) 12 (6-50) 06 (8
10421388	12	1	6	50	0537102402	MM2 03 (12-50) 12 (6-50) 06 (8
10421388	08	1	8	50	0537140328	MM2 03 (12-50) 12 (6-50) 06 (8
10421389	11	3	50	100	0537102366	MM3 11 (15-50) 11 (50-100) 11
10421389	11	4	100	150	0537102365	MM3 11 (15-50) 11 (50-100) 11
10421389	11	2	15	50	0537102412	MM3 11 (15-50) 11 (50-100) 11
10421390	03	2	50	100	0537102375	MM4 03 (50-100) 12 (150-200)
10421390	02	3	70	110	0537102460	MM4 03 (50-100) 12 (150-200)
10421390	01	2	50	100	0537140337	MM4 03 (50-100) 12 (150-200)
10421390	01	3	100	150	0537140345	MM4 03 (50-100) 12 (150-200)
10421390	12	4	150	200	0537102269	MM4 03 (50-100) 12 (150-200)
10421390	13	3	50	100	0537102265	MM4 03 (50-100) 12 (150-200)

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC No. 09088623
BTW/VAT No. NL 8043.14.883.B01

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. Omgeving), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheid van Luxemburg (MEV).

Bijlage (B) met opmerkingen behorende bij analysecertificaat 2018170966/1

Opmerking 1)

De toetswaarde van de som is gelijk aan de sommatie van 0,7*RG

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC No. 09088623
BTW/VAT No. NL 8043.14.883.B01

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. Omgeving), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheid van Luxemburg (MEV).

Bijlage (C) met methodeverwijzingen behorende bij analysecertificaat 2018170966/1

Analyse	Methode	Techniek	Methode referentie
Cryogeen malen AS3000	W0106	Voorbehandeling	Cf. AS3000
Malen kaakbreker (1kg)	W0101	Voorbehandeling	Eigen methode
Droge Stof	W0104	Gravimetrie	Cf. pb 3010-2 en gw. NEN-EN 15934
Organische stof (gloeiverlies)	W0109	Gravimetrie	Cf. pb 3010-3 en cf. NEN 5754
Korrelgrootte < 2 µm (lutum)	W0171	Sedimentatie	Cf. pb 3010-4 en cf. NEN 5753
Barium (Ba)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Cadmium (Cd)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Kobalt (Co)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Koper (Cu)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Kwik (Hg)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Molybdeen (Mo)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Nikkel (Ni)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Lood (Pb)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Zink (Zn)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Minerale Olie (C10-C40)	W0202	GC-FID	Cf. pb 3010-7 en gw. NEN-EN-ISO 16703
PCB (7)	W0271	GC-MS	Cf. pb 3010-8 en gw. NEN 6980
PAK som AS3000/AP04	W0271	GC-MS	Cf. pb. 3010-6 en gw. NEN-ISO 18287
PAK (10) (VROM)	W0271	GC-MS	Cf. pb. 3010-6 en gw. NEN-ISO 18287

Nadere informatie over de toegepaste onderzoeksmethoden alsmede een classificatie van de meetonzekerheid staan vermeld in ons overzicht "Specificaties analysemethoden", versie juni 2016.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC No. 09088623
BTW/VAT No. NL 8043.14.883.B01

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. Omgeving), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheid van Luxemburg (MEV).

Bijlage 4b Getoetste analyseresultaten

BoToVa T12 Toetsing Wbb grond

Projectnummer	8347.001
Datum monstername	15-11-2018
Monsternemer	Vermorken
Certificaatnummer	2018170966
Startdatum	19-11-2018
Rapportagedatum	21-11-2018

Analyse	Eenheid	1	GSSD	Oordeel	RG	AW	T	I
Bodemtype correctie								
Organische stof		2,2						
Korrelgrootte < 2 µm (Lutum)		3,3						
Voorbehandeling								
Cryogeen malen AS3000		Uitgevoerd						
Bodemkundige analyses								
Droge stof	% (m/m)	90,1	90,1					
Organische stof	% (m/m) ds	2,2	2,2					
Gloeirest	% (m/m) ds	97,6						
Korrelgrootte < 2 µm (Lutum)	% (m/m) ds	3,3	3,3					
Metalen								
Barium (Ba)	mg/kg ds	31	103,3		20	190	555	920
Cadmium (Cd)	mg/kg ds	0,26	0,4349	-	0,2	0,6	6,8	13
Kobalt (Co)	mg/kg ds	<3,0	6,464	-	3	15	103	190
Koper (Cu)	mg/kg ds	10	19,67	-	5	40	115	190
Kwik (Hg)	mg/kg ds	0,071	0,0997	-	0,05	0,15	18,1	36
Molybdeen (Mo)	mg/kg ds	<1,5	1,05	-	1,5	1,5	95,8	190
Nikkel (Ni)	mg/kg ds	4,6	12,11	-	4	35	67,5	100
Lood (Pb)	mg/kg ds	52	79,64	*	10	50	290	530
Zink (Zn)	mg/kg ds	49	108,5	-	20	140	430	720
Minerale olie								
Minerale olie (C10-C12)	mg/kg ds	<3,0	9,545					
Minerale olie (C12-C16)	mg/kg ds	<5,0	15,91					
Minerale olie (C16-C21)	mg/kg ds	<5,0	15,91					
Minerale olie (C21-C30)	mg/kg ds	<11	35					
Minerale olie (C30-C35)	mg/kg ds	5,7	25,91					
Minerale olie (C35-C40)	mg/kg ds	<6,0	19,09					
Minerale olie totaal (C10-C40)	mg/kg ds	<35	111,4	-	35	190	2600	5000
Polychloorbifenylen, PCB								
PCB 28	mg/kg ds	<0,0010	0,0031					
PCB 52	mg/kg ds	<0,0010	0,0031					
PCB 101	mg/kg ds	<0,0010	0,0031					
PCB 118	mg/kg ds	<0,0010	0,0031					
PCB 138	mg/kg ds	<0,0010	0,0031					
PCB 153	mg/kg ds	<0,0010	0,0031					
PCB 180	mg/kg ds	<0,0010	0,0031					
PCB (som 7) (factor 0,7)	mg/kg ds	0,0049	0,0222	-	0,007	0,02	0,51	1
Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen, PAK								
Naftaleen	mg/kg ds	<0,050	0,035					
Fenanthreen	mg/kg ds	0,11	0,11					
Anthraceen	mg/kg ds	0,061	0,061					
Fluorantheen	mg/kg ds	0,33	0,33					
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	0,18	0,18					
Chryseen	mg/kg ds	0,25	0,25					
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0,14	0,14					
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	0,17	0,17					
Benzo(ghi)peryleen	mg/kg ds	0,17	0,17					
Indeno(123-cd)pyreen	mg/kg ds	0,2	0,2					
PAK VROM (10) (factor 0,7)	mg/kg ds	1,6	1,646	*	0,35	1,5	20,8	40

Legenda

Nr.	Analytico-nr	Monster
1	10421387	MM1 10 (0-50) 02 (0-50) 09 (0-30) 04 (0-30)

Eindoordeel: Voldoet aan Achtergrondwaarde

Gebruikte afkortingen

-	kleiner dan of gelijk aan Achtergrondwaarde
*	groter dan Achtergrondwaarde
**	groter dan Tussenwaarde
***	groter dan Interventiewaarde

GSSD	Gestandaardiseerd gehalte
RG	Vereiste Rapportagegrens
AW	Achtergrondwaarde
T	Tussenwaarde
I	Interventiewaarde

Deze toetsing is uitgevoerd met behulp van BoToVa.

Zie voor info: http://www.rwsleefomgeving.nl/onderwerpen/bodem-ondergrond/bbk/instrumenten/botova/

N.B.: de vermelde tussenwaarde is door PAIS berekend en is niet afkomstig uit BoToVa

BoToVa T12 Toetsing Wbb grond

Projectnummer	8347.001
Datum monstername	15-11-2018
Monsternemer	Vermorken
Certificaatnummer	2018170966
Startdatum	19-11-2018
Rapportagedatum	21-11-2018

Analyse	Eenheid	2	GSSD	Oordeel	RG	AW	T	I
Bodemtype correctie								
Organische stof		0,7						
Korrelgrootte < 2 µm (Lutum)		2,9						
Voorbehandeling								
Cryogeen malen AS3000		Uitgevoerd						
Bodemkundige analyses								
Droge stof	% (m/m)	95,7	95,7					
Organische stof	% (m/m) ds	<0,7	0,49					
Gloeirest	% (m/m) ds	99,6						
Korrelgrootte < 2 µm (Lutum)	% (m/m) ds	2,9	2,9					
Metalen								
Barium (Ba)	mg/kg ds	<20	48,76		20	190	555	920
Cadmium (Cd)	mg/kg ds	<0,20	0,2377	-	0,2	0,6	6,8	13
Kobalt (Co)	mg/kg ds	<3,0	6,721	-	3	15	103	190
Koper (Cu)	mg/kg ds	<5,0	7,023	-	5	40	115	190
Kwik (Hg)	mg/kg ds	<0,050	0,0495	-	0,05	0,15	18,1	36
Molybdeen (Mo)	mg/kg ds	<1,5	1,05	-	1,5	1,5	95,8	190
Nikkel (Ni)	mg/kg ds	7,3	19,81	-	4	35	67,5	100
Lood (Pb)	mg/kg ds	<10	10,84	-	10	50	290	530
Zink (Zn)	mg/kg ds	<20	31,77	-	20	140	430	720
Minerale olie								
Minerale olie (C10-C12)	mg/kg ds	<3,0	10,5					
Minerale olie (C12-C16)	mg/kg ds	<5,0	17,5					
Minerale olie (C16-C21)	mg/kg ds	<5,0	17,5					
Minerale olie (C21-C30)	mg/kg ds	<11	38,5					
Minerale olie (C30-C35)	mg/kg ds	<5,0	17,5					
Minerale olie (C35-C40)	mg/kg ds	<6,0	21					
Minerale olie totaal (C10-C40)	mg/kg ds	<35	122,5	-	35	190	2600	5000
Polychloorbifenylen, PCB								
PCB 28	mg/kg ds	<0,0010	0,0035					
PCB 52	mg/kg ds	<0,0010	0,0035					
PCB 101	mg/kg ds	<0,0010	0,0035					
PCB 118	mg/kg ds	<0,0010	0,0035					
PCB 138	mg/kg ds	<0,0010	0,0035					
PCB 153	mg/kg ds	<0,0010	0,0035					
PCB 180	mg/kg ds	<0,0010	0,0035					
PCB (som 7) (factor 0,7)	mg/kg ds	0,0049	0,0245	-	0,007	0,02	0,51	1
Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen, PAK								
Naftaleen	mg/kg ds	<0,050	0,035					
Fenanthreen	mg/kg ds	<0,050	0,035					
Anthraceen	mg/kg ds	<0,050	0,035					
Fluorantheen	mg/kg ds	<0,050	0,035					
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	<0,050	0,035					
Chryseen	mg/kg ds	<0,050	0,035					
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	<0,050	0,035					
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	<0,050	0,035					
Benzo(ghi)peryleen	mg/kg ds	<0,050	0,035					
Indeno(123-cd)pyreen	mg/kg ds	<0,050	0,035					
PAK VROM (10) (factor 0,7)	mg/kg ds	0,35	0,35	-	0,35	1,5	20,8	40

Legenda

Nr.	Analytico-nr	Monster
2	10421388	MM2 03 (12-50) 12 (6-50) 06 (8-50) 08 (8-50)

Eindoordeel: Voldoet aan Achtergrondwaarde

Gebruikte afkortingen

-	kleiner dan of gelijk aan Achtergrondwaarde
*	groter dan Achtergrondwaarde
**	groter dan Tussenwaarde
***	groter dan Interventiewaarde

GSSD	Gestandaardiseerd gehalte
RG	Vereiste Rapportagegrens
AW	Achtergrondwaarde
T	Tussenwaarde
I	Interventiewaarde

Deze toetsing is uitgevoerd met behulp van BoToVa.

Zie voor info: http://www.rwsleefomgeving.nl/onderwerpen/bodem-ondergrond/bbk/instrumenten/botova/

N.B.: de vermelde tussenwaarde is door PAIS berekend en is niet afkomstig uit BoToVa

BoToVa T12 Toetsing Wbb grond

Projectnummer	8347.001
Datum monstername	15-11-2018
Monsternemer	Vermorken
Certificaatnummer	2018170966
Startdatum	19-11-2018
Rapportagedatum	21-11-2018

Analyse	Eenheid	3	GSSD	Oordeel	RG	AW	T	I
Bodemtype correctie								
Organische stof		1,4						
Korrelgrootte < 2 µm (Lutum)		3,8						
Voorbehandeling								
Cryogeen malen AS3000		Uitgevoerd						
Bodemkundige analyses								
Droge stof	% (m/m)	88,6	88,6					
Organische stof	% (m/m) ds	1,4	1,4					
Gloeirest	% (m/m) ds	98,3						
Korrelgrootte < 2 µm (Lutum)	% (m/m) ds	3,8	3,8					
Metalen								
Barium (Ba)	mg/kg ds	57	180,3		20	190	555	920
Cadmium (Cd)	mg/kg ds	<0,20	0,2345	-	0,2	0,6	6,8	13
Kobalt (Co)	mg/kg ds	6,3	18,51	*	3	15	103	190
Koper (Cu)	mg/kg ds	16	31,17	-	5	40	115	190
Kwik (Hg)	mg/kg ds	0,12	0,1675	*	0,05	0,15	18,1	36
Molybdeen (Mo)	mg/kg ds	<1,5	1,05	-	1,5	1,5	95,8	190
Nikkel (Ni)	mg/kg ds	12	30,43	-	4	35	67,5	100
Lood (Pb)	mg/kg ds	76	115,8	*	10	50	290	530
Zink (Zn)	mg/kg ds	42	91,3	-	20	140	430	720
Minerale olie								
Minerale olie (C10-C12)	mg/kg ds	<3,0	10,5					
Minerale olie (C12-C16)	mg/kg ds	<5,0	17,5					
Minerale olie (C16-C21)	mg/kg ds	5,9	29,5					
Minerale olie (C21-C30)	mg/kg ds	<11	38,5					
Minerale olie (C30-C35)	mg/kg ds	<5,0	17,5					
Minerale olie (C35-C40)	mg/kg ds	<6,0	21					
Minerale olie totaal (C10-C40)	mg/kg ds	<35	122,5	-	35	190	2600	5000
Polychloorbifenylen, PCB								
PCB 28	mg/kg ds	<0,0010	0,0035					
PCB 52	mg/kg ds	<0,0010	0,0035					
PCB 101	mg/kg ds	<0,0010	0,0035					
PCB 118	mg/kg ds	<0,0010	0,0035					
PCB 138	mg/kg ds	<0,0010	0,0035					
PCB 153	mg/kg ds	<0,0010	0,0035					
PCB 180	mg/kg ds	<0,0010	0,0035					
PCB (som 7) (factor 0,7)	mg/kg ds	0,0049	0,0245	-	0,007	0,02	0,51	1
Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen, PAK								
Naftaleen	mg/kg ds	<0,050	0,035					
Fenanthreen	mg/kg ds	0,69	0,69					
Anthraceen	mg/kg ds	0,14	0,14					
Fluorantheen	mg/kg ds	0,95	0,95					
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	0,29	0,29					
Chryseen	mg/kg ds	0,37	0,37					
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0,17	0,17					
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	0,29	0,29					
Benzo(ghi)peryleen	mg/kg ds	0,22	0,22					
Indeno(123-cd)pyreen	mg/kg ds	0,25	0,25					
PAK VROM (10) (factor 0,7)	mg/kg ds	3,4	3,405	*	0,35	1,5	20,8	40

Legenda

Nr.	Analytico-nr	Monster
3	10421389	MM3 11 (15-50) 11 (50-100) 11 (100-150)

Eindoordeel: Overschrijding Achtergrondwaarde

Gebruikte afkortingen

-	kleiner dan of gelijk aan Achtergrondwaarde
*	groter dan Achtergrondwaarde
**	groter dan Tussenwaarde
***	groter dan Interventiewaarde

GSSD	Gestandaardiseerd gehalte
RG	Vereiste Rapportagegrens
AW	Achtergrondwaarde
T	Tussenwaarde
I	Interventiewaarde

Deze toetsing is uitgevoerd met behulp van BoToVa.

Zie voor info: http://www.rwsleefomgeving.nl/onderwerpen/bodem-ondergrond/bbk/instrumenten/botova/

N.B.: de vermelde tussenwaarde is door PAIS berekend en is niet afkomstig uit BoToVa

BoToVa T12 Toetsing Wbb grond

Projectnummer	8347.001
Datum monstername	15-11-2018
Monsternemer	Vermorken
Certificaatnummer	2018170966
Startdatum	19-11-2018
Rapportagedatum	21-11-2018

Analyse	Eenheid	4	GSSD	Oordeel	RG	AW	T	I
Bodemtype correctie								
Organische stof		0,7						
Korrelgrootte < 2 µm (Lutum)		2,1						
Voorbehandeling								
Cryogeen malen AS3000		Uitgevoerd						
Bodemkundige analyses								
Droge stof	% (m/m)	95,3	95,3					
Organische stof	% (m/m) ds	<0,7	0,49					
Gloeirest	% (m/m) ds	99,5						
Korrelgrootte < 2 µm (Lutum)	% (m/m) ds	2,1	2,1					
Metalen								
Barium (Ba)	mg/kg ds	<20	53,58		20	190	555	920
Cadmium (Cd)	mg/kg ds	<0,20	0,2406	-	0,2	0,6	6,8	13
Kobalt (Co)	mg/kg ds	3,5	12,17	-	3	15	103	190
Koper (Cu)	mg/kg ds	<5,0	7,216	-	5	40	115	190
Kwik (Hg)	mg/kg ds	<0,050	0,0502	-	0,05	0,15	18,1	36
Molybdeen (Mo)	mg/kg ds	<1,5	1,05	-	1,5	1,5	95,8	190
Nikkel (Ni)	mg/kg ds	6,4	18,51	-	4	35	67,5	100
Lood (Pb)	mg/kg ds	<10	11	-	10	50	290	530
Zink (Zn)	mg/kg ds	<20	33,05	-	20	140	430	720
Minerale olie								
Minerale olie (C10-C12)	mg/kg ds	<3,0	10,5					
Minerale olie (C12-C16)	mg/kg ds	<5,0	17,5					
Minerale olie (C16-C21)	mg/kg ds	<5,0	17,5					
Minerale olie (C21-C30)	mg/kg ds	<11	38,5					
Minerale olie (C30-C35)	mg/kg ds	<5,0	17,5					
Minerale olie (C35-C40)	mg/kg ds	<6,0	21					
Minerale olie totaal (C10-C40)	mg/kg ds	<35	122,5	-	35	190	2600	5000
Polychloorbifenylen, PCB								
PCB 28	mg/kg ds	<0,0010	0,0035					
PCB 52	mg/kg ds	<0,0010	0,0035					
PCB 101	mg/kg ds	0,001	0,005					
PCB 118	mg/kg ds	<0,0010	0,0035					
PCB 138	mg/kg ds	<0,0010	0,0035					
PCB 153	mg/kg ds	0,001	0,005					
PCB 180	mg/kg ds	0,0012	0,006					
PCB (som 7) (factor 0,7)	mg/kg ds	0,006	0,03	*	0,007	0,02	0,51	1
Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen, PAK								
Naftaleen	mg/kg ds	<0,050	0,035					
Fenanthreen	mg/kg ds	<0,050	0,035					
Anthraceen	mg/kg ds	<0,050	0,035					
Fluorantheen	mg/kg ds	<0,050	0,035					
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	<0,050	0,035					
Chryseen	mg/kg ds	<0,050	0,035					
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	<0,050	0,035					
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	<0,050	0,035					
Benzo(ghi)peryleen	mg/kg ds	<0,050	0,035					
Indeno(123-cd)pyreen	mg/kg ds	<0,050	0,035					
PAK VROM (10) (factor 0,7)	mg/kg ds	0,35	0,35	-	0,35	1,5	20,8	40

Legenda

Nr.	Analytico-nr	Monster
4	10421390	MM4 03 (50-100) 12 (150-200) 13 (50-100) 02 (70-110) 01 (50-100) 01 (100-150)

Eindoordeel: Voldoet aan Achtergrondwaarde

Gebruikte afkortingen

-	kleiner dan of gelijk aan Achtergrondwaarde
*	groter dan Achtergrondwaarde
**	groter dan Tussenwaarde
***	groter dan Interventiewaarde

GSSD	Gestandaardiseerd gehalte
RG	Vereiste Rapportagegrens
AW	Achtergrondwaarde
T	Tussenwaarde
I	Interventiewaarde

Deze toetsing is uitgevoerd met behulp van BoToVa.

Zie voor info: http://www.rwsleefomgeving.nl/onderwerpen/bodem-ondergrond/bbk/instrumenten/botova/

N.B.: de vermelde tussenwaarde is door PAIS berekend en is niet afkomstig uit BoToVa

Bijlage 5 Toetsingskader analyseresultaten

AW = achtergrondwaarde 2000
S = streefwaarde
I = interventiewaarde t.b.v. sanering(-sonderzoek)

Stof/niveau	voorkomen in:	Grond/sediment (mg/kg droge stof)		Grondwater (µg/l opgelost, tenzij anders vermeld)	
		AW2000	**I**	**S**	**I**
I.	**Metalen**				
	antimoon (Sb)	4,0	22	-	20
	arseen (As)	20	76	10	60
	barium (Ba)	-	920*	50	625
	cadmium (Cd)	0,60	13	0,4	6
	chroom (Cr)	55	-	1	30
	chroom III	-	180	-	-
	chroom VI	-	78	-	-
	cobalt (Co)	15	190	20	100
	koper (Cu	40	190	15	75
	kwik (Hg)	0,15	-	0,05	0,3
	kwik (anorganisch)	-	36	-	-
	kwik (organisch)	-	4	-	-
	lood (Pb)	50	530	15	75
	molybdeen (Mo)	1,5	190	5	300
	nikkel (Ni)	35	100	15	75
	tin (Sn)	6,5	-	-	-
	vanadium (V)	80	-	-	-
	zink (Zn)	140	720	65	800
II.	**Anorganische verbindingen**				
	chloride	-	-	100 (Cl/l)	-
	cyaniden-vrij	3	20	5	1500
	cyaniden-complex	5,5	50	10	1500
	thiocyanaat	6,0	20	-	1500
III.	**Aromatische verbindingen**				
	benzeen	0,20	1,1	0,2	30
	ethylbenzeen	0,20	110	4	150
	tolueen	0,20	32	7	1000
	xylenen	0,45	17	0,2	70
	styreen (vinylbenzeen)	0,25	86	6	300
	fenol	0,25	14	0,2	2000
	cresolen (som)	0,30	13	0,2	200
	dodecylbenzeen	0,35	-	-	-
	aromatische oplosmiddelen (som)	2,5	-	-	-
IV.	**Polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK's)**				
	naftaleen			0,01	70
	antraceen			0,0007	5
	fenantreen			0,003	5
	fluoranteen			0,003	1
	benzo(a)antraceen			0,0001	0,5
	chryseen			0,003	0,2
	benzo(a)pyreen			0,0005	0,05
	benzo(ghi)peryleen			0,0003	0,05
	benzo(k)fluoranteen			0,0004	0,05
	indeno(1,2,3cd)pyreen			0,0004	0,05
	PAK (som 10)	1,5	40	-	-
V.	**Gechloreerde koolwaterstoffen**				
	vinylchloride	0,10	0,1	0,01	5
	dichloormethaan	0,10	3,9	0,01	1000
	1,1-dichloorethaan	0,20	15	7	900
	1,2-dichloorethaan	0,20	6,4	7	400
	1,1-dichlooretheen	0,30	0,3	0,01	10
	1,2-dichlooretheen (cis- en trans-)	0,30	1	0,01	20
	dichloorpropanen	0,80	2	0,8	80
	trichloormethaan (chloroform)	0,25	5,6	6	400
	1,1,1-trichloorethaan	0,25	15	0,01	300
	1,1,2-trichloorethaan	0,3	10	0,01	130
	trichlooretheen (Tri)	0,25	2,5	24	500
	tetrachloormethaan (Tetra)	0,30	0,7	0,01	10
	tetrachlooretheen (Per)	0,15	8,8	0,01	40
	monochloorbenzeen	0,20	15	7	180
	dichloorbenzenen	2,0	19	3	50
	trichloorbenzenen	0,015	11	0,01	10
	tetrachloorbenzenen	0,0090	2,2	0,01	2,5
	pentachloorbenzeen	0,0025	6,7	0,003	1
	hexachloorbenzeen	0,0085	2,0	0,0009	0,5
	monochloorfenolen(som)	0,045	54	0,3	100
	dichloorfenolen (som)	0,20	22	0,2	30
	trichloorfenolen (som)	0,0030	22	0,03	10
	tetrachloorfenolen (som)	0,015	21	0,01	10
	pentachloorfenol	0,0030	12	0,04	3
	PCB's (som 7)	0,020	1	0,01	0,01
	chloornaftaleen (som)	0,070	23	-	6
	monochlooranilinen (som)	0,20	50	-	30
	dioxine (som I-TEQ)	0,000055	0,00018	-	-
	pentachlooraniline	0,15	-	-	-

* De norm voor barium geldt alleen voor die situaties waarbij duidelijk sprake is van antropogene bodemverontreiniging. Voor overige situaties is de norm voor barium tijdelijk buiten werking gesteld.

Bijlage 5 Toetsingskader analyseresultaten

Stof/niveau	voorkomen in:	Grond/sediment (mg/kg droge stof)		Grondwater (µg/l opgelost, tenzij anders vermeld)	
		AW2000	**I**	**S**	**I**
VI.	**Bestrijdingsmiddelen**				
	chloordaan	0,0200	4	0,02 ng/l	0,2
	DDT (som)	0,20	1,7	-	
	DDE (som)	0,10	2,3	-	
	DDD (som)	0,020	34	-	
	DDT/DDE/DDD (som)	-	-	0,004 ng/l	0,01
	aldrin	-	0,32	0,009 ng/l	-
	dieldrin	-	-	0,1 ng/l	-
	endrin	-	-	0,04 ng/l	-
	drins (som)	0,015	4	-	0,1
	α-endosulfan	0,00090	4	0,2 ng/l	5
	α-HCH	0,0010	17	33 ng/l	-
	β-HCH	0,0020	1,6	8 ng/l	-
	χ-HCH (lindaan)	0,0030	1,2	9 ng/l	-
	HCH-verbindingen (som)	-	-	0,05	1
	heptachloor	0,00070	4	0,005 ng/l	0,3
	heptachloorepoxide (som)	0,0020	4	0,005 ng/l	3
	hexachloorbutadieen	0,003	-	-	-
	organochloorhoudende bestrijdingsmiddelen(som landbodem)	0,40	-	-	-
	azinfos-methyl	0,0075	-	-	-
	organotin verbindingen (som)	0,15	2,5	0,05-16 ng/l	0,7
	tributyltin (TBT)	0,065	-	-	-
	MCPA	0,55	4	0,02	50
	atracine	0,035	0,71	29 ng/l	150
	carburyl	0,15	0,45	2 ng/l	50
	carbofuran	0,017	0,017	9 ng/l	100
	4-chloormethylfenolen (som)	0,60	-	-	-
	niet-chloorhoudende bestr.mid. (som)	0,090	-	-	-
VII.	**Overige verontreinigingen**				
	asbest	-	100	-	-
	cyclohexanon	2,0	150	0,5	15000
	dimethyl ftalaat	0,045	82	-	-
	diethyl ftalaat	0,045	53	-	-
	di-isobutylftalaat	0,045	17	-	-
	dibutyl ftalaat	0,070	36	-	-
	butyl benzylftalaat	0,070	48	-	-
	dihexyl ftalaat	0,070	220	-	-
	di(2-ethylhexyl)ftalaat	0,045	60	-	-
	ftalaten (som)	-	-	0,5	5
	minerale olie	190	5000	50	600
	pyridine	0,15	11	0,5	30
	tetrahydrofuran	0,45	7	0,5	300
	tetrahydrothiofeen	1,5	8,8	0,5	5000
	tribroommethaan	0,20	75	-	630
	ethyleenglycol	5,0	-	-	-
	diethyleenglycol	8,0	-	-	-
	acrylonitril	2,0	-	-	-
	formaldehyde	2,5	-	-	-
	isopropanol (2-propanol)	0,75	-	-	-
	methanol	3,0	-	-	-
	butanol (1-butanol)	2,0	-	-	-
	butylacetaat	2,0	-	-	-
	ethylacetaat	2,0	-	-	-
	methyl-tert-butyl ether (MTBE)	0,20	-	-	-
	methylethylketon	2,0	-	-	-

Bodemtypecorrectie

Anorganische verbindingen

$$Lb = Lst * \frac{a + b*\%\,lut. + c*\%\,org.st.}{a + b*25 + c*10}$$

Lb is interventiewaarden geldend voor de te beoordelen bodem (mg/kg); **Lst** is interventiewaarde voor de standaardbodem (mg/kg);**% lut.** is gemeten percentage lutum in de te beoordelen bodem; **% org. st.** is gemeten percentage organisch stof in de te beoordelen bodem;
A, B en **C** zijn constantenafhankelijk van de stof; Voor toepassing van de bodemtypecorrectie bij streefwaarden wordt in de bovenstaande formule de interventiewaarde vervangen door streefwaarde.

Bijlage 5 Toetsingskader analyseresultaten

STOF	a	b	c
arseen	15	0,4	0,4
barium	30	5	0
beryllium	8	0,9	0
cadmium	0,4	0,007	0,021
chroom	50	2	0
cobalt	2	0,28	0
koper	15	0,6	0,6
kwik	0,2	0,0034	0,0017
lood	50	1	1
nikkel	10	1	0
tin	4	0,6	0
vanadium	12	1,2	0
zink	50	3	1,5

Organische verbindingen

$$Lb = Lst * \frac{\%\ org.st.}{10}$$

Lb is interventiewaarden geldend voor de te beoordelen bodem (mg/kg); **Lst** is interventiewaarde voor de standaardbodem (mg/kg); **% org. st.** is gemeten percentage organisch stof in de te beoordelen bodem; Voor bodems met gemeten organisch stofgehalten van meer dan 30% respectievelijk minder dan 2%, worden gehalten van respectievelijk 30% en 2% aangehouden.
Voor toepassing van de bodemtypecorrectie bij streefwaarden wordt in de bovenstaande formule de interventiewaarde vervangen door streefwaarde.

Nader onderzoek

De tussenwaarde (T) is het toetsingscriterium ten behoeve van een nader onderzoek.
Wordt de tussenwaarde overschreden, dan is een nader onderzoek, op korte termijn, noodzakelijk

$$T = 0,5 * (S + I)$$

T is de tussenwaarde; **S** is de streefwaarde en **I** is de interventiewaarde.



ADVIESBURO VANDERBOOM BV sinds 1971

Zaadmarkt 87
7201 DC Zutphen

telefoon
0575-544756

fax
0575-545648

website
www.vanderboomadvies.nl

e-mail
info@vanderboomadvies.nl

KvK 080-44086

kiwa gecertificeerd ISO 9001 KWALITEIT KWALITEITSMANAGEMENT

Geluidbelasting wegverkeer op Groesbeekseweg 19 te Mook

Versie 14 februari 2019

opdrachtnummer
19-015

datum
14 februari 2019

opdrachtgever
Buro SRO bv
Sweerts de
Landasstraat 50
6814 DG Arnhem

auteur
Ad Postma

INHOUDSOPGAVE

bladzijde

INHOUDSOPGAVE I
SAMENVATTING 1
1 INLEIDING 2
2 WETTELIJK KADER 3
2.1 Wet Geluidhinder 3
2.2 Omvang geluidzone 3
2.3 Grenswaarden en hogere waarden 4
2.4 Wet RO en 30 km/u-wegen 5
2.5 Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012 5
3 WEGVERKEER 6
3.1 Verkeerscijfers 6
3.2 Rekenmodel 7
3.3 Resultaten 7
4 CONCLUSIES GELUIDBELASTING 8
4.1 Toetsing Wet Geluidhinder en hogere waarden 8
4.2 Toetsing RO 8
4.3 Eis geluidwering 8
BIJLAGEN

onderwerp
geluidbelasting
appartementen

opdrachtnummer
19-015

bestand
19-015r1.docx

bladzijde
paginai

datum
14 februari 2019

SAMENVATTING

In opdracht van Buro SRO is een onderzoek ingesteld naar de geluidbelasting door wegverkeer op de locatie aan de Groesbeekseweg 19 te Mook. Op de locatie wordt de bestaande bebouwing afgebroken en wordt een nieuw appartementengebouw gerealiseerd met daarin 18 appartementen. De ontwikkeling ligt binnen de bebouwde kom van Mook. De locatie ligt op ca. 11 meter uit de as van de Groesbeekseweg, op 14 meter uit de Bovensteweg en op 45 meter uit de Generaal Gavinstraat.

De wegen in de nabijheid van de locatie zijn 30 km wegen zonder geluidzone. De locatie ligt buiten de geluidzone van alle gezoneerde wegen in de omgeving. De geluidbelasting op de gevels van het gebouw wordt daarom niet getoetst aan de normering uit de Wet geluidhinder. Er hoeft voor de geluidbelasting geen hogere waarde te worden aangevraagd.

De geluidbelasting door niet gezoneerde wegen wordt beschouwd in het kader van een goede ruimtelijke ordening. De geluidbelasting door alle wegen samen bedraagt 62 dB op de hoogste geluidbelaste gevel. Voor het aspect geluid zal sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening als voor de appartementen wordt voldaan aan de eisen voor de geluidwering conform het Bouwbesluit.

De hoogste geluidbelasting op de gevels van de appartementen bedraagt 62 dB zonder aftrek, De benodigde karakteristieke geluidwering $G_{A;k}$ bedraagt dan 29 dB. Geluidwerende voorzieningen zijn noodzakelijk voor alle gevels met een geluidbelasting van meer dan 53 dB zonder aftrek.

1 INLEIDING

In opdracht van Buro SRO is een onderzoek ingesteld naar de geluidbelasting door wegverkeer op de locatie aan de Groesbeekseweg 19 te Mook. Op de locatie wordt de bestaande bebouwing afgebroken en wordt een nieuw appartementengebouw gerealiseerd met daarin 18 appartementen.

De ontwikkeling ligt binnen de bebouwde kom van Mook. De locatie ligt op ca. 11 meter uit de as van de Groesbeekseweg, op 14 meter uit de Bovensteweg en op 45 meter uit de Generaal Gavinstraat. Alle drie wegen zijn 30 km wegen zonder geluidzone. De locatie ligt niet binnen de geluidzone van een gezoneerde weg.

De geluidbelasting door niet gezoneerde wegen wordt beschouwd in het kader van een goede ruimtelijke ordening.



Figuur I.1 overzicht locatie.

Een situatieoverzicht is tevens weergegeven in tekening 1 in bijlage I en figuur 1 – 2 in bijlage II.

2 WETTELIJK KADER

Het wettelijk kader voor het berekenen en beoordelen van de geluidbelasting door wegverkeer wordt in grote lijnen bepaald door de Wet Geluidhinder (Wgh), de Wet Ruimtelijke ordening (Wro) en het Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012.

2.1 Wet Geluidhinder

Er ligt langs wegen, spoorwegen en industrieterreinen veelal een planologisch aandachtsgebied, de geluidzone. Binnen deze zone biedt de Wet Geluidhinder (Wgh) in een aantal gevallen bescherming tegen verkeerslawaai aan geluidgevoelige bestemmingen. Er ligt geen geluidzone langs 30/km/u-wegen en langs wegen op een woonerf.

2.2 Omvang geluidzone

Wegen

De breedte van de geluidzone is omschreven in Wgh art 74 en is afhankelijk van het aantal rijstroken en van de aard van de omgeving, te weten stedelijk of buitenstedelijk gebied. Binnenstedelijk gebied is het gebied binnen de bebouwde kom, buitenstedelijk gebied is het gebied buiten de bebouwde kom. De zone langs een auto(snel)weg is echter altijd buitenstedelijk gebied, ongeacht of deze zone binnen of buiten de bebouwde kom ligt. Tabel II.1 geeft de breedte van de geluidzone voor de verschillende situaties.

TABEL II.1: Breedte van de geluidzone vanaf de as van de weg (Wgh art 74)		
Aantal rijstroken	Binnen de bebouwde kom	Buiten de bebouwde kom en langs auto(snel)weg
1 of 2 rijstroken	200 meter	250 meter
3 of 4 rijstroken	350 meter	400 meter
5 of meer rijstroken	350 meter	600 meter

Spoorwegen

Voor spoorwegen die zijn aangegeven op de geluidplafondkaart wordt in art. 1.4a van het Besluit Geluidhinder de omvang van de geluidzone geregeld. De breedte van de zone is afhankelijk van de hoogte van het geluidproductieplafond. Tabel II.2 geeft de breedte van de geluidzone voor de verschillende situaties.

TABEL II.2: Breedte van de geluidzone vanaf de buitenste spoorstaaf (art 1.4a Bgh)	
Hoogte geluidproductieplafond	Zonebreedte in meters
< 56 dB	100 meter
56 dB – 61 dB	200 meter
61 dB – 66 dB	300 meter
66 dB – 71 dB	600 meter
71 dB – 74 dB	900 meter
>= 74 dB	1200 meter

Industrieterreinen

De zone rond een industrieterrein is vastgelegd in een bestemmingsplan. De grootte van de zone is afhankelijk van de benodigde of gewenste geluidruimte van het gezoneerde terrein. Binnen de zone rond het industrieterrein kunnen geluidgevoelige bestemmingen liggen waarvoor een maximale hogere waarde kan worden vastgesteld.

2.3 Grenswaarden en hogere waarden

Wegverkeer en railverkeer

Het beschermingsniveau voor nieuwe geluidgevoelige objecten is beschreven in de Wet Geluidhinder en in het Besluit Geluidhinder. De voorkeursgrenswaarde voor de geluidbelasting bedraagt 48 dB op de gevels van de woning t.g.v. een weg (Wgh art 82) en eveneens 48 dB op andere geluidgevoelige gebouwen (Bgh art 3.1).

Het bevoegd gezag kan van dit beschermingsniveau afwijken door voor woningen een hogere waarde vast te stellen tot ten hoogste de maximale ontheffingswaarde. Voor wegverkeer zijn in tabel II.3 de voorkeursgrenswaarden en ten hoogste de maximale ontheffingswaarde (Wgh art 83) weergegeven.

TABEL II.3: Maximale ontheffingswaarde op nieuwe woningen langs wegen (Wgh art 83)		
Gebouw	Stedelijk gebied	Buitenstedelijk gebied/ langs auto(snel)weg
Woning	63 dB	53 dB
Agrarische woning	63 dB	58 dB
Vervangende nieuwbouw	68 dB	58 dB / 63 dB[1]

1 63 dB langs auto(snel)wegen in stedelijk gebied

De maximale ontheffingswaarden voor overige geluidgevoelige objecten bedragen (Bgh art 3.2) 53 dB in buitenstedelijk gebied en 63 dB in stedelijk gebeid. Voor geluidgevoelige terreinen bedraagt de maximale ontheffingswaarde 53 dB.

Een hogere waarde voor wegverkeer mag alleen worden vastgesteld als maatregelen om de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde te beperken onvoldoende doeltreffend zijn of als deze maatregelen ernstige bezwaren hebben van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard (Wgh art 110-a).

In tabel II.4 zijn voor railverkeerslawaai de voorkeursgrenswaarden en ten hoogste de maximale ontheffingswaarde (Bgh art 4.9 – 4.12) aangegeven.

TABEL II.4: Maximale ontheffingswaarde op nieuwe woningen langs spoorwegen (Bgh art 4.9 – 4.12)

Gebouw	Voorkeursgrenswaarde	Hoogst toelaatbare geluidsbelasting
Woning	55 dB	68 dB
Andere geluidsgevoelige gebouwen	53 dB	68 dB
Geluidsgevoelige terreinen	55 dB	63 dB

Industrielawaai

Het beschermingsniveau voor nieuwe geluidgevoelige objecten binnen de zone is beschreven in de Wet Geluidhinder (art 44 en 45). De voorkeursgrenswaarde voor woningen bedraagt 50 dB(A). De maximale hogere waarde bedraagt voor 55 dB(A) voor geprojecteerde woningen en 60 dB(A) voor aanwezige of in aanbouw zijnde woningen.

2.4 Wet RO en 30 km/u-wegen

Wegen op woonerven en 30 km/u-wegen hebben geen geluidzone. De geluidbelasting door wegverkeer op deze wegen wordt dan ook formeel niet getoetst aan de grenswaarden uit de Wgh. De geluidbelasting ten gevolge van deze wegen kan echter wel van belang zijn bij de beoordeling of sprake is van een “goede ruimtelijke ordening”.

Bij het toetsen of sprake is van een “goede ruimtelijke ordening” kan het hanteren van grenswaarden worden aangesloten bij het hierboven omschreven toetsingskader van de Wgh.

2.5 Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012

De geluidbelasting op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen wordt bepaald volgens de voorschriften uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012. De rekenmethoden zijn gebaseerd op het berekenen van de geluidemissie (afhankelijk van het aantal en type voertuigen, het soort wegdek, de rijsnelheid en enkele correctiefactoren) en het bepalen van de geluidoverdracht tussen de weg en het immissiepunt (woninggevel).

De geluidbelasting door wegverkeer wordt berekend in hoofdstuk 3.

3 WEGVERKEER

3.1 Verkeerscijfers

Bij het berekenen van de geluidbelasting wordt uitgegaan van de verkeersintensiteit in de toekomstige situatie.

De verkeersgegevens voor de Groesbeekseweg, de Bovensteweg en de Generaal Gavinstraat zijn weergegeven in tabel III.1 en III.2. Bij de berekeningen is uitgegaan van een prognose voor 2029 uit het RVMK Nijmegen-Arnhem zoals aangeleverd door de gemeente Mook-Middelaar.

TABEL III.1: overzicht weg- en verkeersgegevens 2029

Omschrijving	Groesbeekseweg Z van Bovensteweg	Groesbeekseweg N van Bovensteweg
- etmaalintensiteit jaar 2029	4500	5000
- daguurintensiteit [%]	6,7	6,7
- avonduurintensiteit [%]	3,2	3,2
- nachtuurintensiteit [%]	0,67	0,67
- perc. lichte mvt [%]	93	93
- perc. middelzware mvt [%]	5	5
- perc. zware mvt [%]	7	7
- rijsnelheid [km/uur]	30	30
- type wegdek	DAB	DAB
- verkeerregelinstallatie binnen 150 m	nee	nee
- obstakel/rotonde binnen 100 meter	ja	ja

TABEL III.2: overzicht weg- en verkeersgegevens 2029

Omschrijving	Bovensteweg	Gen. Gavinstraat
- etmaalintensiteit jaar 2029	1100	900
- daguurintensiteit [%]	6,7	6,7
- avonduurintensiteit [%]	3,2	3,2
- nachtuurintensiteit [%]	0,67	0,67
- perc. lichte mvt [%]	98	96
- perc. middelzware mvt [%]	1	2
- perc. zware mvt [%]	1	2
- rijsnelheid [km/uur]	30	30
- type wegdek	DAB	DAB
- verkeerregelinstallatie binnen 150 m	nee	nee
- obstakel/rotonde binnen 100 meter	ja	ja

3.2 Rekenmodel

De op de geplande ontwikkeling invallende geluidbelasting is bepaald met een rekenmodel, volgens het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012. In deze situatie is binnen de randvoorwaarden gebruikgemaakt van rekenmethode II.

3.3 Resultaten

Tabel III.3 geeft voor alle wegen samen, incl. 30 km wegen, een overzicht van de berekende invallende geluidbelasting Lden in 2029, zonder aftrek ex art 110g Wgh.

TABEL III.3: overzicht berekende invallende geluidbelasting Lden (dB) in 2029 tgv alle wegen samen zonder aftrek

Punt	gevel	1,5 m	4,5 m	7,5 m
1	Zuidoostgevel	62	62	62
2	Zuidoostgevel	62	62	61
3	Zuidwestgevel	56	56	56
4	Zuidwestgevel	51	52	52
5	Noordwestgevel	46	46	46
6	Noordwestgevel	44	45	46
7	Noordoostgevel	49	50	51
8	Noordoostgevel	56	56	56

Voor de invoergegevens in het model en de rekenresultaten wordt verwezen naar de berekeningen in bijlage III.

4 CONCLUSIES GELUIDBELASTING

4.1 Toetsing Wet Geluidhinder en hogere waarden

De wegen in de nabijheid van de locatie zijn 30 km wegen zonder geluidzone. De locatie ligt buiten de geluidzone van alle gezoneerde wegen in de omgeving. De geluidbelasting op de gevels van het gebouw wordt daarom niet getoetst aan de normering uit de Wet geluidhinder. Er hoeft voor de geluidbelasting geen hogere waarde te worden aangevraagd.

4.2 Toetsing RO

De geluidbelasting door alle wegen samen bedraagt 62 dB op de hoogste geluidbelaste gevel.

Voor het aspect geluid zal sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening als voor de appartementen wordt voldaan aan de eisen voor de geluidwering conform het Bouwbesluit.

4.3 Eis geluidwering

Volgens het Bouwbesluit moet de zgn. karakteristieke geluidwering $G_{A;k}$ van de uitwendige scheidingsconstructie van een verblijfsgebied in een woning ten minste gelijk zijn aan de invallende geluidbelasting verminderd met 33 dB; voor verblijfsruimten gelden 2 dB lagere waarden voor de geluidwering $G_{A;k.}$ De voorschriften hebben tot doel de geluidbelasting binnenshuis in de verblijfsgebieden van een woning te beperken tot 33 dB.

Bij het bepalen van de benodigde geluidwering mag geen aftrek plaatsvinden ex. artikel 110-g Wgh. Tabel III.3 geeft overzicht van de berekende invallende geluidbelasting Lden in 2029 zonder aftrek.

De hoogste geluidbelasting op de gevels van de appartementen bedraagt 62 dB zonder aftrek, De benodigde karakteristieke geluidwering $G_{A;k}$ bedraagt dan 29 dB. Geluidwerende voorzieningen zijn noodzakelijk voor alle gevels met een geluidbelasting van meer dan 53 dB zonder aftrek. Voor de geveldelen met een geluidbelasting van ten hoogste 53 dB zonder aftrek zijn geen voorzieningen noodzakelijk, De benodigde karakteristieke geluidwering $G_{A;k}$ bedraagt dan 20 dB, Dit is de minimale waarde conform het Bouwbesluit.

A.D. Postma.

Bijlage I

Tekeningen

opdrachtnummer

19-015

datum

14 februari 2019

opdrachtgever

Buro SRO bv
Sweerts de
Landasstraat 50
6814 DG Arnhem

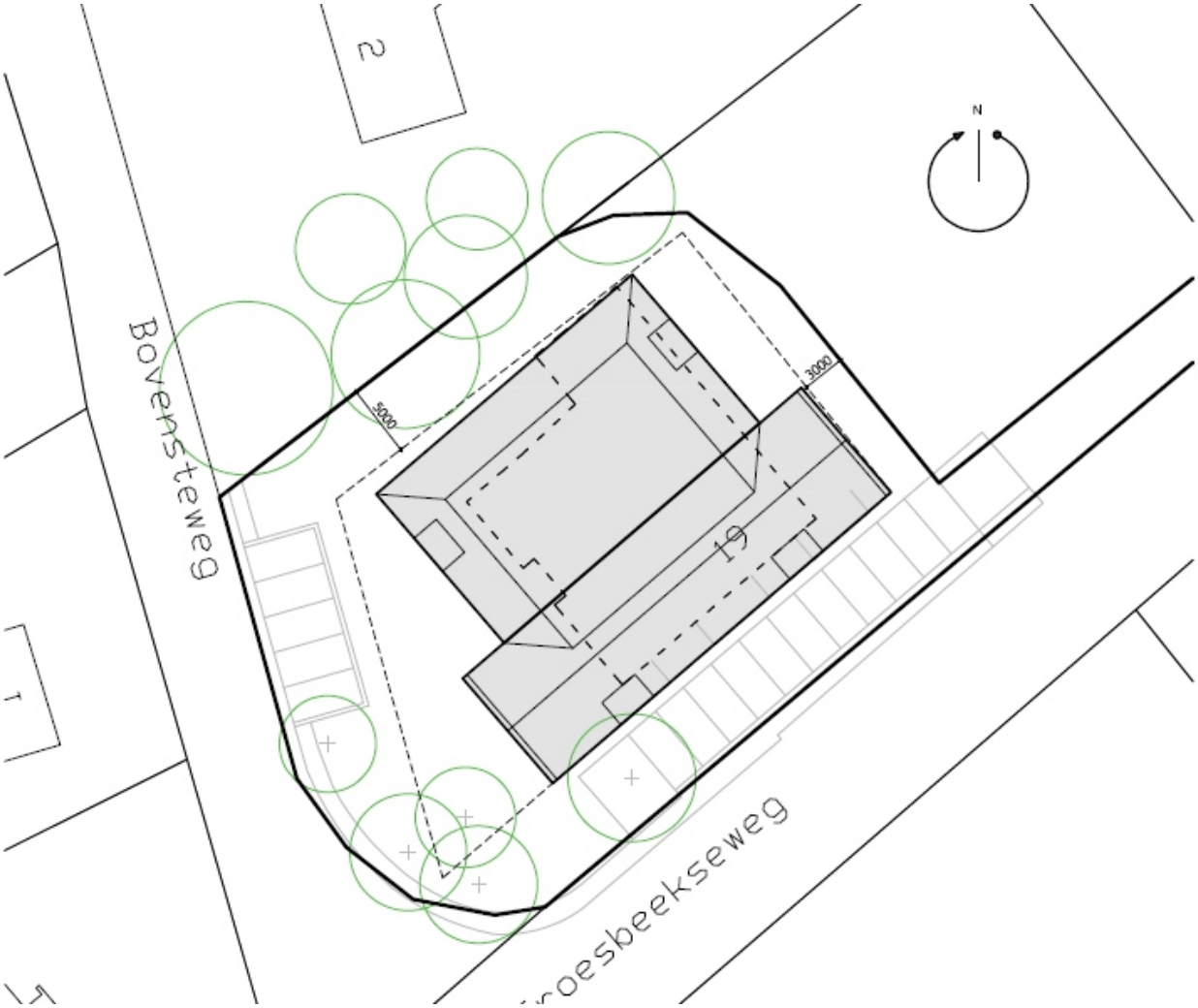
auteur

Ad Postma

Tekening nr	versiedatum
1	Februari 2019

tekening 1 schaal 1:- project-nummer : 19-015 versie : februari 2018		N

Situatie overzicht



Bijlage II

Invoergegevens rekenmodel

en rekenresultaten wegverkeer

opdrachtnummer

19-015

datum

14 februari 2019

Rekenbladen	versiedatum
Berekeningen	Februari 2019

opdrachtgever

Buro SRO bv
Sweerts de
Landasstraat 50
6814 DG Arnhem

auteur

Ad Postma

Adviesburo Van der Boom bv Zutphen

19-015 Groesbeekseweg 19 Mook

Figuur 1 Bijlage II februari 2019

rekenmodel wegverkeer



Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [versie van Gebied - eerste model] , Geomilieu V4.41

Wegen
Toetspunten
Bodemgebieden
Gebouwen
Obstakels
0 m
30 m
schaal = 1 : 750
418400
418350
189400
189350
189300
189250
A3
Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [versie van Gebied - eerste model], Geomilieu V4.41

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	zuidoostgevel	1,50	61,5	58,3	51,5	61,9
01_B	zuidoostgevel	4,50	61,5	58,3	51,5	61,9
01_C	zuidoostgevel	7,50	61,1	57,9	51,1	61,5
02_A	zuidoostgevel	1,50	61,2	58,0	51,2	61,6
02_B	zuidoostgevel	4,50	61,2	58,0	51,2	61,6
02_C	zuidoostgevel	7,50	60,8	57,6	50,8	61,2
03_A	zuidwestgevel	1,50	55,6	52,4	45,6	55,9
03_B	zuidwestgevel	4,50	56,0	52,8	46,0	56,4
03_C	zuidwestgevel	7,50	55,9	52,7	45,9	56,2
04_A	zuidwestgevel	1,50	51,0	47,8	41,0	51,4
04_B	zuidwestgevel	4,50	52,0	48,8	42,0	52,4
04_C	zuidwestgevel	7,50	52,1	48,9	42,1	52,4
05_A	noordwestgevel	1,50	45,5	42,3	35,5	45,9
05_B	noordwestgevel	4,50	46,2	43,0	36,2	46,5
05_C	noordwestgevel	7,50	46,1	42,9	36,1	46,5
06_A	noordwestgevel	1,50	43,3	40,1	33,3	43,7
06_B	noordwestgevel	4,50	44,8	41,6	34,8	45,2
06_C	noordwestgevel	7,50	45,4	42,1	35,4	45,7
07_A	noordoostgevel	1,50	48,2	45,0	38,2	48,6
07_B	noordoostgevel	4,50	50,0	46,8	40,0	50,3
07_C	noordoostgevel	7,50	50,4	47,2	40,4	50,7
08_A	noordoostgevel	1,50	55,3	52,1	45,3	55,7
08_B	noordoostgevel	4,50	55,8	52,6	45,8	56,1
08_C	noordoostgevel	7,50	55,7	52,5	45,7	56,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	top10vector	0,00
	hard	0,00
1	hard	0,00

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
01	nieuwe appartementen	9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
02	nieuwe appartementen	9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,27	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,91	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,70	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,17	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,45	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,27	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		12,70	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,33	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,43	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		12,20	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,07	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		12,24	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,36	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		7,60	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,59	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,78	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,43	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,20	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		4,96	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,46	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		7,73	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		7,68	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		5,36	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,63	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,96	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,11	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,27	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		5,22	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		10,80	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,36	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,59	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		3,34	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		2,85	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		12,03	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		7,49	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
		5,46	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,60	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		3,59	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,23	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		14,40	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		14,45	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,11	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		4,08	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,99	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,03	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,21	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,05	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		17,73	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		13,17	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		5,58	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		5,76	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		3,60	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		11,26	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		5,83	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		7,75	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,80	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,19	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		14,96	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,73	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		4,99	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		1,59	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,89	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		7,61	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,19	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,88	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,22	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,38	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,10	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,26	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,46	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		11,49	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,48	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
		9,08	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,77	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,49	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		12,86	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,65	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,43	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,15	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,08	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		10,71	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		7,85	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,45	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,25	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		7,61	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,58	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		10,55	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		16,98	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,87	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,20	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,21	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		7,43	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		10,14	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,21	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		18,59	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		9,51	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,39	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		7,83	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,24	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		6,67	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		8,17	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		14,37	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))
01	Groesbeekseweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	30	30	--	30	30	30
02	Groesbeekseweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	30	30	--	30	30	30
03	Bovensteweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	30	30	--	30	30	30
04	Generaal Gavinstraat	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	30	30	30	--	30	30	30

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)
01	--	30	30	30	--	30	30	30	--	4500,00	6,70	3,20	0,67	--	--	--
02	--	30	30	30	--	30	30	30	--	5000,00	6,70	3,20	0,67	--	--	--
03	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1100,00	6,70	3,20	0,67	--	--	--
04	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1100,00	6,70	3,20	0,67	--	--	--

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)	LV(A)
01	--	--	92,00	92,00	92,00	--	5,00	5,00	5,00	--	3,00	3,00	3,00	--	--	--	--	--	277,38	132,48
02	--	--	92,00	92,00	92,00	--	5,00	5,00	5,00	--	3,00	3,00	3,00	--	--	--	--	--	308,20	147,20
03	--	--	98,00	98,00	98,00	--	1,00	1,00	1,00	--	1,00	1,00	1,00	--	--	--	--	--	72,23	34,50
04	--	--	96,00	96,00	96,00	--	2,00	2,00	2,00	--	2,00	2,00	2,00	--	--	--	--	--	70,75	33,79

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k
01	27,74	--	15,08	7,20	1,51	--	9,04	4,32	0,90	--	81,46	86,33	95,80	96,31	101,09
02	30,82	--	16,75	8,00	1,68	--	10,05	4,80	1,00	--	81,92	86,78	96,26	96,76	101,54
03	7,22	--	0,74	0,35	0,07	--	0,74	0,35	0,07	--	72,97	76,98	84,69	88,80	94,13
04	7,08	--	1,47	0,70	0,15	--	1,47	0,70	0,15	--	73,93	78,45	87,08	89,44	94,48

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250
01	98,45	91,99	86,92	78,25	83,12	92,59	93,10	97,88	95,24	88,78	83,71	71,46	76,33	85,80
02	98,91	92,45	87,38	78,71	83,57	93,05	93,55	98,33	95,70	89,24	84,17	71,92	76,78	86,26
03	91,05	84,43	76,78	69,77	73,77	81,48	85,59	90,92	87,84	81,22	73,57	62,97	66,98	74,69
04	91,57	85,04	78,68	70,72	75,24	83,87	86,23	91,27	88,36	81,83	75,47	63,93	68,45	77,08

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
01	86,31	91,09	88,45	81,99	76,92	--	--	--	--	--	--	--	--
02	86,76	91,54	88,91	82,45	77,38	--	--	--	--	--	--	--	--
03	78,80	84,13	81,05	74,43	66,78	--	--	--	--	--	--	--	--
04	79,44	84,48	81,57	75,04	68,68	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Obstakels, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.
01	drempel
02	drempel
03	drempel
04	obstakel

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: eerste model

Model eigenschap	
Omschrijving	eerste model
Verantwoordelijke	Postma
Rekenmethode	#2|Wegverkeerslawaai|RMW-2012|
Aangemaakt door	Postma op 13-2-2019
Laatst ingezien door	Postma op 13-2-2019
Model aangemaakt met	Geomilieu V4.41
Dagperiode	07:00 - 19:00
Avondperiode	19:00 - 23:00
Nachtperiode	23:00 - 07:00
Samengestelde periode	Lden
Waarde	Gem(Dag, Avond + 5, Nacht + 10)
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Zoekafstand [m]	--
Max. reflectie afstand tot bron [m]	--
Max. reflectie afstand tot ontvanger [m]	--
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek [grd]	2
Maximale reflectiediepte	1
Reflectie in woonwijkschermen	Ja
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00
Meteorologische correctie	Conform standaard
Waarde voor C0	3,50

BLOM ECOLOGIE B.V.
ECOLOGISCH ADVIES & ONDERZOEK

BURO SRO
T.a.v. Dhr. L. Arends
Sweerts de Landasstraat 50
6814 DG Arnhem

BLOM ECOLOGIE B.V.
ADVIES & ONDERZOEK

Zandweg 46
4181 PM Waardenburg

t 0418 820 288
e info@blomecologie.nl
i www.blomecologie.nl

KvK 67221904
BTW 856882999B01
IBAN NL21RABO0314240683

Datum	8 februari 2019
Kenmerk	BE/2019/008/r
Uw kenmerk	Email d.d. 4 januari 2019
Auteur(s)	S. Schuuring
Collegiale toets	K.J. Rebergen

Oriënterend onderzoek naar beschermde flora en fauna aan de Groesbeekseweg 19 te Mook

Aan de Groesbeekseweg 19 te Mook is een kantoorpand gesitueerd. De initiatiefnemer is voornemens dit kantoorgebouw op de planlocatie te saneren ten behoeve van een appartementencomplex. Het huidige bestemmingsplan voorziet niet in de ontwikkeling en dient derhalve te worden gewijzigd.
De beoogde ontwikkeling heeft mogelijk een negatief effect op beschermde flora en fauna en/of beschermde natuurgebieden. Ten behoeve van de ontwikkeling geldt de wettelijke verplichting onderzoek te verrichten naar de aanwezigheid van beschermde flora en fauna en de mogelijk effecten van de ruimtelijke ingreep daarop. Middels voorliggende ecologische quickscan is de (potentiële) aanwezigheid van beschermde flora en fauna en de betekenis van het plangebied voor deze soorten in kaart gebracht.
Buro SRO begeleid de ruimtelijke ontwikkeling en heeft Blom Ecologie B.V. verzocht het plangebied te onderzoeken op aanwezigheid van beschermde flora en fauna en vervolgens deze te toetsen aan de effecten van de werkzaamheden en het geldende bestemmingsplan.

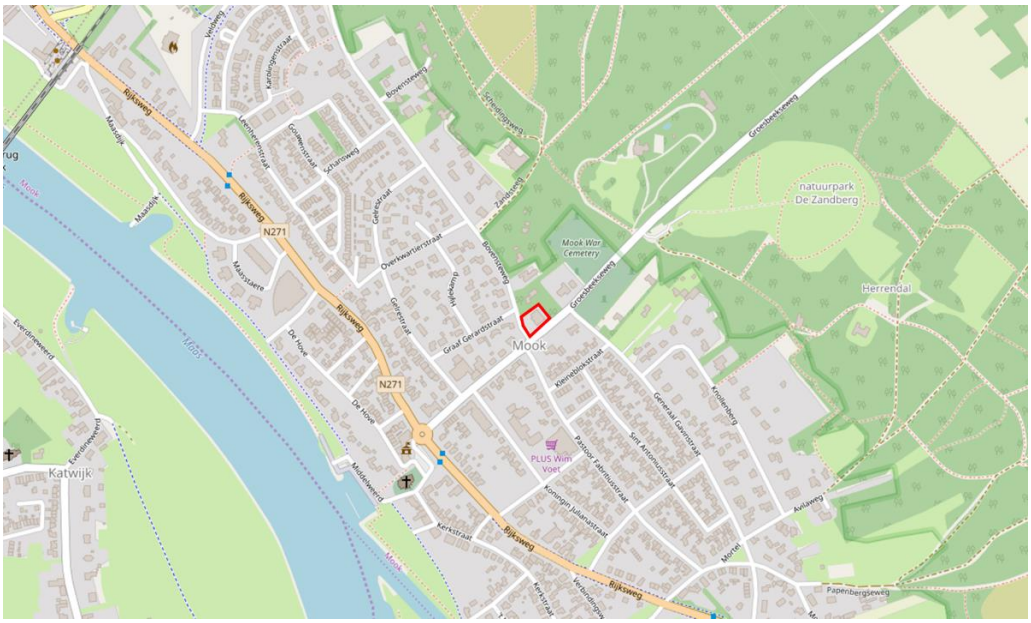
Onderzoeksdoel
Middels dit oriënterende onderzoek worden de volgende onderzoeksvragen beantwoord:

- Is het bestemmingsplan dat wordt opgesteld voor het project zoals hiervoor omschreven uitvoerbaar zoals het bepaalde in de Wro (artikel 3.1.6 Bro)?
- Welke, krachtens de Wet natuurbescherming, beschermde flora en fauna zijn (potentieel) aanwezig in het plangebied?
- Welke negatieve effecten treden op voor (potentieel) aanwezige flora en fauna als gevolg van de beoogde ruimtelijke ingreep?
- Heeft de beoogde ruimtelijke ingreep een negatief effect op het de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden of de wezenlijke kenmerken en waarden van Natuurnetwerk Nederland?

eco·lo·gie (de; v) 1 wetenschap die de betrekkingen tussen de organismen en hun omgeving bestudeert, 2 die betrekkingen zelf; *eco·lo·gisch* (bijvoeglijk naamwoord, bijwoord) 1 m.b.t. de ecologie, 2 milieuvriendelijk; *flo·ra* (de; v(m); meervoud: flora's) 1 alle planten van een bep. gebied, 2 boek dat de opsomming en beschrijving ervan bevat; *fau·na* (de; v(m); meervoud: fauna's) 1 de dierenwereld van een gebied.

Planlocatie

De planlocatie is gelegen aan de Groesbeekseweg 19 te Mook. De planlocatie bestaat uit een kantoorgebouw met drie verdiepingen, opgetrokken uit gemetselde muren met spouw en een plat bitumen dak. Aan de zuidwestkant is op de tweede verdieping een uitbouw met glazen puien aangebouwd. Het plangebied rondom het kantoorgebouw is verhard door middel van klinkers en asfalt ten behoeve van een parkeerplaats. Rondom de parkeerplaats is een haag aangelegd en in de zuidelijke hoek ligt een tuin. In bijlage 1 zijn een aantal foto's opgenomen die een impressie geven van de planlocatie en de directe omgeving hiervan. De directe omgeving van de planlocatie wordt gekenmerkt door een urbane omgeving met relatief veel groen in de vorm van bomen, hagen en struiken. Circa 500 m ten westen van het plangebied ligt de rivier de Maas, 3 km ten westen de snelweg A73.



Figuur 1 De planlocatie (rood omkaderd) is gelegen aan de Groesbeekseweg 19 te Mook (bron: arcgis.com).

Functieverandering en effecten

De beoogde ingrepen zijn permanent van karakter. De beoogde ingrepen betreffen de sanering van het huidige kantoorgebouw inclusief tuin en de realisatie van een appartementencomplex. Het huidige bestemmingsplan voorziet niet in de ontwikkeling en dient derhalve te worden gewijzigd. Onderstaand volgt een korte opsomming van de ingrepen en effecten:

- saneren van kantoorgebouw: algemene sloopwerkzaamheden en afvoer sloopmateriaal;
- verwijderen terreininrichting, waaronder gedeelte van het groen: graafwerkzaamheden, transport (afvoer) van materiaal en groen;
- egaliseren terrein: graafwerkzaamheden en grondtransport;
- realisatie nieuwbouw: algemene bouwwerkzaamheden;
- revitalisatie terrein en aanleg verharding: allerhande (straat- en hoveniers)werkzaamheden;

Alle thans aanwezige (ecologische) functies van de planlocatie komen geheel of deels te vervallen. Negatieve effecten die op kunnen treden voor beschermde soorten zijn: vernietiging en/of afname van geschikt leefgebied (permanent of tijdelijk) en opzettelijke verstoring (tijdelijk).

Methode

Dit oriënterend onderzoek verkent alle relevante vakgebieden met betrekking tot de Wet natuurbescherming. Hierbij wordt een beoordeling gegeven van de aanwezigheid van de specifieke potentie voor beschermde flora en fauna in het plangebied, de betekenis van het plangebied voor de aanwezige soorten en de effecten van de voorgenomen ingrepen op de soorten. Dit onderzoek bestaat uit een veldbezoek en raadpleging van externe bronnen.

Veldbezoek

Het veldbezoek is een momentopname van de aanwezige beschermde flora en fauna. Tijdens het veldbezoek is het plangebied nauwkeurig onderzocht waarbij ook gelet werd op sporen en delen of restanten van planten en/of dieren. Het veldbezoek heeft plaatsgevonden op 29 januari 2019. De weersomstandigheden tijdens het veldbezoek waren; droog, 2/8 bewolkt, 4° Celsius en windkracht 2-3 (Bft.).

Externe bronnen

Vaak zijn er al gegevens bekend over een plangebied en de directe omgeving hiervan. Deze gegevens worden onder andere beheerd in rapporten en naslagwerken en door het Natuurloket (www.natuurloket.nl). Raadpleging van externe bronnen levert vaak nuttige aanvullende informatie op en daarmee een vollediger beeld van de (mogelijk) aanwezige flora en fauna.

Wet natuurbescherming

Per 1 januari 2017 vervangt de Wet natuurbescherming (Wnb) drie voormalige wetten; de Flora- en faunawet samen met de Boswet en de Natuurbeschermingswet 1998. Bevoegdheden zijn met deze wet overgedragen van het rijk naar de provincie.

Algemene zorgplicht

In de Algemene zorgplicht (art. 1.11) wordt voorgeschreven dat nadelige gevolgen voor flora en fauna voorkomen moet worden. Het uitgangspunt van de Algemene zorgplicht is dat het doden, verwonden, verontrusten of beschadigen van flora en fauna wordt vermeden. Deze zorgplicht geldt voor iedereen.

Soortenbescherming

De soortenbescherming is opgedeeld in de volgende beschermingsregimes: Vogelrichtlijnsoorten (art. 3.1), Habitatrichtlijnsoorten (art. 3.5) en andere soorten (art. 3.10). Hierin worden ook rust- en voortplantingsverblijfplaatsen en het functioneel leefgebied beschermd.

Gebiedsbescherming

Naast de specifieke soortenbescherming kent Nederland ook gebiedsbescherming, waarbij bepaalde gebieden extra bescherming verdienen. Het gaat hier hoofdzakelijk om Natura 2000-gebieden, het Natuurnetwerk Nederland en Belangrijke Weidevogelgebieden. In deze gebieden mogen in principe geen werkzaamheden binnen de grenzen uitgevoerd worden. Voor werkzaamheden in Natura 2000-gebieden is bij mogelijke effecten een Voortoets vereist en binnen het Natuurnetwerk Nederland geldt het 'nee, tenzij'-principe. In bepaalde gevallen dient er natuurcompensatie uitgevoerd te worden. Ten aanzien van Natura 2000-gebieden kunnen ook externe effecten als stikstofdepositie en lichtuitstraling van invloed zijn.

Bij negatieve effecten op beschermde natuurgebieden en bij negatieve effecten op alle soorten in de specifieke soortenbescherming geldt een ontheffingsplicht. Van de verboden als bedoeld in artikel 3.10 eerste lid kan door bepaalde provincies vrijstelling verleend worden voor het opzettelijk doden of vangen en voor het opzettelijk beschadigen of vernielen van vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen voor bepaalde soorten. In de verordening Ruimte van de provincie Limburg is voor de volgende soorten vrijstelling opgenomen in het kader van ruimtelijke ontwikkelingen:

Tabel 1 Vrijgestelde soorten in het kader van ruimtelijke ontwikkelingen in de provincie Limburg.

Aardmuis	*Gewone pad*	*Ondergrondse woelmuis*
Bosmuis	*Haas*	*Ree*
Bruine kikker	*Hazelworm*[2]	*Rosse woelmuis*
Bunzing	*Hermelijn*	*Steenmarter*[4]
Dwergmuis	*Huisspitsmuis*	*Tweekleurige bosspitsmuis*
Dwergspitsmuis	*Kleine watersalamander*	*Veldmuis*
Egel	*Konijn*	*Vos*
Eekhoorn[1]	*Levendbarende hagedis*[3]	*Wezel*
Gewone bosspitsmuis	*Meerkikker*	*Woelrat*

[1]*Vrijstelling in maart-april en juli t/m november*
[2]*Vrijstelling van juli t/m september*
[3]*Vrijstelling van 15 augustus t/m 15 oktober*
[4]*Vrijstelling van 15 augustus t/m februari*

Beoordeling
Op basis van de bureaustudie en veldonderzoek wordt per soortgroep besproken wat de potentie van de planlocatie en de invloedssfeer daarvan is en welke effecten daarop te verwachten zijn. Voor een aantal van de nationaal beschermde soorten (beschermingsregime 'andere soorten') geldt per definitie vrijstelling in het kader van ruimtelijke ontwikkelingen (zie voorgaande alinea). In de voorliggende beoordeling is specifiek gelet op de functie en/of aanwezigheid van beschermde soorten waarvoor geen vrijstelling geldt c.q. ontheffingsplicht noodzakelijk is.

Vaatplanten
In de directe omgeving van de planlocatie is het voorkomen bekend van de volgende beschermde vaatplanten: grote leeuwenklauw (Floron Verspreidingsatlas). Grote leeuwenklauw is vooral een akkeronkruid van vochtige tot droge, goed drainerende, kalkhoudende zand- of leembodems (Ecopedia). Het plangebied is vrijwel volledig verhard en derhalve ongeschikt voor de grote leeuwenklauw. Gedurende het veldbezoek zijn geen beschermde planten en/of sporen en delen hiervan aangetroffen. Ter plaatse van de planlocatie is alleen binnen de tuin sprake van inheemse of aangeplante kruiden zonder beschermde status. Enkele waargenomen soorten betreffen: bamboe, riet, klimop, roos, hortensia en sneeuwbal. Het plangebied rondom het kantoorgebouw is verhard door middel van klinkers en asfalt ten behoeve van een parkeerplaats. Op verharding en de muren van het kantoorgebouw is geen (beschermde) muurvegetatie aangetroffen. Aan de noordoost en noordwestkant van het plangebied staan bomen als grove den en beuk.
De beoogde ontwikkelingen leiden niet tot aantasting van beschermde en/of kwetsbare vegetatie. Beschermde planten stellen over het algemeen specifieke eisen aan hun milieu, zoals kalkhoudende schrale grond, of stikstofarme blauwe graslanden. Het plangebied is een kantoorgebouw met parkeerplaats en tuin met hoog onderhoudsbeeld. Gelet op de functie, ligging en het gebruik van het perceel in relatie tot de habitatpreferentie van kwetsbare en zeldzame soorten wordt de aanwezigheid hiervan niet verwacht. Daarnaast zijn beschermde planten niet aangetroffen gedurende het veldbezoek, waarmee negatieve effecten ten aanzien van beschermde vaatplanten derhalve kunnen worden uitgesloten.

Zoogdieren

Zoogdieren prefereren een leefomgeving waarin voldoende voedsel, rust- en voortplantingsmogelijkheden aanwezig zijn. In de omgeving is onder andere de aanwezigheid van de volgende soorten vastgesteld: aardmuis, bever, bosmuis, bruine rat, das, eekhoorn, egel, haas, huismuis, huisspitsmuis, konijn, mol, ree, rosse woelmuis, steenmarter, tweekleurige bosspitsmuis, veldmuis, vos, wezel en woelrat (Broekhuizen et al., 2016; verspreidingsatlas NDFF, 2010-2019). Voor de bever en das geldt dat deze beschermd zijn onder respectievelijk de habitatrichtlijn en Wet natuurbescherming en geen vrijstelling geldt in het kader van ruimtelijke ontwikkelingen. Voor de eekhoorn geldt een vrijstelling in de periode maart-april en juli t/m november en voor de steenmarter geldt een vrijstelling in de periode 15 augustus t/m februari. Bevers leven in het overgangsgebied tussen land en water (BIJ 12 kennisdocument Bever, 2017). Dit habitat ontbreekt binnen het plangebied, derhalve kan de aanwezigheid van de bever worden uitgesloten. De das leeft in gebieden die bestaan uit zowel hooggelegen als laaggelegen gronden die op korte afstand van elkaar liggen, in meestal kleinschalige akker- en weidelandschappen met voldoende bosjes, houtwallen, singels en heggen (BIJ12 kennisdocument Das, 2017). Dit habitat ontbreekt binnen het plangebied en derhalve kan de aanwezigheid van de das worden uitgesloten.

Tijdens het veldbezoek zijn geen sporen aangetroffen van (beschermde) zoogdieren. In het kantoorgebouw zijn geen openingen aanwezig waardoor een steenmarter binnen kan komen. De tuin binnen het plangebied is te klein, ligt te geïsoleerd en ligt aan een drukke weg waardoor deze ongeschikt is. De rest van het plangebied ontbreekt aan beschutting. Derhalve kan de aanwezigheid van de steenmarter worden uitgesloten. Het plangebied ligt aan de rand van een uitloper van een naburig bos. Het is mogelijk dat er vanuit dit bos eekhoorns sporadisch in deze uitloper komen. Door de grotere menselijke activiteit is dit deel echter suboptimaal vergeleken met het aanliggende bos, wat door eekhoorns zal worden geprefereerd. In de bomen aanliggend aan het plangebied zijn dan ook geen nesten van eekhoorns of sporen als aangevreten dennenappels aangetroffen. Het plangebied zelf maakt door verharding en afwezigheid van bomen geen deel uit van het functioneel leefgebied van de eekhoorn. Negatieve effecten door afname van functioneel leefgebied of verstoring zijn derhalve uitgesloten. De planlocatie heeft enkel mogelijk een functie voor algemene soorten zoals de huismuis. Dergelijke soorten zijn dermate opportunistisch dat in de directe omgeving voldoende vergelijkbaar habitat aanwezig is waar ze zich al dan niet tijdelijk kunnen ophouden. Bovendien geldt voor dergelijke algemene soorten vrijstelling in het kader van ruimtelijke ontwikkelingen. Op en rondom de planlocatie zijn geen holen, nesten of sporen aangetroffen die duiden op de aanwezigheid van beschermde zoogdiersoorten die buiten de Verordening uitvoering Wet natuurbescherming van de provincie vallen (zie Wet natuurbescherming; Wet-Nb, art 3.10). Effecten op beschermde zoogdieren zijn uitgesloten.

Vleermuizen

Laanvormige bomenrijen, oude bomen met gaten en scheuren, (oude) gebouwen met kieren, oppervlaktewater en spleten en/of andere structuurrijke groenelementen kunnen een functioneel onderdeel zijn van een vleermuishabitat (BIJ12 kennisdocument Gewone dwergvleermuis, 2017; Limpens et al., 1997; Dietz et al., 2011). In de omgeving is het voorkomen bekend van onder andere: gewone dwergvleermuis, gewone grootoorvleermuis en laatvlieger (Broekhuizen et al., 2016; Limpens et al., 1997; verspreidingsatlas NDFF, 2010-2019). Onder de Wet natuurbescherming zijn alle in Nederland voorkomende vleermuizen beschermd.

Het te slopen kantoorgebouw is nauwkeurig geïnspecteerd op de aan- dan wel afwezigheid van geschikte invliegopeningen. Alle gevels en daken van de betreffende bebouwing zijn gecontroleerd op eventuele openingen als open stootvoegen, kierende daklijsten, ontbrekende specie en overige gevelafwerkingen die vleermuizen toegang kunnen verlenen tot een open dakruimte en/of spouwmuur. In de gevel van het gebouw zijn meerdere stootvoegen, ventilatieopeningen en gaten die tot de spouw leiden (figuur 2). Tevens zijn er metalen stijlen ingemetseld die niet goed aansluiten op de stenen muur (figuur 3). Hierdoor kunnen vleermuizen toegang krijgen tot de spouw en er een geschikte verblijfplaats vinden. Een dergelijke verblijfplaats moet voldoen aan een geschikt microklimaat, met een constante (lage) temperatuur, een hoge luchtvochtigheid en weinig invloed van weersomstandigheden. Het is niet uit te sluiten dat de bebouwing op planlocatie gebruikt wordt door vleermuizen die in bebouwing leven als gewone dwergvleermuis, laatvlieger en ruige dwergvleermuis.

Om de aan- dan wel afwezigheid van vaste rust- en/of verblijfplaatsen vastgesteld dient er een aanvullend onderzoek te worden gedaan. Dit kan middels vijf gerichte veldbezoeken in de periode mei-oktober.

Daarnaast is het mogelijk dat vleermuizen de planlocatie gebruiken als foerageergebied. Ten gevolge van het verwijderen groen wordt deze aangetast. Echter is er in de directe omgeving genoeg groen en zijn er lanen die zeer geschikt zijn voor vleermuizen om te foerageren. Van aantasting van essentieel leefgebied is derhalve geen sprake. In de luwte van opgaande vegetatie of bebouwing kunnen vliegbewegingen en foerageeractiviteiten van vleermuizen plaatsvinden. Vleermuizen jagen op insecten waarbij ze opportunistisch gebruik maken van een groot netwerk aan jachtgebieden. De omvang en het gebruik van een gebied alsmede de jachttechniek en prooien verschillen per soort. Gedurende het foerageren verspreiden vleermuizen zich diffuus over het landschap waarbij veelal gebruik wordt gemaakt van bosranden, bomenlanen, oeverzones of andere structuurrijke zones. Tijdens de werkzaamheden kunnen negatieve effecten optreden voor passerende en jagende vleermuizen in de directe omgeving als gevolg van lichtgebruik. Vleermuizen kunnen verblind en daardoor gedesoriënteerd raken als gevolg van felle verlichting. Sterk verlichte locaties worden gemeden door vleermuizen. Tijdens de ontwikkeling dient derhalve vleermuisvriendelijke verlichting te worden toegepast.



Figuur 2 In de gevel van het kantoorgebouw zijn meerdere openingen in de vorm van o.a. stootvoegen en ventilatieopeningen. Hierdoor kunnen vleermuizen toegang krijgen tot de spouw.



Figuur 3 De metalen stijl in de muur sluit niet goed aan, waardoor ook hier vleermuizen toegang hebben tot de spouw.

Amfibieën en reptielen

Tijdens het veldbezoek zijn geen amfibieën en reptielen en/of sporen daarvan aangetroffen in het plangebied. Amfibieën leven in zowel een aquatisch (m.n. lente/zomer) als een terrestrisch (m.n. herfst/winter) habitat. Beide habitatonderdelen dienen op korte afstand van elkaar te liggen. Het plangebied is verhard en ontbreekt aan oppervlaktewater en overwinteringsstructuren. In de omgeving is de aanwezigheid bekend van bruine kikker en gewone pad (Creemers & Van Delft, 2009; verspreidingsatlas NDFF, 2010-2019). Voor deze soorten geldt dat deze beschermd zijn onder de Wet natuurbescherming en er een vrijstelling geldt in het kader van ruimtelijke ontwikkelingen. In de omgeving is de aanwezigheid bekend van de hazelworm en zandhagedis (Creemers & Van Delft, 2009; verspreidingsatlas NDFF, 2010-2019). Voor de zandhagedis geldt dat deze is beschermd onder de habitatrichtlijn en voor de hazelworm geldt dat deze beschermd is onder de Wet Natuurbescherming en een vrijstelling geldt in het kade van ruimtelijke ontwikkelingen in de periode van juli t/m september. Zandhagedissen leven in zandige, droge en open terreinen als heide en duinen (BIJ12 kennisdocument Zandhagedis, 2017). De aanwezigheid van zonnige open plekken en zand waar eieren in afgezet kunnen worden is van groot belang. Binnen het plangebied komt geen zandig terrein voor. Derhalve kan de aanwezigheid van de zandhagedis worden uitgesloten. Hazelwormen leven over het algemeen in open bossen, bosranden, heidegebieden, houtwallen en struwelen, steenachtige biotopen en tuinen (Ravon hazelworm, 2019). Door verharding maakt het plangebied geen deel uit van het functioneel leefgebied van de hazelworm. Het is niet uit te sluiten dat algemene soorten, zoals de bruine kikker en gewone pad, gedurende de terrestrische (herfst/winter) periode voorkomen binnen de planlocatie. Deze dieren vallen echter onder de vrijstelling voor ruimtelijke ontwikkelingen (zie *Wet natuurbescherming*). Negatieve effecten op beschermde amfibieën en reptielen zijn derhalve uitgesloten.

Vissen

In het plangebied en binnen de invloedssfeer van de beoogde ontwikkelingen bevindt zich geen oppervlaktewater. Effecten op (beschermde) vissen zijn per definitie uitgesloten.

Insecten, libellen en andere ongewervelden

In het plangebied zijn gedurende het veldbezoek geen (sporen en/of delen van) beschermde vlinders, libellen of andere ongewervelden aangetroffen. Op de planlocatie zijn geen plantensoorten aangetroffen die specifiek voor een beschermde ongewervelde een waardplant vormen. Tevens is er geen sprake van oud hout, zure vennetjes of andere specifieke omstandigheden die duiden op de mogelijke aanwezigheid van beschermde insecten of andere ongewervelden. Significante negatieve effecten op de soortgroep zijn uitgesloten.

Vogels

In het plangebied en de directe omgeving hiervan zijn tijdens het veldbezoek foeragerende, overvliegende en/of rustende vogels waargenomen. De waargenomen soorten betreffen: pimpelmees, roodborst, winterkoning en zanglijster. De planlocatie heeft aannemelijk geen essentiële functie voor de waargenomen soorten.

Vogels - Jaarrond beschermde nestlocaties (cat. 1 t/m 4)

Gedurende het veldbezoek zijn geen nesten en/of sporen als braakballen, plukplaatsen, horsten, holen of uitwerpselen aangetroffen van soorten met een jaarrond beschermd leefgebied en/of nestlocatie. Er zijn geen nesten aangetroffen in de bomen op en rondom de planlocatie. De aanwezigheid van in bomen broedende soorten als sperwer, ransuil en torenvalk kan uitgesloten worden. Grote gele kwikstaart broedt langs stromende watergangen in dichte vegetatie langs natuurlijke oevers of in kunstwerken als bruggen of stuwen. Voor deze soort is binnen het plangebied geen functioneel leefgebied aanwezig.

De huismus broedt vrijwel altijd bij menselijke bebouwing, en bouwt zijn nesten onder dakpannen tegen het isolerende dakbeschot of in kieren in de muur. Hierbij moet er in de directe omgeving continu voedsel te vinden zijn in de vorm van zaden van grassen en onkruiden en larven van insecten. Daarnaast moet er beschutting nabij de foerageerlocaties, voldoende jaarrond groene planten, plaatsen met stof en grind voor stofbaden en water voor waterbaden aanwezig zijn (BIJ12 kennisdocument Huismus, 2017). Door het gebruik van een plat bitumen dak kunnen huismussen geen toegang krijgen tot een geschikte nestlocatie. Het voorkomen van nestlocaties van huismus op de planlocatie kan derhalve uitgesloten worden. De beoogde ontwikkelingen leiden niet tot aantasting van groene delen en resulteren niet in afname van essentieel leefgebied. Van aantasting van functioneel leefgebied en nestlocaties van de huismus is derhalve geen sprake.

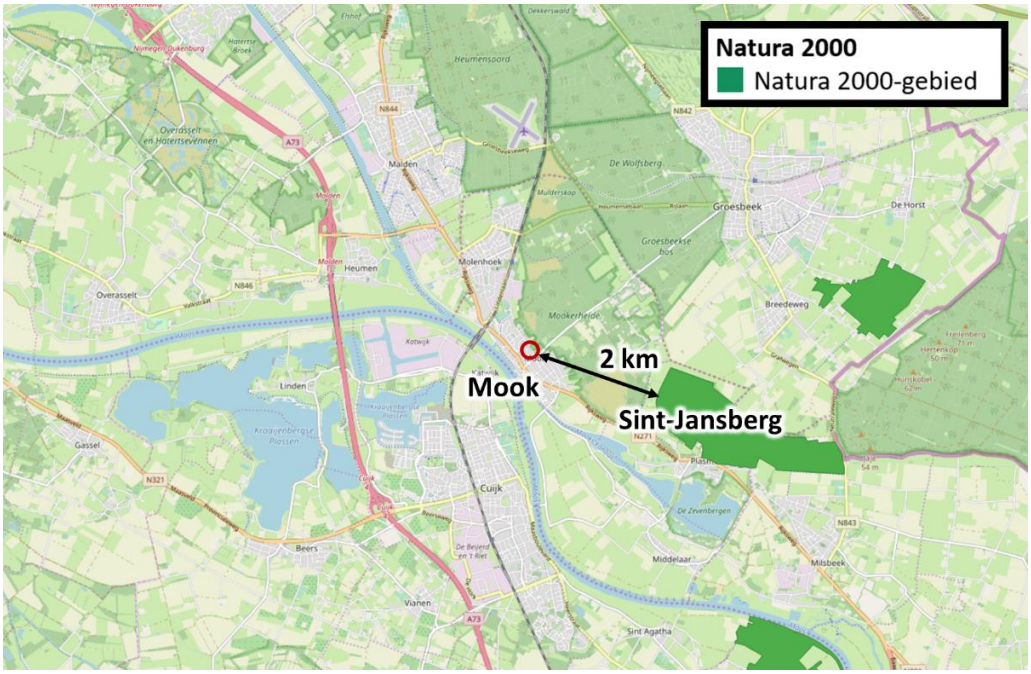
De gierzwaluw leeft evenals de huismus in de directe omgeving van mensen en broedt tevens als koloniebroeder in gevels en onder (pannen)daken. Een vereiste voor broedmogelijkheid is dat het hoger ligt dan 3m. Gierzwaluwen kunnen namelijk niet op eigen kracht opstijgen en moeten zich voor het eerste deel van hun vlucht laten vallen om snelheid te vergaren (BIJ12 kennisdocument Gierzwaluw, 2017). De soort is een koloniebroeder en is derhalve vaak te vinden in woonwijken waar broedgelegenheid is in meerdere gebouwen. Er zijn geen openingen in het gebouw aangetroffen die tot een geschikte nestlocatie voor de gierzwaluw leiden. De daklijst sluit goed af en door het platte dak zijn er geen dakpannen waaronder broedgelegenheid is. Hierdoor kan de aanwezigheid van gierzwaluw op de planlocatie uitgesloten worden. Van overtreding van verbodsbepalingen ten aanzien van jaarrond beschermde nestlocaties en essentiële habitatonderdelen is geen sprake.

Vogels - Algemene broedvogels en categorie 5 (beschermde nestlocatie gedurende broedperiode of in bijzondere gevallen)

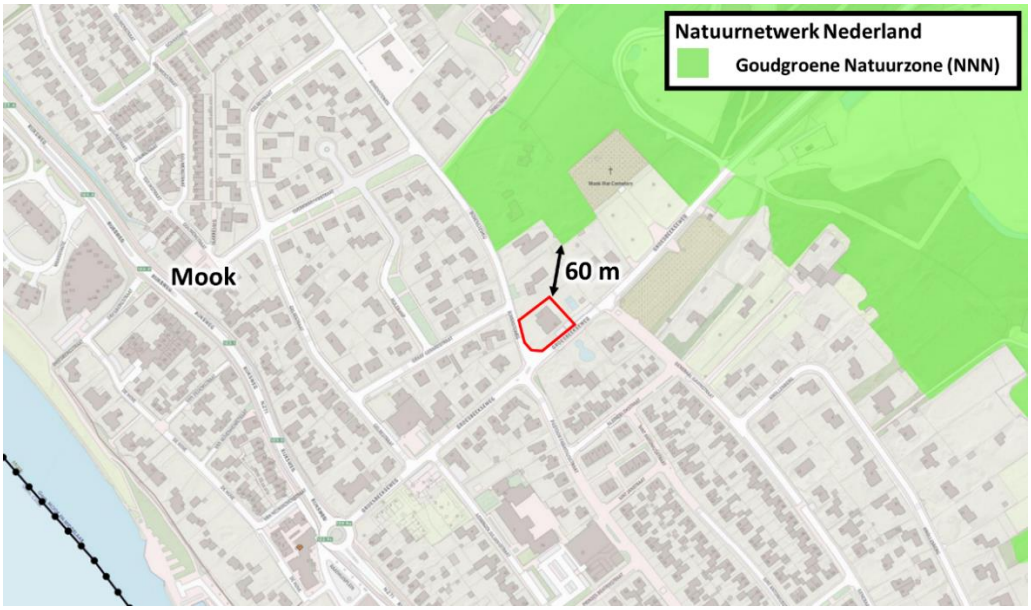
De tuin van de planlocatie voorziet in beperkt voedselaanbod en structuurrijke schuilgelegenheden voor algemene soorten. De struiken, bomen en bebouwing vormen voor algemene broedvogels zoals merel, duiven en kleine zangvogels geschikte nestlocaties. Gedurende het broedseizoen zijn de nesten en de functionele leefomgeving van voornoemde soorten beschermd. Het broedseizoen vangt aan onder bepaalde klimatologische omstandigheden en betreft indicatief de periode 15 maart t/m 15 juli. Ten aanzien van algemene broedvogels en categorie 5 soorten kunnen de werkzaamheden worden opgestart buiten het broedseizoen en/of na het ongeschikt maken van de planlocatie. Indien de beoogde werkzaamheden in het broedseizoen worden opgestart dient de locatie voorafgaand aan de werkzaamheden geïnspecteerd te worden door een ter zake deskundige.

Gebiedsbescherming

De planlocatie maakt geen deel uit van een beschermd gebied en/of locatie betreffende Natura 2000 of het Natuurnetwerk Nederland. Op een afstand van 2 km ligt het Natura 2000-gebied Sint-Jansberg (figuur 4). De planlocatie ligt op een afstand van circa 60 m ten zuiden van een Goudgroene Natuurzone (NNN; figuur 5).



Figuur 4 De planlocatie ligt op een afstand van 2 km tot het Natura 2000-gebied Sint-Jansberg (bron: nationaal Georegister PDOK).



Figuur 5 De planlocatie ligt op een afstand van circa 60 m tot een Goudgroene natuurzone (NNN) (bron: Provincie Limburg).

De beoogde ontwikkeling betreft de sloop van een kantoorpand ten behoeve van de realisatie van een appartementencomplex, wat leidt tot een zeer beperkte verkeerstoename. De werkzaamheden zullen waarschijnlijk leiden tot een tijdelijke en beperkte toename in stikstofdepositie (projecteffect). In de toekomst zal in geval van eventueel nieuwbouw mogelijk sprake zijn van een relatief lage(re) uitstoot (hogere isolatiewaarden en een hoogrenderende stookinstallatie). Een toename in stikstofdepositie kan een effect sorteren op kwetsbare en gevoelige habitattypen. Echter leert de ervaring dat het projecteffect van stikstofdepositie, bij soortgelijke en grotere projecten en

de afstand tot kwetsbare habitats, onder de drempelwaarde van 0,05 mol/hectare blijft. Voor de overige effecten (trillingen, geluid, optische verstoring etc.) geldt dat de afstand tot de omliggende Natura 2000-gebieden per definitie te groot is. Ten aanzien van het Natuurnetwerk Nederland geldt dat externe werking geen toetsingskader is.
Op basis van de Europese vogel- en habitatrichtlijn geldt voor projecten en andere handelingen de verplichting om aan te tonen dat er geen significant effecten optreden als gevolg van stikstofdepositie. De algemene richtlijn hiervoor is dat voor ieder project of handeling, middels de rekentool Aerius, een berekening gemaakt dient te worden om aan te tonen of er wel of geen sprake is van een meldings- of vergunningsplichtige stikstofdepositie op omliggende Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige habitats. Of er sprake kan zijn van overschrijding van de drempelwaarde is afhankelijk van een aantal factoren. Vaak betreft dit een combinatie van de kwetsbaarheid van een gebied, de terreinomstandigheden, ligging van het project en overheersende windrichting. Ondanks dat er geen effecten verwacht worden kan het, ten behoeve van een feitelijke rekenkundige onderbouwing, door het bevoegd gezag wenselijk worden geacht een Aerius berekening uit te voeren.

Houtopstanden
Er zijn geen houtopstanden aanwezig binnen het plangebied. Derhalve is een kapmelding of -vergunning in het kader van de Wet Natuurbescherming niet aan de orde.

Conclusies
Samenvatting
In het plangebied of de directe omgeving hiervan komen beschermde diersoorten van de Wet natuurbescherming voor. Het te slopen kantoorgebouw heeft de potentie voor vleermuizenverblijfplaatsen. De planlocatie is mogelijk geschikt leefgebied voor algemene zoogdieren, foeragerende vleermuizen, insecten en broedvogels. De planlocatie maakt geen onderdeel uit van een Natura 2000-gebied of het Goudgroene Natuurzone. Gelet op de aard van de werkzaamheden, de afstand tot de gebieden en de beoogde situatie is van externe werking op omliggende Natura 2000-gebieden geen sprake. Op de planlocatie zijn geen houtopstanden aanwezig waarvoor bij kap een melding- of vergunningplicht geldt in het kader van de Wet natuurbescherming.

Tabel 2 Overzicht van de functie van het plangebied voor beschermde flora en fauna alsmede de verwachtte effecten naar aanleiding van de beoogde ingrepen en de eventueel daarop te nemen vervolgstap.

Legenda - = ongeschikt + = geschikt n (nee) / j (ja)	**vaatplanten**	**zoogdieren**	**vleermuizen**	**amfibieën**	**reptielen**	**vissen**	**broedvogels (a)**	**broedvogels (j)**
Geschikt habitat Vogelrichtlijnsoort							+	-
Geschikt habitat Habitatrichtlijnsoort	-	-	+	-	-	-	-	
Geschikt habitat andere soort	-	-		-	-	-		
Soortspecifiek onderzoek noodzakelijk	n	n	j	n	n	n	n	n

Gebiedsbescherming	afstand	effecten	nader onderzoek/ Aerius
Natura 2000	2 km	geen	n.v.t.
Natuurnetwerk Nederland	60 m	geen	n.v.t.

Houtopstanden	aanwezig	kap	melding / vergunning
Struiken	ja	nee	n.v.t.
Bomen	nee	nee	n.v.t.

1. Verblijfplaatsen van eventueel aanwezige soorten (m.n. vleermuizen kunnen worden verwacht) zijn over het algemeen goed te compenseren. Het is te verwachten dat bevoegd gezag (provincie Limburg) bij het treffen van de juiste mitigerende- en compenserende maatregelen, en bij het aantonen van maatschappelijk belang ontheffing zal verlenen voor het verwijderen van verblijfplaatsen (indien deze aanwezig zijn).

Uitvoerbaarheid

De werkzaamheden leiden (met voorbehoud ten aanzien van vleermuizen) niet tot aantasting van beschermde natuurwaarden en/of beschermde gebieden. Voorafgaand aan de werkzaamheden dient middels aanvullend onderzoek te worden vastgesteld of de te slopen bebouwing een relevante functie heeft voor vleermuizen. Mogelijk dient in het verlengde hiervan een ontheffing te worden aangevraagd. Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden dient rekening te worden gehouden met de (mogelijke) aanwezigheid van foeragerende vleermuizen en algemene broedvogels. Voor deze soorten dienen eventueel maatregelen te worden getroffen om effecten te voorkomen. De aanwezigheid van beschermde soorten (Wet-Nb, andere soorten, art. 3.10) en hun leefgebied vormen geen bezwaar voor de beoogde ontwikkelingen (vrijstellingsbesluit). Gezien het voorgaande onderzoek is er geen reden om aan te nemen dat eventueel benodigde ontheffingen, mits de juiste maatregelen worden getroffen en een wettelijk belang kan worden aangevoerd, niet verkregen zouden kunnen worden.

Conclusie

De beoogde sloop van het huidige kantoorgebouw en realisatie van een appartementencomplex aan de Groesbeekseweg 19 te Mook leidt, mits enkele maatregelen worden getroffen, niet tot overtreding van de Wet Natuurbescherming. De conclusie is dan ook dat de ontwikkelingen aan de Groesbeekseweg 19 te Mook uitvoerbaar is zoals bepaald in de Wro (artikel 3.1.6 Bro).

Te treffen maatregelen

- Tijdens de werkzaamheden moet voorzichtig worden gehandeld met alle voorkomende flora en fauna (Zorgplicht).
- Wanneer ondanks zorgvuldig handelen, onderzoek en advies schade lijkt te ontstaan voor beschermde flora en fauna, dient direct contact opgenomen te worden met een ter zake deskundige.
- Er wordt gelegenheid gegeven aan dieren, die tijdens de werkzaamheden worden gevonden, te vluchten of zich te verplaatsen naar een schuilplaats buiten het bereik van de werkzaamheden.
- Ten aanzien van vleermuizen dient de aan- dan wel afwezigheid van vaste rust- en/of verblijfplaatsen vastgesteld te worden middels aanvullend onderzoek. Dit kan middels vijf gerichte veldbezoeken in de periode mei-oktober. Daarnaast dient de planlocatie tijdens de werkzaamheden en in de nieuwe situatie bij voorkeur minimaal verlicht te worden en hierbij een vleermuisvriendelijke verlichtingswijze toe te passen (amberkleurig licht, lichtbundel nederwaarts richten, toepassen geconvergeerde lichtbundel) en de werkzaamheden in de periode april-oktober tussen zonsopgang en zonsondergang uitvoeren (buiten schemerperiodes).
- De werkzaamheden opstarten/uitvoeren buiten het broedseizoen van vogels (medio maart t/m medio juli). Indien de werkzaamheden in het broedseizoen worden uitgevoerd dient voor de aanvang door een ter zake deskundig gecontroleerd te worden of er broedvogels aanwezig zijn. E.e.a. op aanwijzing van deskundige. Indien dit niet mogelijk is dienen de potentiële nestlocaties buiten het broedseizoen ongeschikt gemaakt te worden.

Literatuur

Bang, P. & P. Dahlström, 2005. Tierspuren. Fährten, Fraβspuren, Losungen, Gewölle und andere. BLV Buchverlag GmbH & Co. KG, München.

BIJ12, 2017. Kennisdocument Bever *Castor fiber* versie 1.0. Publicatie: BIJ12, Utrecht.

BIJ12, 2017. Kennisdocument Das *Meles meles,* versie 1.0. Publicatie: BIJ12, Utrecht.

BIJ12, 2017. Kennisdocument Huismus *Passer domesticus,* versie 1.0. Publicatie: BIJ12, Utrecht.

BIJ12, 2017. Kennisdocument Gewone dwergvleermuis *Pipistrellus pipistrellus*, versie 1.0. Publicatie: BIJ12, Utrecht.

BIJ12, 2017. Kennisdocument Gierzwaluw *Apus apus*, versie 1.0. Publicatie: BIJ12, Utrecht.

BIJ12, 2017. Kennisdocument Zandhagedis *Lacerta agilis,* versie 1.0. Publicatie: BIJ12, Utrecht.

Broekhuizen, S., K. Spoelstra, J.B.M. Thissen, K.J. Canters & J.C. Buys (redactie) 2016. Atlas van de Nederlandse zoogdieren. – Natuur van Nederland 12. Naturalis Biodiversity Center & EIS Kenniscentrum Insecten en andere ongewervelden, Leiden.

Creemers, R.C.M & J.J.C.W. van Delft (ravon) (redactie), 2009. De amfibieën en reptielen van Nederland. -Nederlandse fauna 9. Nationaal Natuurhistorisch Museum Naturalis, European Invertebrate Survey - Nederland, Leiden.

Diepenbeek, A., 1999. Veldgids Diersporen. KNNV Uitgeverij 5e druk 2015, Zeist.

Dietz, C., O. von Helversen, D. Nill & P.H.C. Lina, 2011. Vleermuizen: alle soorten van Europa en Noordwest-Afrika: biologie, kenmerken en bedreigingen. Tirion Natuur, Utrecht.

Limpens, H., K. Mostert & W. Bongers, 1997. Atlas van de Nederlandse vleermuizen. Onderzoek naar verspreiding en ecologie. KNNV Uitgeverij, Utrecht.

Geraadpleegde websites
www.arcgis.com
www.bij12.nl
www.ecopedia.be
www.nationaalgeoregister.nl
www.natura2000.eea.europa.eu
www.ndff-ecogrid.nl
www.polviewer.nl
www.ravon.nl
www.ruimtelijkeplannen.nl
www.synbiosys.alterra.nl
www.verspreidingsatlas.nl
www.vleermuisprotocol.nl
www.wilde-planten.nl
www.zoogdierenvereniging.nl

We hopen u met deze rapportage voldoende te hebben geïnformeerd. Mochten er desondanks vragen zijn kunt u vrijblijvend contact opnemen.

Met vriendelijke groet,



Blom Ecologie B.V.,
ir. S. Schuuring

Bijlage 1 Fotografische impressie

© BLOM ECOLOGIE B.V.
ZANDWEG 46 - 4181 PM WAARDENBURG

Niets uit deze rapportage mag zonder schriftelijke toestemming van de opdrachtgever en Blom Ecologie B.V. worden gebruikt door derden. Onder gebruik worden alle vormen van kopie, openbaarmaking en elke andere toepassing begrepen. Deze rapportage mag alleen gebruikt worden voor het doel waarvoor het is samengesteld.

Blom Ecologie B.V. is niet aansprakelijk voor schade die voortkomt uit toepassing van de resultaten van werkzaamheden en/of gegevens verkregen van Blom Ecologie B.V.

Bijlage 1 Fotografische impressie



Figuur 1 De planlocatie is gelegen aan de Groesbeekseweg 19 te Mook en bestaat uit een gemetselde muur met spouw en plat dak.



Figuur 2 De zuidwestkant van het kantoorgebouw. Op de tweede verdieping is een uitbouw gerealiseerd.



Figuur 3 De tuin aan de zuidkant van het plangebied.

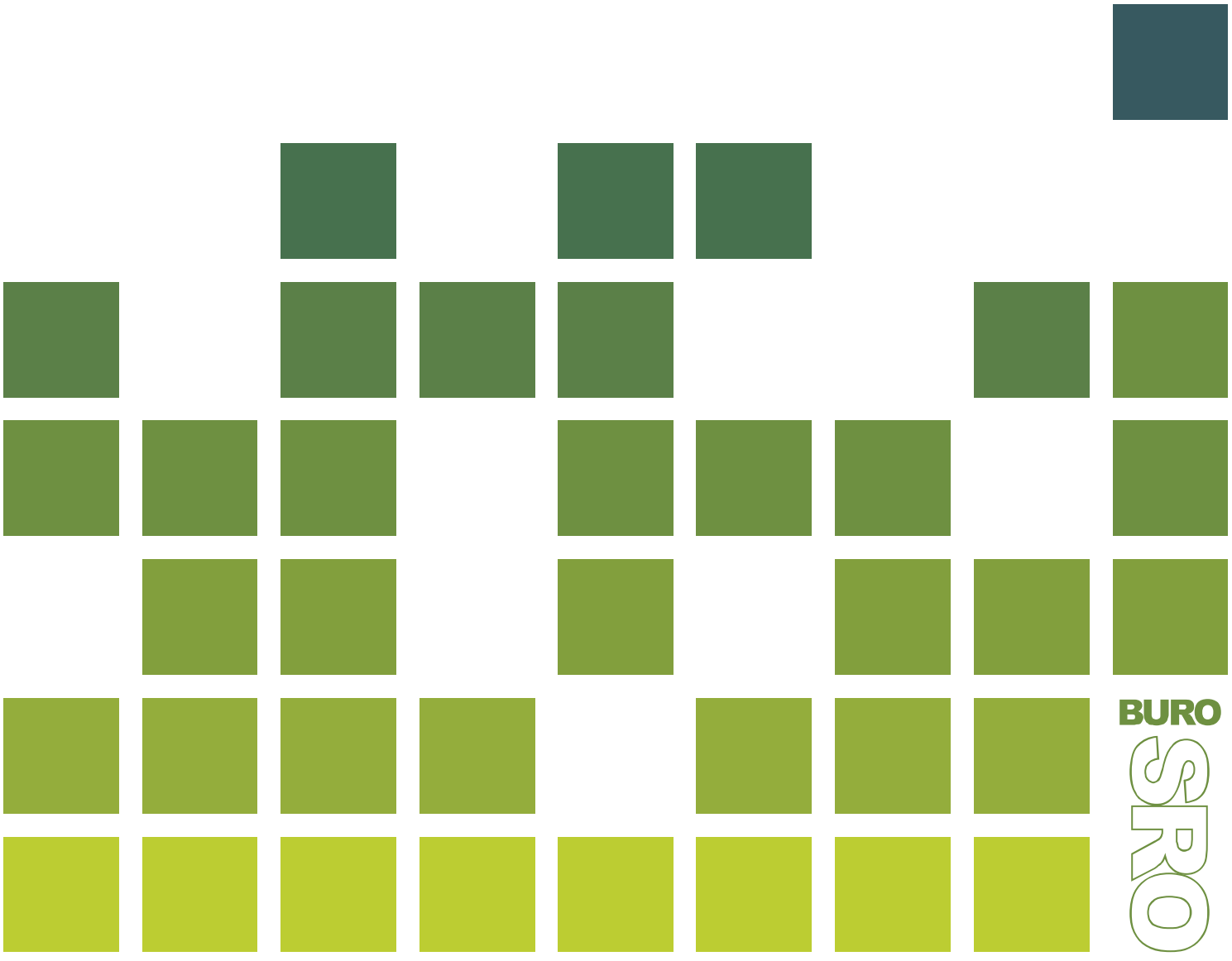


Figuur 4 In een gemaakte opening is goed te zien dat de spouw niet is geïsoleerd.

Voortoets stikstofdepositie

Groesbeekseweg 19, Mook

Gemeente Mook en Middelaar



Gegevens over het plan:

Plannaam:	Voortoets stikstofdepositie Groesbeekseweg 19, Mook
Datum:	25-11-2019
Projectnummer Buro SRO:	43.20.03

Gegevens projectbetrokkenen:

Opdrachtgever:	Gommers Nijmegen BV

Gegevens Buro SRO:

Projectleider Buro SRO:	Dhr. L. Arends
Bezoekadres vestiging Arnhem:	Sweerts de Landasstraat 50 6814 DG te Arnhem
Telefoon:	026 – 35 23 125
E-mail:	arnhem@buro-sro.nl
Internet:	www.Buro-SRO.nl

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding 5

1.1 Doelstelling onderzoek 5

1.2 Projectbeschrijving 5

1.3 Maatgevende Natura 2000-gebieden 7

Hoofdstuk 2 Wettelijk kader 8

2.1 Landelijke wet- en regelgeving 8

2.2 Voortoets 8

2.3 Passende beoordeling 8

Hoofdstuk 3 Berekeningssystematiek 9

3.1 Gebruikt rekenmodel 9

3.2 Input rekenmodel 9

3.2.1 Toekomstig gebruik 9

3.2.2 Aanlegfase 9

Hoofdstuk 4 Resultaten berekening 11

4.1 Gebruiksfase 11

4.2 Aanlegfase 12

Hoofdstuk 5 Samenvatting en conclusies 15

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Doelstelling onderzoek

De initiatiefnemer heeft het voornemen om de bestaande bebouwing aan de Groesbeekseweg 19 in Mook te slopen en in de plaats daarvan een appartementencomplex met maximaal 18 wooneenheden te realiseren. Doel van dit onderzoek is toetsing van mogelijke (negatieve) effecten op Natura 2000 gebieden, als gevolg van de activiteiten die het bestemmingsplan mogelijk maakt, aan de Wet natuurbescherming.

Ten behoeve van een voortoets in het kader van de Wet natuurbescherming is de toekomstige gewenste situatie gemodelleerd op basis van de aangeleverde gegevens door de opdrachtgever, ervaringscijfers en kengetallen. De depositie is op de omliggende Natura 2000 gebied berekend en getoetst of het plan (mogelijke) significant negatieve effecten veroorzaakt op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden.

Voorliggende rapportage geeft een overzicht van de gehanteerde uitgangspunten en rekenmethodiek, de berekende resultaten en de conclusie.

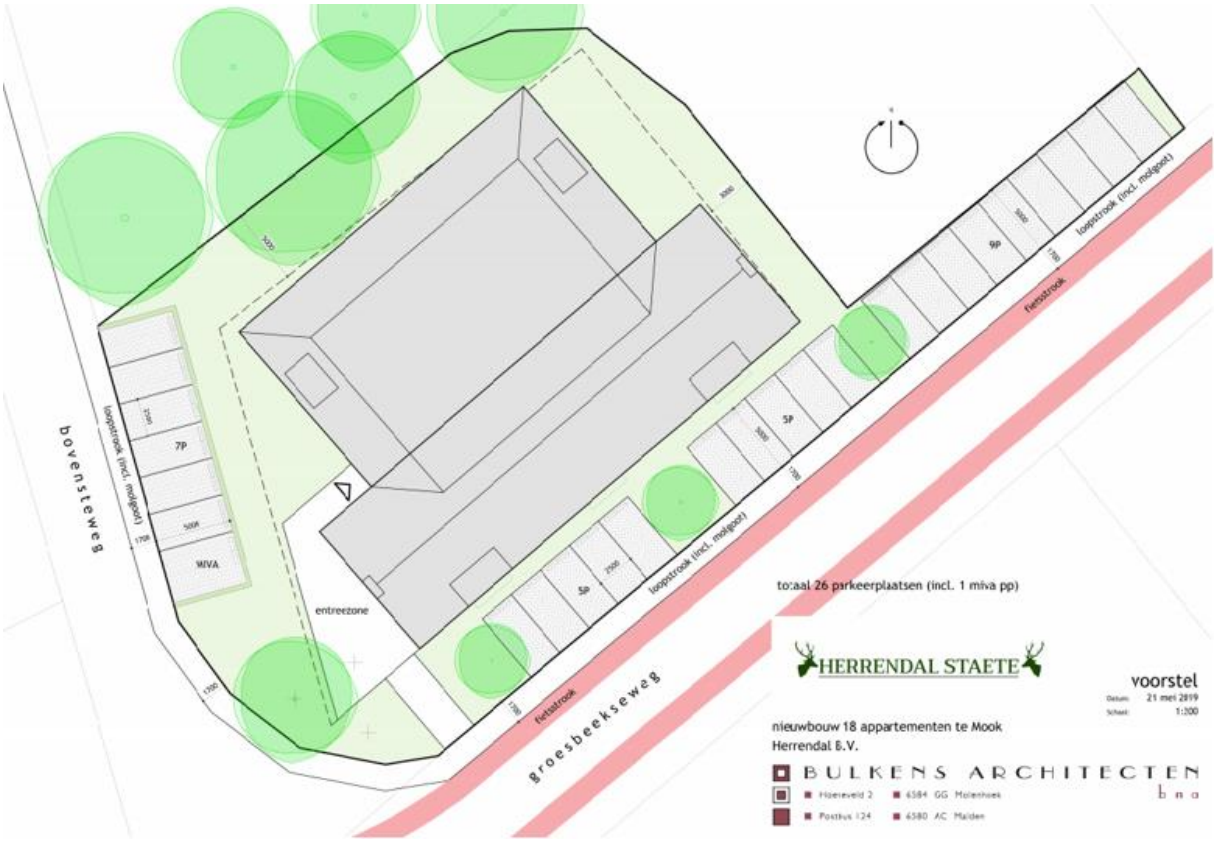
1.2 Projectbeschrijving

Het plangebied is gelegen aan de Groesbeekseweg te Mook. Onderstaande afbeelding toont de ligging van het plangebied in de omgeving.



Ligging van het plangebied

Op het perceel staat een kantoorpand, een voormalig bankgebouw. Het initiatief behelst de sloop van het huidige kantoorpand en nieuwbouw ter plekke van een appartementencomplex met maximaal 18 wooneenheden. Als bouwmassa is derhalve gekozen voor een gebouw van twee lagen met een forse kap (wonen onder de kap). In het gebouw komen appartementen van verschillende groottes, variërend tussen circa 60 m^2 en 120 m^2. Het parkeren vindt plaats rondom het gebouw, voor een deel grenzend aan de Bovensteweg en voor het merendeel grenzend aan de Groesbeekseweg.



Tekening toekomstige situatie

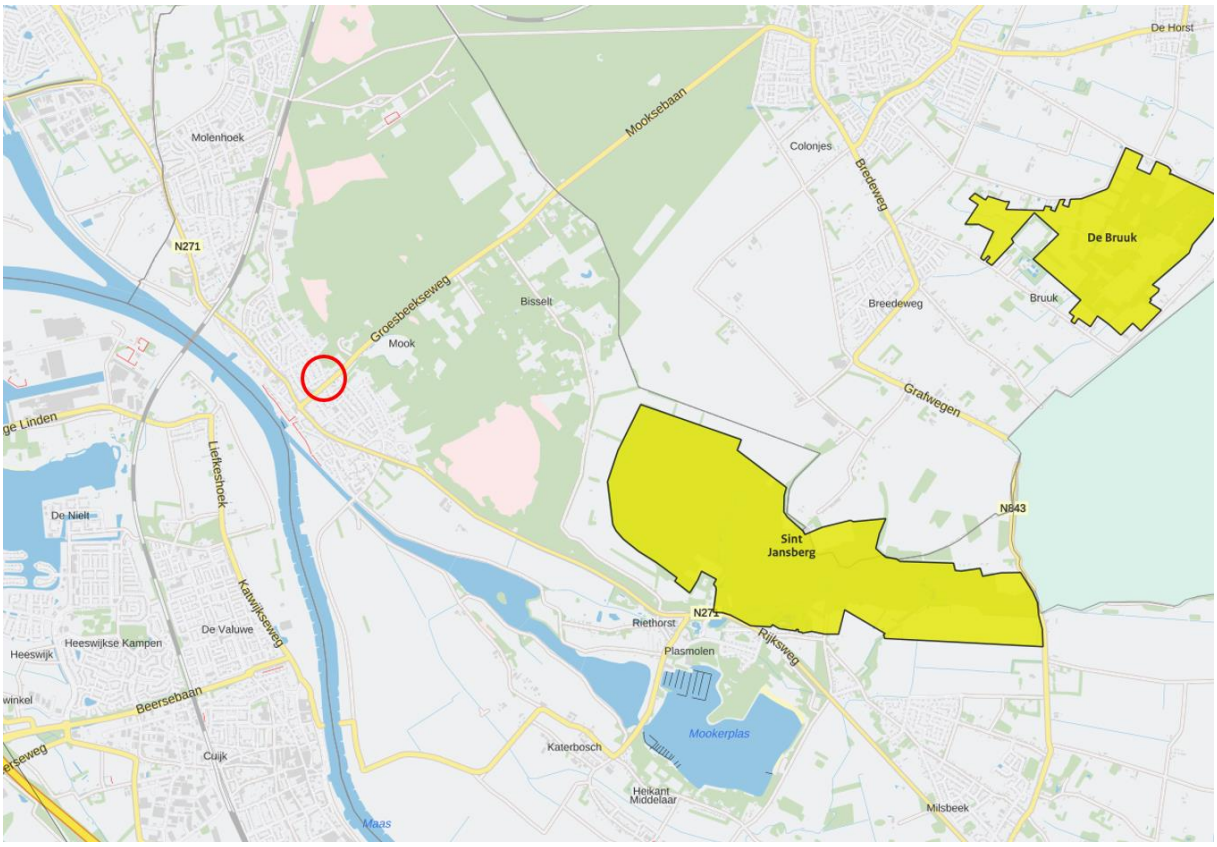
1.3 Maatgevende Natura 2000-gebieden

Voor het uitvoeren van de stikstofdepositieberekening moet rekening gehouden worden met Natura 2000 gebieden binnen een straal waarbinnen een relevante bijdrage vanwege een plan verwacht kan worden. Voor dit project is vanwege de aard en omvang een straal van 5 km genomen. Het gaat hierbij om de volgende Natura 2000-gebieden:

Naam gebied	Afstand tot plangebied	Datum aanwijzing
Sint Jansberg	2,0 km	juni 2013
De Bruuk	4,6 km	mei 2013

Maatgevende Natura 2000 gebieden

Van bovenstaande gebieden wordt in dit rapport in beeld gebracht wat de bijdrage van de voorgenomen ontwikkeling is op de stikstofdepositie. Op de afbeelding hieronder zijn het plangebied en de betreffende Natura 2000-gebieden weergegeven.



Ligging plangebied in relatie tot de maatgevende Natura 2000 gebieden

Hoofdstuk 2 Wettelijk kader

2.1 Landelijke wet- en regelgeving

In het kader van de toets aan de Wet Natuurbescherming wordt bepaald of een project of plan (mogelijke) significant negatieve effecten veroorzaakt op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. Voor plannen en projecten dient middels een voortoets, eventueel gevolgd door een passende beoordeling, getoetst te worden of het plan mogelijk significant negatieve effecten kan hebben op gevoelige habitattypen die gelegen zijn binnen omliggende Natura 2000-gebieden. De beoordeling van plannen, projecten en andere handelingen is uitgewerkt in paragraaf 2.3 van de Wet natuurbescherming. Met het verdwijnen van het Programma Aanpak Stikstof is de ontwikkelingsruimte en standaard grenswaarde voor projecten niet meer beschikbaar.

2.2 Voortoets

Een voortoets heeft tot doel te onderzoeken of er sprake kan zijn van significante gevolgen voor beschermde Natura 2000 gebieden. De significantie van de gevolgen voor een gebied als gevolg van een plan worden afgezet tegen de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied. De instandhoudingsdoelstellingen zijn neergelegd in het aanwijzingsbesluit en zijn uitgewerkt in het beheerplan voor dat gebied. Wanneer een plan of project gevolgen heeft voor het gebied, maar de instandhoudingsdoelstellingen daarvan niet in gevaar brengt, zijn significante gevolgen uitgesloten.
Bij de voortoets wordt bekeken of het bestemmingsplan afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben. In hoeverre stikstofdepositie voor significante gevolgen op Natura 2000-gebieden kan zorgen, wordt in eerste instantie bepaald door te bezien of de ontwikkelingen die het plan mogelijk maakt tot een toename van stikstofdepositie leiden. Van plannen die ten opzichte van de feitelijke situatie geen toename van de stikstofdepositie veroorzaken op Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige habitats waarvan de Kritische Depositie Waarde (KDW) wordt overschreden, zijn significante gevolgen met zekerheid uit te sluiten. In dat geval hoeft geen passende beoordeling te worden opgesteld. Als uit de voortoets blijkt dat de realisatie van de in het plan opgenomen ontwikkelingsmogelijkheden wel leidt tot een toename van stikstofdepositie op één of meer in het kader van Natura 2000 beschermde stikstofgevoelige habitats waarvan de KDW al wordt overschreden of door de toename van de stikstofdepositie kan worden overschreden, moet wel een passende beoordeling worden opgesteld.

2.3 Passende beoordeling

Wanneer een plan significante negatieve gevolgen kan hebben, moet het bestuursorgaan ingevolge de Wet natuurbescherming een passende beoordeling opstellen vóórdat het plan kan worden vastgesteld. Deze passende beoordeling moet de zekerheid geven dat de natuurlijke kenmerken van het betreffende gebied niet worden aangetast. Het bestemmingsplan zal rekening moeten houden met de in het aanwijzingsbesluit voor het betrokken gebied vastgestelde instandhoudingsdoelstellingen en de wijze waarop deze zijn uitgewerkt in het voor het gebied vastgestelde beheerplan. Als het bevoegd gezag (in veel gevallen Provinciale Staten) op grond van de passende beoordeling niet de vereiste zekerheid heeft verkregen dat een plan de natuurlijke kenmerken niet zal aantasten, kan het plan in beginsel niet worden vastgesteld. Dat is alleen anders als er geen alternatieve oplossingen beschikbaar zijn, sprake is van dwingende redenen van openbaar belang en compenserende maatregelen worden getroffen, dan kan een plan toch worden vastgesteld.

Hoofdstuk 3 Berekeningssystematiek

3.1 Gebruikt rekenmodel

De rekenkern van AERIUS wordt gevormd door het Operationeel Prioritaire Stoffen model (OPS) van het RIVM. Dit model berekent de verspreiding van stikstof door de lucht en de depositie. OPS houdt daarbij rekening met verschillende factoren die de verspreiding en depositie van stikstof beïnvloeden, bijvoorbeeld de windrichting en -kracht, de ruwheid van het terrein en de hoogte van de vegetatie. Voor wegverkeer wordt gebruikt gemaakt van Standaard Rekenmethode 2 (SRM2). Daarmee sluit AERIUS aan op de modellering in het Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit.

3.2 Input rekenmodel

Belangrijk voor elk rekenmodel is de kwaliteit van de input. In deze paragraaf wordt voor elk onderdeel de bijbehorende uitgangspunten beschreven en onderbouwd.

3.2.1 Toekomstig gebruik

Verkeersbewegingen

Het plangebied is gelegen aan de Groesbeekseweg. Met betrekking tot het beoogde plan is het van belang te kijken naar de verwachte toename van het aantal verkeersbewegingen. Voor het bepalen van de extra verkeersbewegingen wordt als worst case uitgegaan van 8 motorvoertuigbewegingen per woning per dag. Het plan gaat uit van 18 appartementen waardoor het aantal verkeersbewegingen in de toekomstige situatie circa 144 zal bedragen. Deze verkeersbewegingen bestaan enkel uit licht verkeer.

Verkeersbewegingen worden in Aerius als lijnbronnen weergegeven. Deze lijnbronnen worden ingetekend van de woning tot het punt waar de verkeersbewegingen opgaan in het algemene verkeer.

Overige bronnen

De appartementen worden gasloos uitgevoerd. Daarmee is er geen sprake van een verbrandingsinstallatie in het huis. Mogelijke stikstofuitstoot door de toekomstige appartementen is kleinschalig en incidenteel en daardoor niet modelleerbaar.

3.2.2 Aanlegfase

Naast het toekomstig gebruik is ook de stikstofuitstoot tijdens de aanlegfase van het project van belang. Bij de realisatie van de appartementen zijn gedurende korte tijd werktuigen en machines van de bouwer in het plangebied aanwezig, ook de verkeersbewegingen van de werklieden van en naar de bouwplaats geven een korte toename van stikstof emissie. Van een deel van de machines (handgereedschap, snelbouwkranen, liften) wordt ervan uit gegaan dat deze elektrisch zijn en dus geen stikstofuitstoot veroorzaken. Voor de daadwerkelijke aanleg is nog geen bestek gemaakt. Daarom is er op basis van vergelijkbare projecten en ervaringen elders een zo goed mogelijke raming gemaakt van de activiteiten die zorgen voor stikstofuitstoot tijdens de aanlegfase. In deze berekening is ervan uitgegaan dat de aanlegfase van het project 1 jaar duurt.

Mobiele werktuigen

Er zijn mobiele werktuigen nodig voor het realiseren van de appartementen. Voor het invoeren van de mobiele werktuigen is een inschatting gemaakt van het aantal draaiuren, type machine en leeftijd van het materiaal waarmee de uitstoot NOx door Aerius is bepaald. De uitstoot van de mobiele werktuigen wordt in Aerius als een vlakbron ingetekend, op de locatie van de in aanbouw zijnde appartementen. De overige machines zoals vrachtwagens voor de aan- en afvoer van materieel vallen onder de verkeersbewegingen.

Onderstaande tabel toont de ingevoerde mobiele werktuigen voor de bouw.

Type werktuig	Vermogen (kWh)	Bouwjaar	Draaiuren per jaar
Mobiele graafmachine	100	2011	27
Dumper	75	2006	27
Mini graver	28	2007	54
Hijskraan	200	2005	14
Ruw terrein heftruck	60	2011	16
Trilplaat/stamper	10	2008	11
Betonpomp	200	2011	5

Onderstaande tabel toont de ingevoerde mobiele werktuigen voor de sloop

Type werktuig	Vermogen (kWh)	Bouwjaar	Draaiuren per jaar
Graafmachine	100	2011	27

Vermogen

Voor elk werk wordt door een bouwer normaal gesproken een machine ingezet met het laagste vermogen dat werkbaar is voor de uitvoering. Dit omdat machines met een hoger vermogen meer brandstofverbruik hebben. Bij de selectie van het vermogen is dan ook gekozen voor een gemiddeld vermogen passend bij het werk.

Bouwjaar

Voor wat betreft het bouw jaar is gekeken naar de gemiddelde levensduur van de gebruikte werktuigen. Hierbij is aangesloten bij de mediane levensduur (TNO-rapport 2009) van de betreffende werktuigen, afgerond op hele jaren. Het jaar van uitvoering minus de levensduur geeft een goede raming van het gemiddelde bouwjaar van de gebruikte machines.

Draaiuren

Het aantal draaiuren is op basis van vergelijkbare projecten bepaald en waar nodig omgerekend naar de locatiespecifieke omstandigheden.

Verkeersbewegingen

Tijdens de aanlegfase zal er sprake zijn van verkeersbewegingen door de werklieden die met de bouw van de woningen bezig zijn. Bij de gemaakte inschatting van het aantal verkeersbewegingen van licht verkeer is er rekening mee gehouden dat werklieden met werkbusjes arriveren, waarbij er meerdere werklieden in één werkbus zitten. Daarnaast zorgen de aan- en afvoer van materiaal en de mobiele werktuigen voor verkeersbewegingen door middelzwaar en zwaar vrachtverkeer. De schatting van de verkeersbewegingen in de aanlegfase is weergegeven in onderstaande tabel.

Type verkeer	Gem. aantal per jaar
Licht	810
Middel zwaar	59
Zwaar	71

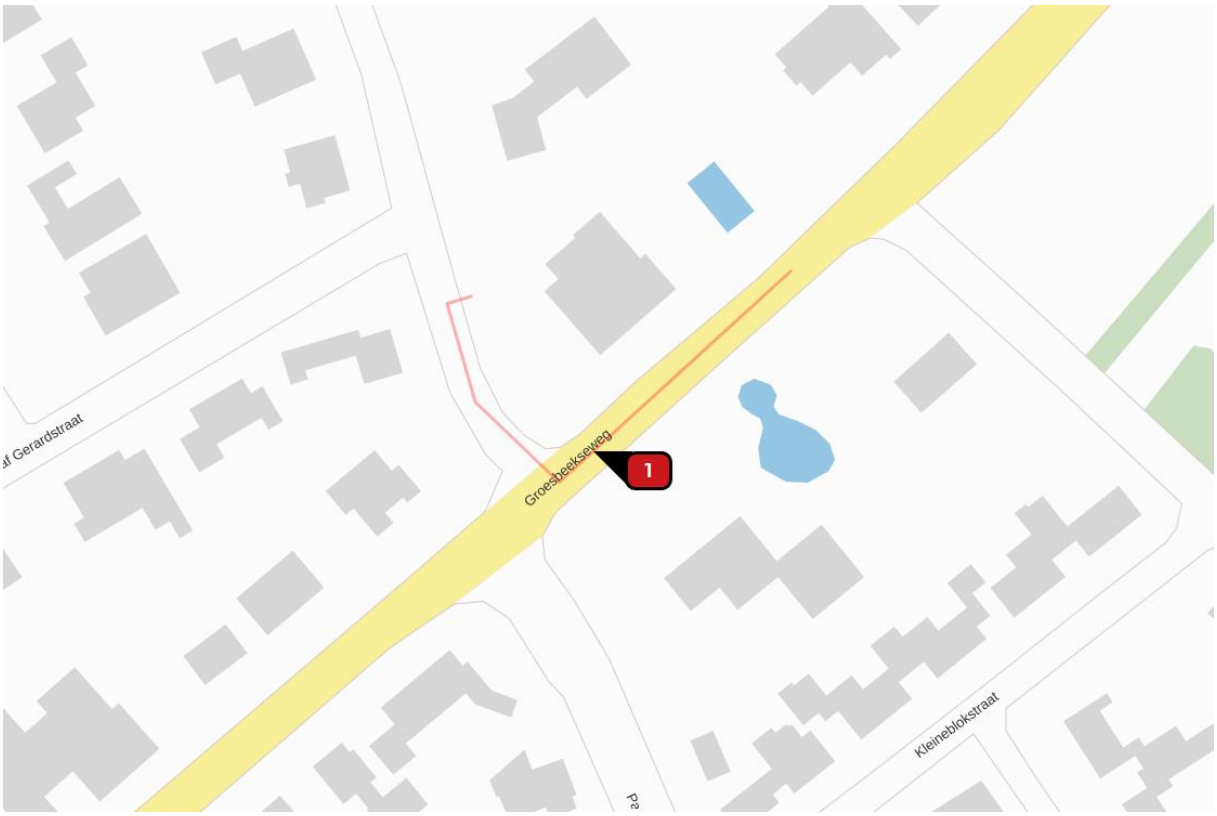
De schatting van de verkeersbewegingen voor de sloop van de bestaande bebouwing is weergegeven in onderstaande tabel.

Type verkeer	Gem. aantal per jaar
Licht	81
Middel zwaar	0
Zwaar	14

Hoofdstuk 4 Resultaten berekening

4.1 Gebruiksfase

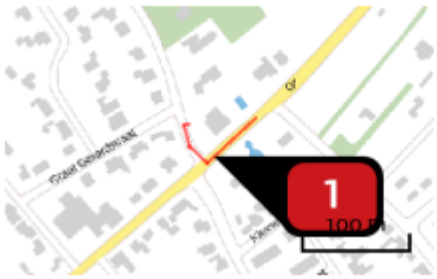
In het model is de beoogde situatie ingevoerd. Op navolgende uitsnede zijn de bronnen weergegeven die van invloed zijn op de stikstofdepositie van het initiatief. Bron 1 betreft de toekomstige verkeersbewegingen.



Afbeelding ingevoerde bronnen Aerius gebruiksfase

Toename emissies door verkeersbewegingen

Met betrekking tot het wegverkeer in de toekomstige situatie over bron 1 (conform paragraaf 3.2.1) wordt uitgegaan van 144 verkeersbewegingen per dag voor licht verkeer. Uit de berekening volgt dat door het toekomstig aantal verkeersbewegingen de uitstoot van NOx 2,0 kg/j bedraagt.



Naam	Toekomstige verkeersbewegingen
Locatie (X,Y)	189331, 418341
NOx	2,02 kg/j
NH_3	< 1 kg/j

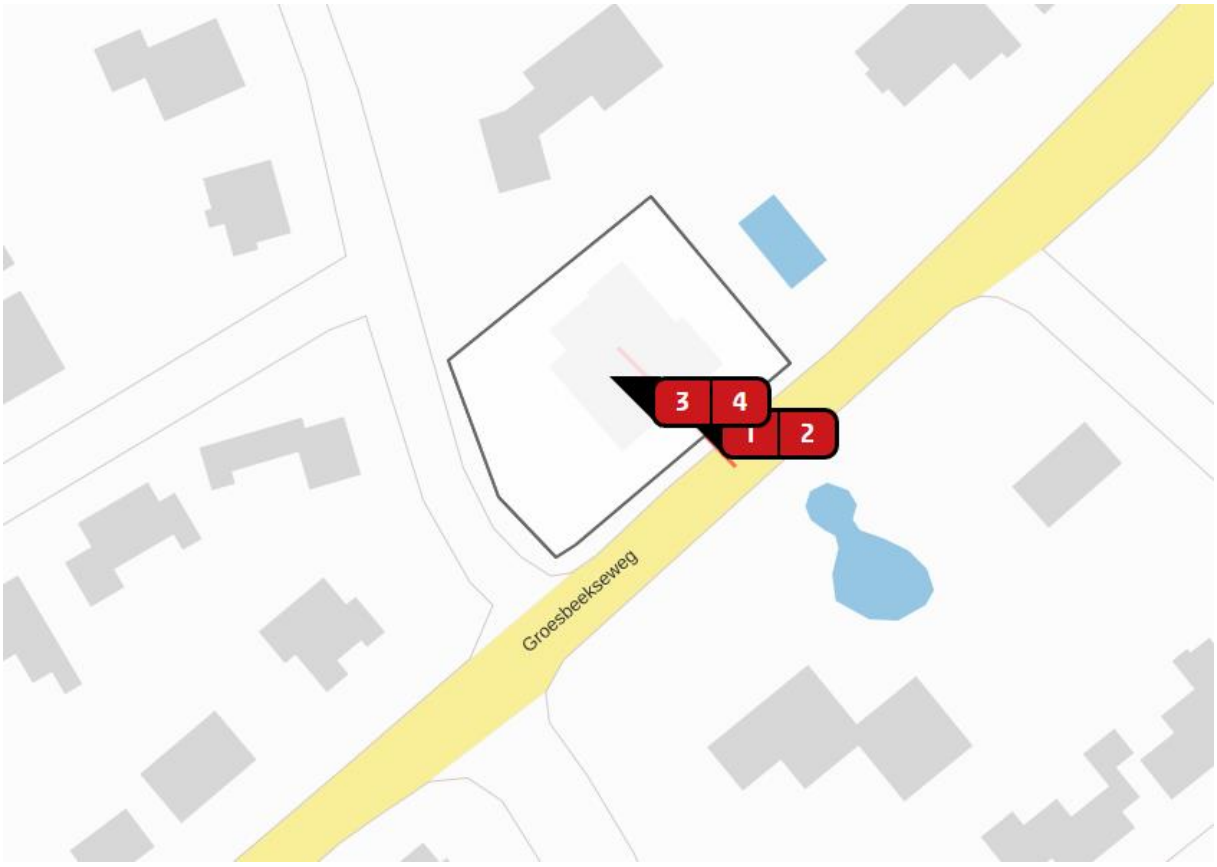
Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	144,0 / etmaal	NOx	2,02 kg/j
			NH_3	< 1 kg/j

Stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden

De uitstoot van NOx als gevolg van het toekomstig gebruik zorgt niet voor een bijdrage hoger dan 0,00 mol/ha/j op Natura 2000-gebieden.

4.2 Aanlegfase

Op navolgende uitsnede zijn de bronnen weergegeven die van invloed zijn op de stikstofdepositie van het initiatief tijdens de aanlegfase. Bron 1 betreft de verkeersbewegingen voor de bouw, bron 2 betreft de verkeersbewegingen voor de sloop, bron 3 betreft de mobiele werktuigen voor de bouw en bron 4 betreft de mobiele werktuigen voor de sloop.



Afbeelding ingevoerde bronnen Aerius aanlegfase

Toename emissies door verkeersbewegingen

Uit navolgende tabellen volgt dat door de verkeersbewegingen in de aanlegfase (conform paragraaf 3.2.2) de uitstoot van NOx minder dan 1 kg/j bedraagt.



Naam	Verkeersbewegingen bouw
Locatie (X,Y)	189341, 418366
NOx	< 1 kg/j
NH3	< 1 kg/j

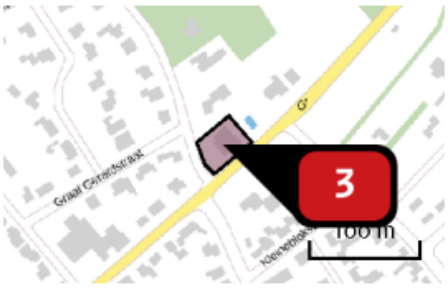
Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	810,0 / jaar	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	59,0 / jaar	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	71,0 / jaar	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



Naam	Verkeersbewegingen sloop
Locatie (X,Y)	189341, 418366
NOx	< 1 kg/j
NH3	< 1 kg/j

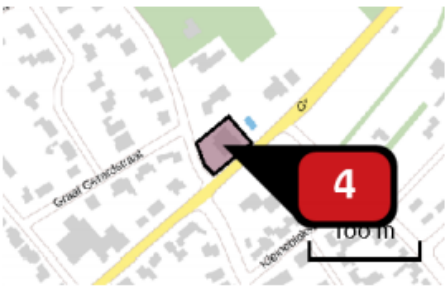
Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	81,0 / jaar	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	14,0 / jaar	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j

Toename emissies door mobiele werktuigen
Uit navolgende tabellen volgt dat door de mobiele werktuigen in de aanlegfase (conform paragraaf 3.2.2) de uitstoot van NOx 27,23 kg/j bedraagt (22,53 kg/j van bron 3 en 4,70 kg/j van bron 4).



Naam	Mobiele werktuigen bouw
Locatie (X,Y)	189331, 418371
NOx	22,53 kg/j

Voertuig	Omschrijving	Brandstof verbruik (l/j)	Uitstoot hoogte (m)	Spreiding (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
AFW	Graafmachine		4,0	2,0	0,0	NOx	4,70 kg/j
AFW	Dumper		4,0	2,0	0,0	NOx	3,65 kg/j
AFW	Minigraver		4,0	2,0	0,0	NOx	4,90 kg/j
AFW	Hijskraan		4,0	2,0	0,0	NOx	5,04 kg/j
AFW	Ruw terrein heftruck		4,0	2,0	0,0	NOx	2,30 kg/j
AFW	Trilplaat/stamper		4,0	2,0	0,0	NOx	< 1 kg/j
AFW	Betonpomp		4,0	2,0	0,0	NOx	1,80 kg/j



Naam	Mobiele werktuigen sloop
Locatie (X,Y)	189331, 418371
NOx	4,70 kg/j

Voertuig	Omschrijving	Brandstof verbruik (l/j)	Uitstoot hoogte (m)	Spreiding (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
AFW	Graafmachine		4,0	2,0	0,0	NOx	4,70 kg/j

Stikstofdepositie de Natura 2000-gebieden
De uitstoot van NOx als gevolg van de mobiele werktuigen en de verkeersbewegingen in de aanlegfase zorgt niet voor een bijdrage hoger dan 0,00 mol/ha/j op Natura 2000-gebieden.

Hoofdstuk 5 Samenvatting en conclusies

De berekening ten behoeve van de Wet natuurbescherming is uitgevoerd in het kader van een aanpassing van de bestemming. Het plan voorziet in 18 appartementen. Het plangebied is gelegen aan de Groesbeekseweg 19 in Mook.

Door de ontwikkeling is de verkeersgeneratie in de toekomstige situatie maximaal 144 bewegingen per dag voor licht verkeer. De uitstoot (NOx) als gevolg van dit aantal verkeersbewegingen betreft 2,0 kg/j. De emissie NH_3 als gevolg van het toekomstig aantal verkeersbewegingen betreft minder dan 1 kg/j. Het gebruik van de woningen veroorzaakt op de Natura 2000-gebieden geen bijdrage aan stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/j.

De aanlegfase zal 1 jaar in beslag nemen. Op basis van de inschatting van de activiteiten die stikstofuitstoot met zich meebrengen, is de Aeriusberekening ingevoerd. In de aanlegfase betreft de emissie NOx als gevolg van de verwachte verkeersbewegingen van de werklieden minder dan 1 kg/j. Als gevolg van het ingeschatte gebruik van mobiele werktuigen betreft de emissie NOx 27,23 kg/j. De aanleg van de woningen veroorzaakt op Natura 2000-gebieden op basis van de inschatting van de werkzaamheden geen bijdrage aan stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/j.

Als gevolg van de ontwikkelingen in het plangebied waarvoor de berekeningen zijn uitgevoerd neemt de stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden zowel in de gebruiksfase als in de aanlegfase niet toe. Er is dus geen sprake van significante effecten op beschermde Natura 2000 gebieden, het aanvragen van een Wnb-vergunning is daarom niet nodig voor dit project.

buro-sro.nl

AERIUS CALCULATOR

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, op basis van rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant.

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

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

Berekening Situatie 1

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

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

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
Buro SRO Oost	Groesbeekseweg 19, 6585 KE Mook

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk
Groesbeekseweg 19, Mook	RsUzNQjHhtb4

Datum berekening	Rekenjaar	Rekenconfiguratie
25 november 2019, 12:28	2019	Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

	Situatie 1
NOx	2,02 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Resultaten

Hectare met hoogste bijdrage (mol/ha/j)

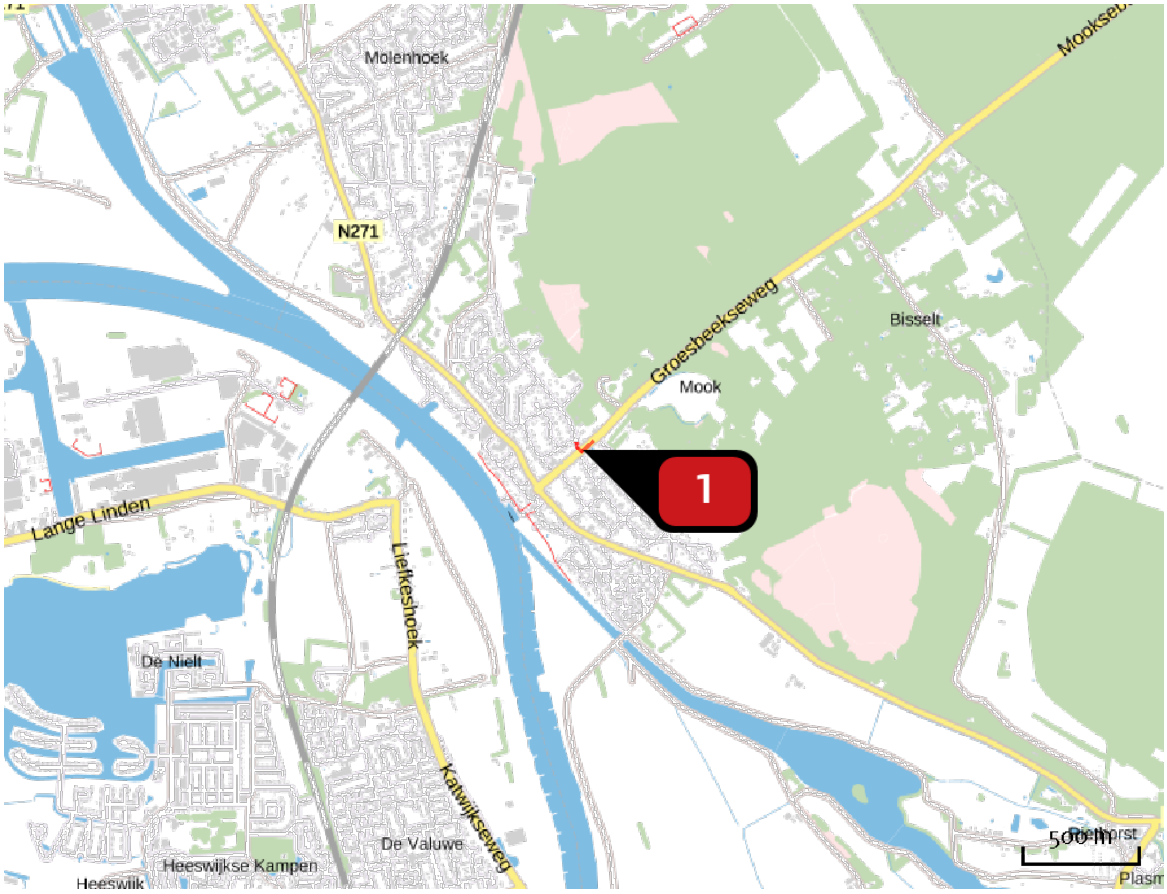
Natuurgebied
Uw berekening heeft geen depositieresultaten opgeleverd boven 0,00 mol/ha/jr.

Toelichting

bouw appartementen

Locatie

Situatie 1



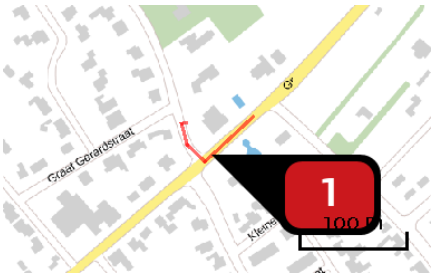
Emissie

Situatie 1

Bron Sector			Emissie NH3	Emissie NOx
1		Toekomstige verkeersbewegingen Wegverkeer | Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	2,02 kg/j

Emissie (per bron)

Situatie 1



Naam	Toekomstige verkeersbewegingen
Locatie (X,Y)	189331, 418341
NOx	2,02 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	144,0 / etmaal	NOx	2,02 kg/j
			NH3	< 1 kg/j

Disclaimer

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

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS	versie 2019_20191018_c53b8fdaa8
Database	versie b429880a81

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

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

AERIUS CALCULATOR

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, op basis van rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant.

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

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

Berekening Situatie 1

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

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

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
Buro SRO Oost	Groesbeekseweg 19, 6585 KE Mook

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk
Groesbeekseweg 19, Mook	S3e831NGJViM

Datum berekening	Rekenjaar	Rekenconfiguratie
21 november 2019, 09:51	2019	Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

	Situatie 1
NOx	27,25 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Resultaten

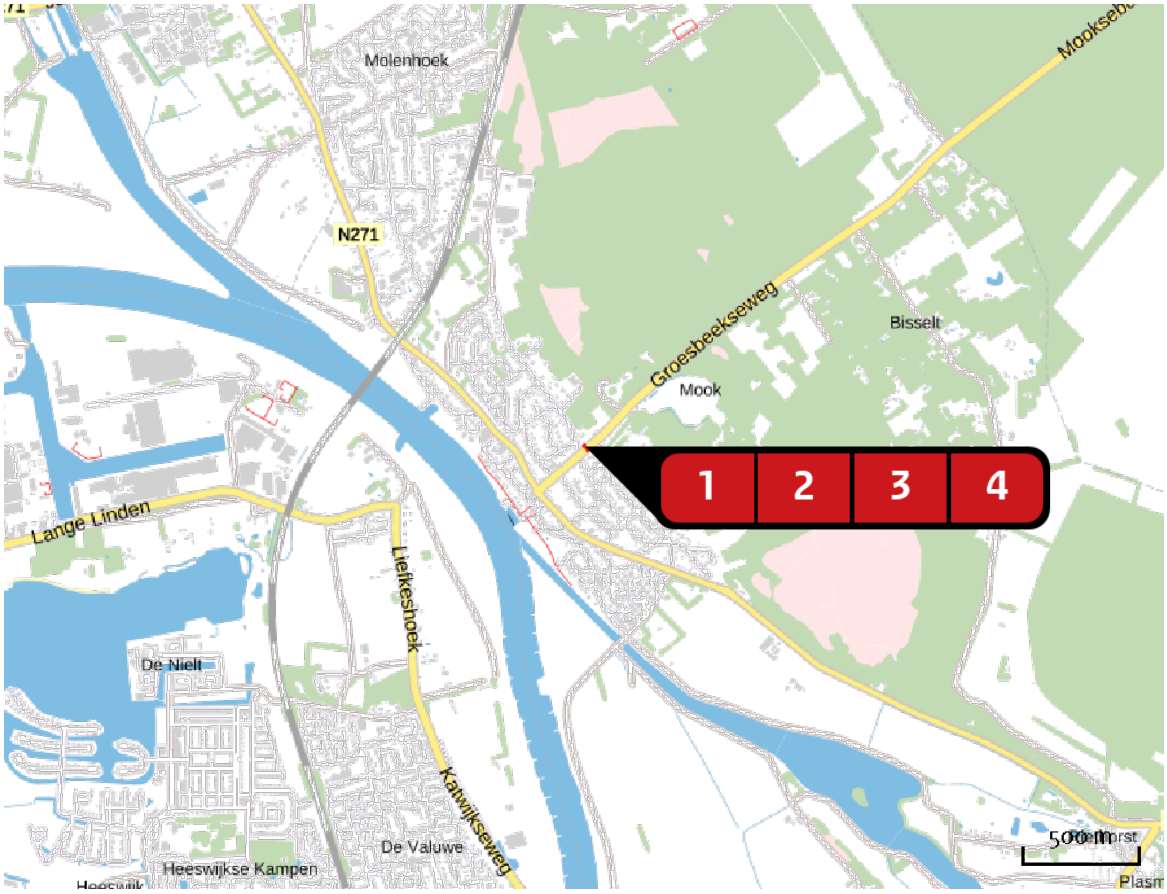
Hectare met hoogste bijdrage (mol/ha/j)

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

Toelichting

bouw appartementen

Locatie
Situatie 1

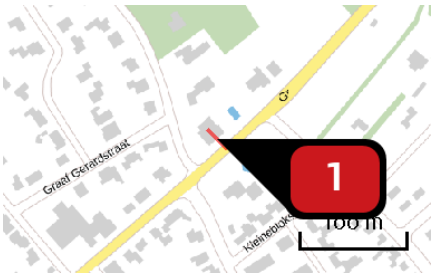


Emissie
Situatie 1

Bron Sector			Emissie NH3	Emissie NOx
1		Verkeersbewegingen bouw Wegverkeer | Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	< 1 kg/j
2		Verkeersbewegingen sloop Wegverkeer | Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	< 1 kg/j
3		Mobiele werktuigen bouw Mobiele werktuigen | Bouw en Industrie	-	22,53 kg/j
4		Mobiele werktuigen sloop Mobiele werktuigen | Bouw en Industrie	-	4,70 kg/j

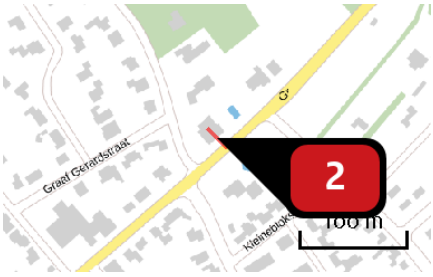
Emissie (per bron)

Situatie 1



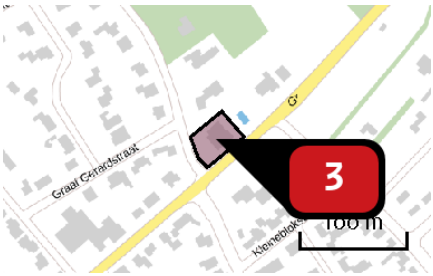
Naam	Verkeersbewegingen bouw
Locatie (X,Y)	189341, 418366
NOx	< 1 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	810,0 / jaar	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	59,0 / jaar	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	71,0 / jaar	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



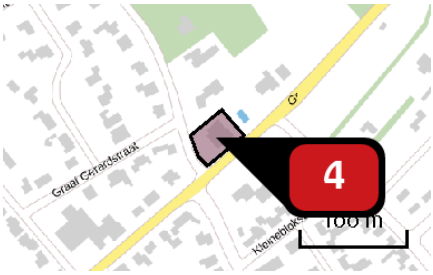
Naam	Verkeersbewegingen sloop
Locatie (X,Y)	189341, 418366
NOx	< 1 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	81,0 / jaar	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	14,0 / jaar	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



Naam: Mobiele werktuigen bouw
Locatie (X,Y): 189331, 418371
NOx: 22,53 kg/j

Voertuig	Omschrijving	Brandstof verbruik (l/j)	Uitstoot hoogte (m)	Spreiding (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
AFW	Graafmachine		4,0	2,0	0,0	NOx	4,70 kg/j
AFW	Dumper		4,0	2,0	0,0	NOx	3,65 kg/j
AFW	Minigraver		4,0	2,0	0,0	NOx	4,90 kg/j
AFW	Hijskraan		4,0	2,0	0,0	NOx	5,04 kg/j
AFW	Ruw terrein heftruck		4,0	2,0	0,0	NOx	2,30 kg/j
AFW	Trilplaat/stamper		4,0	2,0	0,0	NOx	< 1 kg/j
AFW	Betonpomp		4,0	2,0	0,0	NOx	1,80 kg/j



Naam: Mobiele werktuigen sloop
Locatie (X,Y): 189331, 418371
NOx: 4,70 kg/j

Voertuig	Omschrijving	Brandstof verbruik (l/j)	Uitstoot hoogte (m)	Spreiding (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
AFW	Graafmachine		4,0	2,0	0,0	NOx	4,70 kg/j

Disclaimer

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

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS	versie 2019_20191018_c53b8fdaa8
Database	versie b429880a81

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

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

HERRENDAL STAETE

Verslag omgevingsdialoog 02-12-2019

Transformatie voormalige Rabobanklocatie Groesbeekseweg 19 in Mook tot appartementencomplex

Inleiding:
Het college van B&W van Mook en Middelaar heeft in oktober 2018 een positief besluit genomen om de locatie Groesbeekseweg 19 te herontwikkelen. Het college van B&W heeft aan ons meegegeven dat de omgeving moet worden meegenomen in de planvorming. In dit stuk wordt aangegeven welke overlegmomenten er zijn geweest en op welke manier de plannen zijn aangepast naar aanleiding van input van de omgeving

17 en 25 januari 2019: Overleg direct omwonenden
Samen met de architect Koen van den Braak heeft René Gommers (de ontwikkelaar van de appartementen) afzonderlijke gesprekken met acht direct omwonenden bij hen aan huis over het voornemen om de voormalige Rabobanklocatie te herontwikkelen tot een nieuwbouwlocatie voor appartementen. Een eerste schetsontwerp is voorgelegd en besproken bij het principeverzoek..
Op basis van de reacties van de direct omwonenden, is het gehele plan op de schop gegaan. Deze reacties zijn terug te vinden in bijlagen 2 t/m 10. Tijdens dit bezoek aan de omwonenden heeft de architect een aantal andere mogelijke gevelbeelden getoond, waarbij een groot aantal bewoners het gevelbeeld ‘’Delftse School’’ aansprak. Hieruit is het volledig andere 3e ontwerp van Maart 2019 ontstaan met 19 appartementen.

14 juni 2019: Verzoek mvr. Bleichrodt-Biesheuvel
Op 14 juni 2019 is een verzoek ontvangen van mevr. Bleichrodt/Biesheuvel om het plan dat gepresenteerd zou worden op 18-6-2019 al openbaar te maken. Omdat de geplande inloopavond al 4 dagen later is, is besloten eerst het plan toe te lichten op de inloopavond en het plan daarna beschikbaar te stellen.

18 Juni 2019: Inloopavond in ‘t Möks Cafe

De genodigden

Naar aanleiding van de gevoerde gesprekken met omwonenden betreffende de herontwikkeling van de Rabobank, zijn op 6 Juni 2019 de omwonenden uitgenodigd voor een inloopavond door middel van een brief. Dit betreft een aantal bewoners die woonachtig of eigenaar zijn van de omliggende panden gelegen aan de Groesbeekseweg en de Bovensteweg. Tijdens de inloopavond hebben alle genodigden deelgenomen.

HERRENDAL STAETE

Het ontwerpproces

Tijdens de avond is het ontwerpproces gepresenteerd. Het ontwerpproces is in samenspraak met de gemeente Mook & Middelaar, het Gelders Genootschap, de architect, Buro SRO (stedenbouw/ruimtelijke ordening) en de ontwikkelaar doorlopen. Er is getracht een zorgvuldig en hoogwaardig ontwerp te realiseren dat past in de omgeving.

Data	Facetten
Juli 2017	Start met 1e ontwerp, 23 appartementen
Juli 2018	Aangepast 2e ontwerp 23 appartementen
Februari 2019	Aangepast 3e ontwerp, 19 appartementen (op basis van de reacties van de omgeving/direct omwonenden)
Maart 2019	Aangepast 4e ontwerp, 18 appartementen

Tabel 1. Overzicht ontwerpproces

Gepresenteerde ontwerp

Het gepresenteerde ontwerp is het 4e ontwerpconcept. De laatste wijzingen zijn ontstaan op basis van het aanvullend advies van het Gelders Genootschap gericht op de verbetering van de privacy van de bewoners van Bovensteweg 2. Daarbij is het aantal appartementen verminderd naar 18 woningen, en zijn de balkons meer naar binnen gesitueerd.

Gestelde vragen en gemaakte opmerkingen

De reacties op het ontwerp waren erg uiteenlopend. Er waren zowel negatieve als positieve opmerkingen. Hieronder de belangrijkste vragen en opmerkingen per aspect samengevat weergegeven:

- Hoogte: Een aantal omwonenden vindt het pand te hoog. Hun uitzicht wordt daarmee aangetast
- Architectuur: Het ontwerp het gevelbeeld wordt over het algemeen gewaardeerd. Men vindt het een mooi gebouw.
- Ontwerp: Vooral de bewoners van Bovensteweg 2 vinden dat hun privacy wordt aangetast.
- Verkeer en parkeren: Er worden vraagtekens gesteld bij de ontsluiting van het parkeren. Het parkeren nabij de hoek en het achteruitrijden vanaf de parkeerplaatsen aan de Groesbeekseweg vindt men onveilig, mede omdat er op de Groesbeekseweg hard wordt gereden.
- Groene inpassing: Een aantal mensen vindt de terreininrichting fraai, anderen vinden dat er meer gedaan kan worden aan de groene uitstraling.
- Hergebruik kunstwerk: Hergebruik van de gevelornamentiek wordt gewaardeerd. De erven van de kunstenaar vinden dat in het huidige ontwerp voor de terreininrichting het kunstwerk nog onvoldoende tot zijn recht komt.
- Proces: Een aantal mensen vinden het proces voorafgaand aan de inloopavond onvoldoende transparant. Verschillende aanwezigen willen graag over het ontwerp beschikken. Ook vinden veel bezoekers dat de schriftelijke reactietermijn te kort is.

HERRENDAL STAETE

Mogelijkheid om schriftelijk te reageren

Tijdens de inloopavond zijn formulieren beschikbaar gesteld die de bezoekers in de gelegenheid stelde om ook een schriftelijke reactie in te dienen. Met de op het formulier genoemde indieningstermijn is soepel omgegaan, zodat eenieder voldoende tijd had een reactie in te dienen.

20-Juni 2019: Brief ontvangen van Dhr. Bleichrodt gericht aan het college en aan Herrendal.

Naar aanleiding van deze brief is het concept bouwplan op 25 juni digitaal beschikbaar gesteld aan Dhr. Bleidchrodt.

18, 21 & 30 juni 2019: Schrijven ontvangen van belangengroep Wolkenkrabber Mook.

Naar aanleiding van deze brief is er een reactie gemaakt naar de bewoners waar punten weerlegd worden.

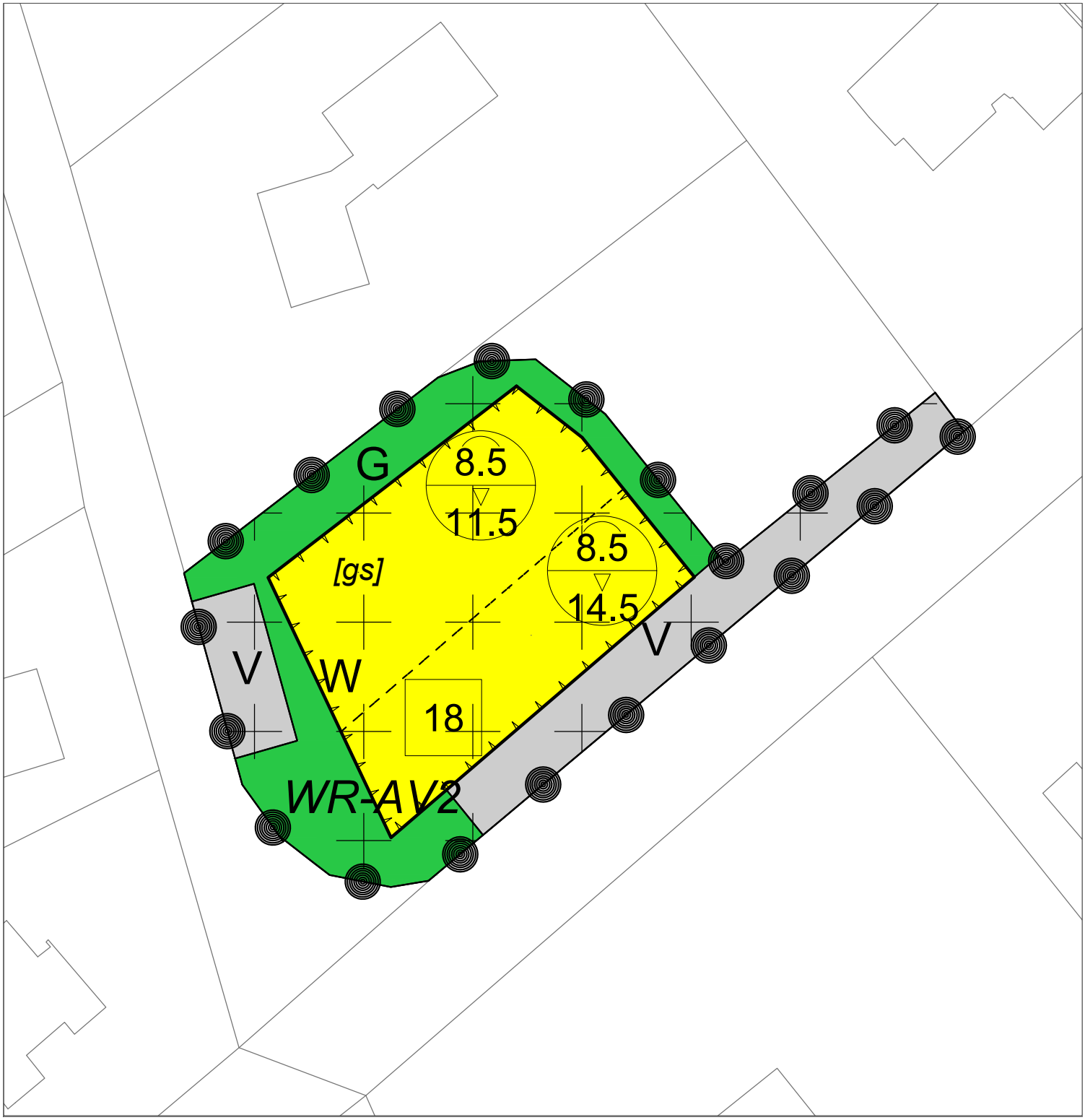
Wijzigingen m.b.t. privacy/aantallen:

Tijdens de omgevingsdialoog waarbij het plan voor het bouwen van 23 appartementen (d.d. 16 januari 2019) aan de bewoners is voorgelegd kwam onder meer naar voren dat het aantal van 23 best veel was. Het hoge aantal van 23 zorgde er bovendien ook voor dat er voor deze appartementen elk een eigen buitenruimte gerealiseerd zou moeten worden wat natuurlijk impact heeft op de privacy van de omliggende tuinen van aanwonenden, daarbij het parkeren nog even buiten beschouwing gelaten.
Het ontwerp van 16 januari was bovendien toegespitst op een doelgroep van starters en tweepersoonshuishoudens waarbij kleinere appartementen gewenst waren.

Na een uitvoerige stedenbouwkundige analyse van SRO, nieuwe inzichten die de omgevingsdialoog ons gaven en de focus op het wat hogere segment (behoefte vanuit de markt, onderzoek makelaar) is de gebouwopzet daarna wezenlijk verandert. In de zoektocht naar aansluiting bij een meer dorpse architectuur is gekozen om de verwantschap met de Delftse architectuur uit het dorp als thema terug te laten komen in het nieuwe gebouwontwerp. Door het terugbrengen van het aantal appartementen van 23 naar 18 en te kiezen voor een portiek- in plaats van galerijopzet is op meerdere manieren tegemoet gekomen aan de opmerkingen uit de omgevingsdialoog. De gewijzigde gebouwopzet met een duidelijk hoofdvolume aan de Groesbeekseweg en het nevenvolume aan de Bovenste weg laat in de massa een T-vorm zien. Dit resulteert bovendien in meer ruimte rondom het gebouw wat ten goede komt aan de groene omzoming en ruimte voor parkeren. Bestaande boomkroonprojecties blijven op deze manier.

Bijlagen

- Gespreksverslagen overleg omwonenden 17 en 25 januari 2019
- Uitnodiging inloopavond d.d. 06-06-2019
- Hand-out presentatie inloopavond d.d. 18-06-2019
- Brief ontvangen van Dhr. Bleidchrodt 20-Juni 2019
- Brieven belangengroep Wolkenkrabber Mook, d.d. 21 juni 2019



LEGENDA

Plangebied

Enkelbestemmingen

- G — Groen
- V — Verkeer
- W — Wonen

Dubbelbestemmingen

- WR-AV2 — Waarde - Archeologische verwachting 2

Gebiedsaanduidingen

- overige zone - kleinschalige toeristische verblijfseenheden

Bouwvlakken

- bouwvlak

Bouwaanduidingen

- [gs] — gestapeld

Maatvoeringen

- 18 — maximum aantal wooneenheden
- 8.5 / 11.5 — maximum goothoogte (m) / maximum bouwhoogte (m)

Overig

- ondergrond_KAD_1 feb 2019

Meters
0 1 2 3 4 5 10 15 20 25

N

Bestemmingsplan Groesbeekseweg 19, Mook
Gemeente Mook en Middelaar

idn	: NL.IMRO.0944.BPGroesbeekseweg19-ON01
schaal	: 1:500
formaat	: A4
projectnr.	: 43.20.03
laatst gew.	: 4 september 2019
tekenaar	: TV
www.buro-sro.nl	: Vestiging Arnhem

BURO SRO

Bijlage 1: Beoordeling zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan Groesbeekseweg 19 Mook

A. Ontvankelijkheid

Vanaf 28 september 2020 tot en met 9 november2020 heeft het ontwerpbestemmingsplan 'Groesbeekseweg' ter inzage gelegen. Gedurende deze periode kon eenieder een zienswijze indienen op het bestemmingsplan. Er zijn in totaal 5 zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen zijn allen tijdig ingediend en ontvankelijk.

Naar aanleiding van de zienswijzen met betrekking tot de verkeerssituatie heeft de gemeente een onafhankelijk advies opgevraagd bij de Loendersloot Groep. Het advies van de Loendersloot Groep 'Rapportage Verkeerskundig Onderzoek Groesbeekseweg 19, Mook' is onderdeel van deze beoordeling zienswijzen.

In de beoordeling van de zienswijzen wordt de 'Bezonningsstudie Groesbeekseweg 19 Mook van 25 oktober 2019' aangehaald met daarbij de memo van 28 oktober 2019 met een toelichting op de bezonningsstudie. Beide stukken zijn onderdeel van deze beoordeling van de zienswijzen.

De zienswijzen zijn ingebracht door:

Nr.	Indiener	Namens	Ontvangen	Opmerkingen
1.	Belangengroep 'De Wolkenkrabber	Diverse adressen; Bovensteweg 1, 2, 3, 4, 5, 7 en 9. Groesbeekseweg 18, 24-26 en 28. Pastoor Fabritiusstraat 2 en 4.	27 oktober 2020 en 7 november 2020	De belangengroep heeft op 7 november 2020 een aanvulling op de eerder ingediende zienswijze aangeleverd. Deze aanvulling is verwerkt in de beoordeling van zienswijze van de belangengroep. De belangengroep heeft op 22 november 2020 een 'derde' zienswijze ingediend, omdat deze zienswijze buiten de wettelijke termijn is

				ingediend wordt deze zienswijze niet in behandeling genomen.
2	[redacted], Groesbeekseweg 24-26		2 november 2020	
3	[redacted], Bovensteweg 2		4 november 2020	
4	[redacted] Pastoor Fabritiuststraat 2		6 november 2020	
5	[redacted], Groesbeeksweg 28		5 november 2020	

B. Beoordeling van de Zienswijzen

Zienswijze 1; Belangengroep De Wolkenkrabber'	
Inhoud	**Beoordeling zienswijzen**
1. B&W komen hun 'eisen' die gesteld zijn aan Gommers BV naar aanleiding van het principeverzoek over de herinrichting Groesbeekseweg 19 niet na.	Het college van B&W heeft op 10 oktober 2018 onder voorwaarden ingestemd met het principeverzoek voor de herontwikkeling van de locatie Groesbeekseweg 19 te Mook. Het principeverzoek ging uit van een appartementengebouw met drie lagen en een souterrain. Het ging in eerste instantie om een vierkant gebouw met 23 appartementen met galerijen. Dit is later aangepast naar een appartementengebouw met een kapconstructie. In de brief bij het collegebesluit is aangegeven onder welke randvoorwaarden (en niet eisen) de plannen voor Groesbeekseweg verder uitgewerkt kunnen worden. Ten aanzien van stedenbouw worden de volgende voorwaarden benoemd:

	- Houd rekening met de privacy van omwonenden; - Geef aandacht aan een groene inpassing van het bouwplan; - Behoud de karakteristieke gevelbanden; - Parkeren dient op eigen terrein plaats te vinden. Geconcludeerd kan worden dat het plan is aangepast rekening houdend met de door het college gestelde voorwaarden. - Ten aanzien van de privacy zijn er diverse aanpassingen doorgevoerd. Ten eerste is het aantal appartementen teruggebracht van 23 naar 18. Daarnaast is gekozen voor een portiek- in plaats van galerijopzet. Hierdoor kunnen de nieuwe bewoners van binnen uit hun appartement bereiken. Verder zijn de balkons grotendeels inpandig gesitueerd en is bij de situering van de appartementen in het gebouw rekening gehouden met de omgeving. - Ten behoeve van het bouwplan is een beplantingsplan gemaakt. Dit beplantingsplan draagt bij aan een groene inpassing van het bouwplan; - Met de ontwikkelaar zijn afspraken gemaakt over de verwerking van de gevelbanden in het bouwplan. De gevelbanden zijn verwerkt in het bouwplan; - Het parkeren vindt op eigen terrein plaats.
2. Het voorgestelde gebouw is te groot. Dit ook in relatie tot de adviezen van het Gelders Genootschap.	Het besluit van het college van B&W om in principe medewerking te verlenen is gebaseerd op concept tekeningen. In deze tekeningen wordt uitgegaan van een drielaags gebouw met daaronder een souterrain. Ook het advies van het Gelders Genootschap, waaraan in de zienswijze wordt gerefereerd, gaat hiervan uit. Het Gelders genootschap geeft in haar advies aan dat bij de ontwikkeling de bestaande bouwhoogte het uitgangspunt moet zijn en dat bij nieuwbouw een forse kap gewenst is op de bestaande bouwhoogte. Het Gelders Genootschap heeft op 18 februari 2019 een tweede advies uitgebracht naar aanleiding van de aangepaste bouwschetsen. Deze bouwschetsen vertonen grote gelijkenis met de bouwschetsen waarop het (ontwerp)bestemmingsplan is gebaseerd. In het advies staat dat de voorgestelde bouw- en goothoogte goed passen in de omgeving. Verder wordt geadviseerd om het bouwvolume aan de Groesbeekseweg in te korten en het nevenvolume van het gebouw te beperken tot 2 appartementen. Ook wordt geadviseerd om het aantal parkeerplaatsen aan de Groesbeekseweg te beperken. Naar aanleiding van dit advies heeft de ontwikkelaar een appartement op de 1e etage in het nevenvolume die georiënteerd was op de Bovensteweg 2 geschrapt. Daarnaast is nog eens goed gekeken naar het groenplan. Op 26 maart 2019 is het plan, inclusief het groenplan, opnieuw

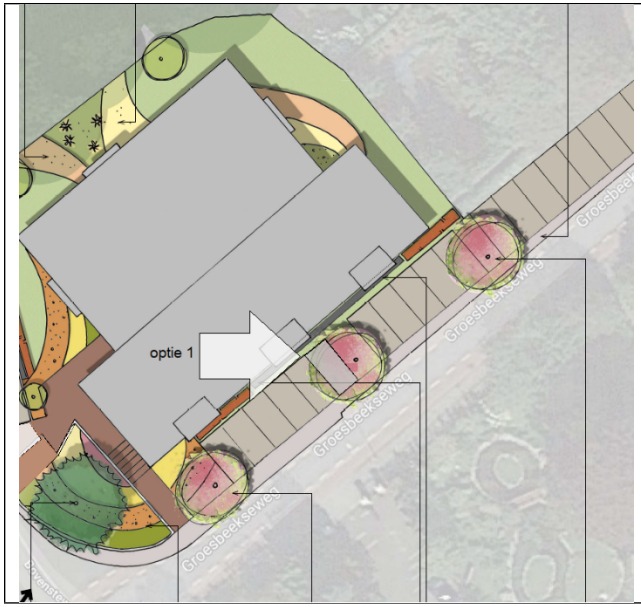
	besproken met de commissie ruimtelijke kwaliteit. Het Gelders Genootschap constateert dat het gebouw een forse maat heeft, maar dat dit wel denkbaar is. De gemeente Mook en Middelaar heeft geen eigen stedenbouwkundige in dienst. Wanneer dit nodig wordt geacht wordt het Gelders Genootschap gevraagd om een stedenbouwkundig advies. Dit advies is één van de aspecten die worden meegenomen in de uiteindelijke integrale afweging. In dit geval is het college van B&W van mening dat er inderdaad sprake is van een fors volume, maar dat dit acceptabel is. Zoals ook in de behandeling van het vorige punt is aangegeven is een groot deel van de adviezen van het Gelders Genootschap wel degelijk verwerkt in het aangepaste plan.
3. Er zijn te veel appartementen gepland. Een appartementencomplex met 18 appartementen is schadelijk voor het leefmilieu, de privacy van omwonenden en is door de gemiddeld hoge prijzen van appartementen vanuit het oog van bedrijfsvoering absoluut niet noodzakelijk.	Het appartementengebouw is zo ingericht dat in totaal 18 appartementen gerealiseerd kunnen worden. Het gaat om appartementen van verschillende prijsklassen. Bij de situering van de appartementen is rekening gehouden met het perceel dat direct naast het perceel Groesbeeksweg 19 is gelegen door de appartementen te laten oriënteren richting de weg (zowel de Groesbeekseweg en de Bovensteweg). Verder zijn gedurende het ontwerpproces appartementen weggelaten. Naar aanleiding van het advies van het Gelders Genootschap van 18 februari 2019 is één appartement op de eerste etage geschrapt welke was georiënteerd op het perceel van Bovensteweg 2. De gemeente is niet verantwoordelijk voor de bedrijfsvoering van de ontwikkelaar. Het plan is beoordeeld op basis van hetgeen is ingediend door de ontwikkelaar/initiatiefnemer. Het toevoegen van 18 appartementen in de verschillende prijsklassen sluit aan bij de grote behoefte die er in de gemeente Mook en Middelaar is. Uit het woningmarktonderzoek van Companen van 2019 blijkt dat er in Mook en Middelaar behoefte is aan appartementen in verschillende prijsklassen.
4. Aantasting van de groenstructuur. De groene inpassing van het gebouw is onvoldoende en voldoet niet aan de door het college gestelde voorwaarden.	Het college van B&W heeft in de brief met het principebesluit gesteld dat de groene omgeving behouden moet blijven. Verder is gevraagd om bij de verdere uitwerking van het bouwplan aandacht te geven aan een groene inpassing van het gebouw. Door de ontwikkelaar/initiatiefnemer is een groenplan opgesteld. Dit groenplan zorgt voor een groene inpassing van het gebouw. In de regels van het bestemmingsplan is een voorwaardelijke bepaling opgenomen. Gesteld wordt dat het gebouw alleen in gebruik genomen mag worden mits de beplanting zoals opgenomen in het beplantingsplan is gerealiseerd.

5. Parkeren van bewoners appartementen Groesbeekseweg 19. Er zijn te weinig parkeerplaatsen. De door de gemeente gebruikte uitgangspunten voor de berekening van de parkeerbehoefte volgens de CROW richtlijnen zijn onjuist. De gemeente gaat in haar berekening er onterecht van uit dat een deel van de appartementen in de categorie midden/goedkoop vallen. Er is geen rekening gehouden met een parkeervoorziening voor de hulpdiensten. Verder zou de verkeerde CROW norm gebruikt zijn. De norm van 2012 in plaats van 2018.	In de zienswijze wordt gesteld dat de door de gemeente gebruikte uitgangspunten voor het berekenen van de parkeerbehoefte onjuist is. De indieners geven aan dat niet de prijsstelling van de appartementen leidend moet zijn bij de bepaling van de parkeernorm, maar de omvang van de appartementen. Omdat een aantal appartementen een grootte hebben van meer dan 90 m2 en deze als duur geclassificeerd moet worden zou hier ook een hogere parkeernorm moeten gelden. Deze redeneerlijn gaat niet op. Het is gebruikelijk dat de parkeernorm wordt berekend op basis van het typewoning in combinatie met het prijssegment en niet in combinatie met de oppervlakte van de woningen. De gemeente heeft met de ontwikkelaar afspraken gemaakt over de prijsstelling van de huur of koopappartementen. Deze prijzen zijn leidend voor het bereken van de parkeernorm. Voor het bepalen van de parkeernorm maakt de gemeente Mook en Middelaar gebruik van de parkeernomen die het CROW voorschrijft (ASVV2012). De parkeernorm is ook geborgd in de regels van het bestemmingsplan. Bij het bereken van de parkeernorm wordt door het ASVV2012 een minimale en een maximale parkeernorm gehanteerd. Het is gebruikelijk om de gemiddelde parkeernorm te hanteren. Het is echter ook mogelijk om een minimale parkeernorm te hanteren. Wanneer uitgegaan wordt van een minimale parkeernorm is de behoefte 18,9 parkeerplaatsen, afgerond 19 parkeerplaatsen. Met 26 parkeerplaatsen is er in principe voldoende parkeergelegenheid. Op de openbare weg is voldoende ruimte voor hulpdiensten om zich tijdelijk op te stellen. Voor de brandweer gelden minimumafstanden, waarbij het voldoende is als de brandweer op de openbare weg parkeert. Gezien de kleine afstand van de openbare weg tot het gebouw wordt de minimale afstand bij dit plan zeker gehaald. Ook moet de openbare weg wel voldoende toegankelijk zijn. De veiligheidsregio Limburg Noord heeft voor wat betreft de bereikbaarheid geen opmerkingen en/of voorschriften ten aanzien van het appartementencomplex. De brandweer geeft positief advies voor de realisatie van een appartementen complex. In de toelichting van het bestemmingsplan (Hfdst. 4.4) staat dat de gemeente Mook en Middelaar voor wat betreft parkeren aansluit bij de parkeernormen van het CROW. Er wordt in de toelichting van het bestemmingsplan per abuis verwezen naar publicatie 317. Dit is een fout in de tekst. Publicatie 317 moet publicatie 381 zijn. De publicatie 381 is van 2018 en hanteert de meest recente norm. De in het ontwerp bestemmingsplan gehanteerde parkeernormen komen uit de publicatie 381.

	Naar aanleiding van de zienswijzen die betrekking hadden op het verkeervraagstuk is de Loendersloot Groep door de gemeente Mook en Middelaar benaderd om een objectieve controle uit te voeren van de door de gemeente opgestelde onderbouwing in het ontwerpbestemmingsplan en te reageren op dit onderdeel van de zienswijzen. De Loendersloot Groep heeft hun conclusie opgetekend in 'Rapportage Verkeerskundig Onderzoek Groesbeekseweg 19, Mook'. Loendersloot stelt dat het bestemmingsplan voorziet in een passende en verkeerskundig juiste invulling voor de herontwikkeling. Wel geeft Loendersloot aan dat bij een parkeernorm van 26,1 parkeerplaatsen het aantal parkeerplaatsen naar boven moet worden afgerond. In overleg met de ontwikkelaar is ruimte gevonden om aan de Groesbeekseweg 1 parkeerplaats toe te voegen. Deze extra parkeerplaats heeft geen gevolgen voor het aantal aan te planten bomen. Het advies van de Loendersloot Groep 'Rapportage Verkeerskundig Onderzoek Groesbeekseweg 19, Mook' is onderdeel van deze beoordeling zienswijzen.
6. Het haaks parkeren aan de Groesbeeksweg is gevaarlijk.	De huidige parkeerplaatsen die horen bij het kantoorgebouw zijn haaks op de Groesbeekseweg gesitueerd. Ook in de nieuwe situatie wordt uitgegaan van haaks parkeren. In die zin verandert de situatie niet. De verwachting is dat het aantal verkeersbewegingen ten opzichte van de kantoorfunctie zal gaan afnemen. Minder verkeersbewegingen betekent vaak ook minder kans op ongelukken. De Groesbeekseweg is een 30 km weg. In principe is haaks parkeren toegestaan op een 30 km weg. Om te voorkomen dat mensen te hard rijden zijn in het verleden maatregelen genomen. Bij de Generaal Gavinstraat is een plateau gerealiseerd en bij de aansluiting van de Groesbeekseweg en de Bovensteweg is een slinger gemaakt die moet benadrukken dat het hier om een 30 km weg gaat. Met de ontwikkelaar zijn afspraken gemaakt over de inrichting van de parkeerplaatsen ten behoeve van de verkeersveiligheid. Tussen de parkeerplaatsen en de Groesbeekseweg wordt een trottoir gerealiseerd met een breedte van circa 1,65 meter. Het trottoir maakt het mogelijk dat wegrijdende automobilisten kunnen manoeuvreren en uitzicht hebben op de weg. Daarnaast wordt aankomend verkeer niet plotseling geconfronteerd met plots achteruitrijdend verkeer. Naar aanleiding van de zienswijzen die betrekking hadden op het verkeervraagstuk is de Loendersloot Groep door de gemeente Mook en Middelaar benaderd om een objectieve controle uit te voeren van

	de door de gemeente opgestelde onderbouwing in het ontwerpbestemmingsplan en te reageren op dit onderdeel van de zienswijzen. De Loendersloot Groep heeft hun conclusie opgetekend in 'Rapportage Verkeerskundig Onderzoek Groesbeekseweg 19, Mook'. Loendersloot stelt dat het bestemmingsplan voorziet in een passende en verkeerskundig juiste invulling voor de herontwikkeling. De Loendersloot Groep concludeert: de ligging van de (reeds deels aanwezige) haakse parkeerplaatsen, in combinatie met het overrijdbare trottoir, is verkeerskundig gezien juist en veilig. Het omvormen naar langsparkeren parallel aan de straat is daardoor niet nodig. Het advies van de Loendersloot Groep 'Rapportage Verkeerskundig Onderzoek Groesbeekseweg 19, Mook' is onderdeel van deze beoordeling zienswijzen.
7. De toename van de geluidsoverlast door het appartementengebouw is onacceptabel	Geluid is één van de relevante ruimtelijke aspecten waarna is gekeken bij deze ruimtelijke ontwikkeling. Basis voor de ruimtelijke toetsing is de Wet geluidhinder (Wgh). Ten behoeve van de ontwikkeling is een geluidsonderzoek uitgevoerd. De wegen in de nabijheid van de locatie zijn 30 km wegen zonder geluidzone. De locatie ligt buiten de geluidzone van alle gezoneerde wegen in de omgeving. De geluidbelasting op de gevels van het gebouw wordt daarom niet getoetst aan de normering uit de Wet geluidhinder. Er hoeft voor de geluidbelasting geen hogere waarde te worden aangevraagd. Wel is geconstateerd dat de geluidbelasting door alle wegen samen 62 dB bedraagt op de hoogste geluidbelaste gevel. Voor het aspect geluid zal sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening als voor de appartementen wordt voldaan aan de eisen voor de geluidwering conform het Bouwbesluit. Bij vergunningverlening zal aangetoond moeten worden dat de gevel van het appartementencomplex voldoet aan de eisen voor geluidswering zoals opgenomen in het Bouwbesluit. De gevel aan de zijde van de Groesbeekseweg zal groter worden dan nu het geval is. Deze grotere gevel zal meer geluid (wegverkeerslawaai) tegenhouden voor het gebied dat achter het pand is gelegen dan nu het geval is. De toename van het geluid op de omliggende woningen door de reflectie op een bredere gevel is heel klein ten opzichte van het directe geluid. De toename van het geluid zal hooguit enkele tienden van een dB bedragen. Een dergelijke toename is niet hoorbaar en akoestisch niet relevant.
8. De inbreuk op de privacy van	Bij het ontwerp van het appartementengebouw is rekening gehouden met de privacy van de omgeving. De aanwezige appartementen zijn bijna allemaal georiënteerd op of de Bovensteweg of op

bewoners in tenminste negen woningen, vindt de belangengroep onacceptabel.	de Groesbeekseweg. Dit betekent dat een groot deel van de appartementen georiënteerd is op de weg en dus de voortuinen van de woningen in de omgeving. Verder zijn de balkons inpandig gemaakt. De afstand van het appartementencomplex tot een groot deel van de woningen die genoemd zijn in de zienswijze is behoorlijk. De afstand van het nieuwe appartementencomplex tot de voorgevels van de woningen aan de overzijde van de Groesbeekseweg zijn ongeveer 40 meter of meer. De afstand van het appartementencomplex tot de voorgevels van de woningen aan de andere zijde van de Bovensteweg zijn circa 25 meter of meer. De afstand tot de gevel van Bovensteweg 2 is circa 17 meter. Het enige perceel waar de Groesbeekseweg 19 direct aan grenst is Bovensteweg 2. De afstand van het gebouw tot aan de perceelsgrens van de Bovensteweg 2 is circa 5 meter. Om de privacy van deze woning te waarborgen zijn de appartementen op de 1e en 2e verdieping georiënteerd richting de Bovensteweg of naar de achterzijde en niet richting de woning van Bovensteweg 2. Verder wordt opgemerkt dat het vigerend bestemmingsplan ook woningbouw mogelijk maakt, met uitzondering van de eerste bouwlaag.
Conclusie / Verwerking	
De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de verbeelding en de planregels van het bestemmingsplan. Wel zal in de toelichting van het bestemmingsplan twee wijzigingen worden doorgevoerd: 1. In de tekst van de toelichting staat in hoofdstuk 4.4. een verwijzing naar publicatie 317 van de CROW. Dit zal aangepast worden naar publicatie 381. 2. In de tekst van de toelichting staat in hoofdstuk 4.4. dat er een parkeerbehoefte is van 26,1 en dat 26 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Omdat het gebruikelijk is dat bij de berekening van de parkeerbehoefte naar boven wordt afgerond zal het aantal parkeerplaatsen worden uitgebreid van 26 naar 27 parkeerplaatsen. Dit conform optie 1 van onderstaande tekening.	



Zienswijze 2; [redacted], Groesbeekseweg 24-26	
Inhoud	**Beoordeling zienswijze**
1. De woningen gelegen aan de Groesbeekseweg zijn voorzien van balkons. Deze balkons schenden de privacy van de woning aan de andere zijde van de weg.	Het klopt dat de appartementen aan de Groesbeekseweg zijn voorzien van balkons. Deze balkons worden inpandig gerealiseerd zodat de impact op de eventuele privacy van de omgeving zo gering mogelijk is. De afstand van de voorgevel tot aan de voorgevel van de woning aan de Groesbeekseweg 24 is ongeveer 40 meter. De privacy van de bewoners aan de overzijde van de Groesbeekseweg worden niet onevenredig geschaad.
Conclusie / Verwerking	
De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.	

Zienswijze 3 [redacted], Bovensteweg 2	
Inhoud	**Beoordeling zienswijze**
1. Het plan houdt onvoldoende rekening met de privacy van de woningen.	In de zienswijze wordt gesteld dat er geen rekening wordt gehouden met de privacy. Dit is niet juist. De ontwikkelaar heeft op meerdere plekken aanpassingen gedaan ten behoeve van de privacy van de omgeving. Ten eerste is het aantal appartementen teruggebracht van 23 naar 18. Daarnaast is gekozen voor een portiek- in plaats van galerijopzet. Hierdoor kunnen de nieuwe bewoners van binnen uit hun appartement bereiken. Verder zijn de balkons grotendeels inpandig gesitueerd en is bij de situering van de appartementen in het gebouw rekening gehouden met omgeving. De appartementen op de 1e en 2e etage, gelegen aan de zijde van de Bovensteweg 2, zijn georiënteerd richting de Bovensteweg of naar de achterzijde en niet richting de woning van de Bovensteweg 2. Mede naar aanleiding van het advies van het Gelders Genootschap is een appartement dat georiënteerd was op het perceel Bovensteweg 2 geschrapt. Het is niet zo dat de adviezen van het Gelders Genootschap zijn genegeerd. Integendeel, mede op basis van de adviezen van het Gelders Genootschap is het plan aangepast. Hiermee heeft het plan aan kwaliteit gewonnen. Zie ook het advies van het Gelders Genootschap van 18 februari 2019. Hierin staat dat bijvoorbeeld dat de voorgestelde architectuur zich goed voegt in de omgeving en dat de voorgestelde bouw- en goothoogte passen in de omgeving. Het advies van het Gelders Genootschap is niet bindend, maar is een onderdeel van de integrale afweging geweest. Het huidige bouwblok in het vigerend bestemmingsplan ligt aan de noordoostzijde op een afstand van circa 4 meter tot de perceelsgrens van Bovensteweg 2. Aan de noordwestzijde varieert de afstand van het bouwblok tot aan de perceelgrens van Bovensteweg 2 van circa 0,30 meter tot 2,50 meter. De huidige afstand van het gebouw tot aan de perceelsgrens hier is circa 4 meter. In het nieuwe bestemmingsplan is het bouwblok aan de noordoostzijde 1 meter richting de kavel van de Bovensteweg 2 geschoven. Dit betekent niet dat deze ruimte ook volledig wordt gebruikt. Het deel van het gebouw dat is gelegen aan de Groesbeekseweg is gesitueerd op een afstand van 3 meter van de perceelsgrens. Het nevenvolume is naar achteren geschoven en ligt op circa 6 meter van de perceelgrens. De afstand van het bouwblok aan de noordwestzijde tot aan de perceelgrens van de Bovensteweg 2 is circa 5 meter. De afstand is hier dus aanzienlijk groter dan was toegestaan in het vigerend bestemmingsplan. In het vigerend bestemmingsplan is het toegestaan, behoudens de eerste bouwlaag, om te wonen op de locatie Groesbeekseweg 19. Het bouwblok in het vigerend bestemmingsplan is aan de noordwestzijde

	gelegen op een afstand van 0,30 tot 2,50 meter van de perceelsgrens. De afstand in het nieuwe bestemmingsplan is circa 5 meter. Het klopt dat het nieuwe bestemmingsplan het mogelijk maakt om een gebouw te realiseren dat hoger is dan is toegestaan in het vigerend bestemmingsplan. In het vigerend bestemmingsplan geldt een goothoogte van 6 meter en een nokhoogte van 10 meter. In het vigerend bestemmingsplan is verder een afwijkingsmogelijkheid opgenomen waarmee met 10% kan worden afgeweken van de goot en nokhoogte. Belangrijk is de definitie van het begrip 'peil' (dit is punt van waar men de hoogte meet). In het vigerende bestemmingsplan is 'peil' gedefinieerd als: (voor een bouwwerk, waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst) de hoogte van het terrein ter hoogte van die hoofdtoegang bij voltooiing van de bouw. In de huidige situatie is de hoofdingang gesitueerd aan de Groesbeekseweg en ligt deze boven het souterrain, dus boven het niveau van de Groesbeekseweg. Ook binnen het vigerend bestemmingsplan kan een kapconstructie bovenop het huidige gebouw gerealiseerd kan worden. In het nieuwe bestemmingsplan is voor het deel gelegen aan de Groesbeekseweg een nokhoogte toegestaan van 14,5 meter en een goothoogte van 8,5 meter en voor het nevenvolume is een nokhoogte toegestaan van 11,5 en een goothoogte van 8,5 meter. In het ontwerp bestemmingsplan Groesbeekseweg 19, Mook is 'peil' gedefinieerd als: de hoogte van de kruin van de Groesbeekseweg ter hoogte van het middelpunt van de naar deze weg gekeerde gevel van het hoofdgebouw. Dit betekent dat het peil lager ligt dan in het vigerend bestemmingsplan. Doordat een andere definitie van peil wordt gehanteerd, geven de weergegeven maximale hoogtes op de verbeelding niet het juiste beeld. Voor een goede vergelijking van de goot- en bouwhoogten van het vigerende en nieuwe plan, moet je circa 1,5 meter van de goot- en bouwhoogte van het nieuwe plan aftrekken. Immers de kruin van de Groesbeekseweg ligt ca. 1,5 meter lager dan de hoofdtoegang van het bestaande gebouw. De goothoogte van het gebouw wordt circa 1 meter hoger dan nu is toegestaan. De toegestane nokhoogte voor het deel aan de Groesbeekseweg is nodig vanwege de hoge kap die hoort bij de gekozen architectuur (Bosche school). Een groot deel van deze kap zal niet bewoond worden. Er bestaan geen landelijk wettelijk vastgelegde normen en eisen ten aanzien van bezonning. In de jurisprudentie wordt wel regelmatig gerefereerd aan een studie van het TNO waarin normen zijn opgenomen voor bezonning. Deze studie is gericht op de zoninval van een gebouw. Voor de bezonning van tuinen zijn geen normen vastgelegd. De ontwikkelaar heeft een bezonningstudie laten maken om inzicht te

	krijgen in de schaduwwerking van de beoogde nieuwbouw. In deze studie is een vergelijking gemaakt tussen het huidige gebouw, een gebouw op basis van de maximalisatie van het vigerend bestemmingsplan en een gebouw op basis van het nieuwe bestemmingsplan. Bij deze bezonningsstudie hoort een memo. In deze memo wordt een toelichting gegeven op de bezonningsstudie voor de beoogde ontwikkeling van het appartementengebouw aan de Groesbeekseweg 19 te Mook. Op basis van de bezonningsstudie kunnen de volgende conclusies worden getrokken: - De situatie is getoetst aan de 'strenge' TNO-norm (goede bezonning). Deze norm stelt dat er sprake moet zijn van ten minste 3 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 21 januari – 22 november (gedurende 10 maanden) in het midden van de vensterbank (binnenkant raam). - In het onderzoek zijn bezonningstekeningen gemaakt voor de meest bepalende data binnen de maatgevende periode van het jaar volgens de strenge TNO-norm: • 21 januari/22 november: het moment dat de zon het laagst staat • 21 maart/september: de dag dat de zon recht boven de evenaar staat (stand halverwege de laagste zonnestand en hoogste zonnestand; • 21 juni: de dag dat de zon het hoogst staat. - Uitkomsten 21 januari en 22 november: In de winter staat de zon het laagst en is de bezonning het kortst. Vanwege de laagstaande zon zijn de schaduwen lang. Om 11 u, 14 u en 16.30 u ontstaat er schaduw van de bebouwing in alle drie de situaties van Groesbeekseweg 19 op de woning van het perceel van Bovensteweg 2. De lange schaduwvlakken reiken tot aan de woning tussen 11 u en circa 15.30 u. De nieuwbouw geeft iets meer schaduw doordat het schaduwvlak breder is dan dat van het bestaande gebouw en de maximaal toegestane bebouwing. - Uitkomsten 21 maart en 21 september: In het vroege voor- en najaar zijn de schaduwvlakken alleen in de ochtend lang. De rest van de dag reikt de schaduw niet ver het perceel op. Doordat de woning van Bovensteweg 2 ten noordoosten ligt, reiken de schaduwvlakken niet meer tot aan de woning. In de middag uur veroorzaakt het nieuwe te ontwikkelen appartementencomplex een zeer beperkte vermeerdering van schaduw in de tuin als gevolg van het hogere deel van de kap van het nieuwe gebouw. - Uitkomsten 21 juni: in de zomer, wanneer de zon het hoogst staat, ontstaat er in de ochtend (8.30 u en 11 u) geen vermeerdering van schaduw op het noordelijk gelegen perceel. Vanaf het begin van de middag (14 u) valt er in de nieuwe situatie enige schaduw op een heel beperkt deel van de voortuin van het naastgelegen perceel. Met name ook als gevolg van de kapconstructie van de nieuwbouw. - Door de beoogde ontwikkeling is er een marginale toename van de beschaduwing van de woning in de wintermaanden. In de lente en in de zomer geeft de nieuwbouw geen extra schaduw op de

	woning. De TNO-norm van een goede bezonning op de woning wordt ruimschoots gehaald. Vooral op het perceelsdeel direct ten oosten van de nieuwbouw is in het voor- en najaar sprake van enige vermindering van bezonning. Dit wordt veroorzaakt door de kap van het nieuwe gebouw aan de zijde van de Groesbeekseweg. Hiervan is alleen sprake in de situatie dat de eigenaar van het perceel alle bomen om zijn perceel verwijderd. In de huidige situatie met bomen, is de nieuwbouw niet maatgevend voor de beschaduwing, maar is de bestaande beplanting op Bovenweg 2 maatgevend. De 'Bezonningsstudie Groesbeekseweg 19 Mook van 25 oktober 2019' en bijbehorende memo van 28 oktober 2019 met een toelichting op de bezonningsstudie zijn onderdeel van de beoordeling van de zienswijzen.
2. Het plan vormt een bedreiging voor de bestaande bomen	Op het perceel Groesbeekseweg 19 staan geen bomen. Wel is sprake van lage begroeiing op het perceel. Onderdeel van de plannen van de ontwikkelaar is een beplantingsplan. Dit plan zorgt voor een groene inpassing van het appartementencomplex. In het aangrenzend perceel zijn wel hoge bomen gelegen. Deze bomen zijn waardevol en zullen ook als zodanig behandeld worden bij de bouw van het appartementencomplex. De ontwikkelaar heeft hier een verantwoordelijk. Men mag verwachten dat de ontwikkelaar zorgvuldig omgaat met het groen in de omgeving. Wanneer er schade ontstaat door de bouw is het aan de ontwikkelaar om deze schade te vergoeden dan wel te herstellen.
3. De gedane aanpassingen aan de woningen Bovensteweg 2 zijn waarschijnlijk voor niets geweest. Omdat het nieuwe gebouw schaduw veroorzaakt verdwijnt de zonnewarmte en zijn de investeringen in duurzaamheid voor niets geweest.	Om een woning van energielabel G naar energielabel A te krijgen is meer nodig dan alleen investeringen gericht op de zonnewarmte. De zon zal ook bij nieuwbouw aan de Groesbeekseweg een grote rol behouden bij het verwarmen van de woning aan de Bovensteweg 2. In de wintermaanden is er beperkte extra schaduw voor de woning aan de Bovensteweg 2 vanwege de nieuwbouw. Deze extra schaduwwerking is beperkt en wordt op basis van een algemene standaard als acceptabel gezien.
4. Ook een aangepast plan met minder appartementen en lagere hoogte is financieel haalbaar.	De gemeente heeft geen inzicht in het verdienmodel van de ontwikkelaar. In feite is dit ook ondergeschikt. Voor de gemeente is het belangrijk dat er goede nieuwe woningen worden gebouwd die aansluiten bij de bestaande behoefte en waarvan de ruimtelijke kwaliteit voldoende of goed is.
5. Voorgesteld wordt om het plan aan te passen en uit gaan van een bouwlaag minder en een kleiner nevengebouw.	Het verkleinen van het gebouw is geen optie. In het besluit van het college van B&W naar aanleiding van het principeverzoek is ingestemd met een gebouw van twee lagen en een forse kap. Het souterrain wordt hier niet meegeteld als bouwlaag. Ook in de adviezen van het Gelders Genootschap wordt uitgegaan van twee lagen en een kap waarbij het souterrain niet wordt meegeteld als bouwlaag.

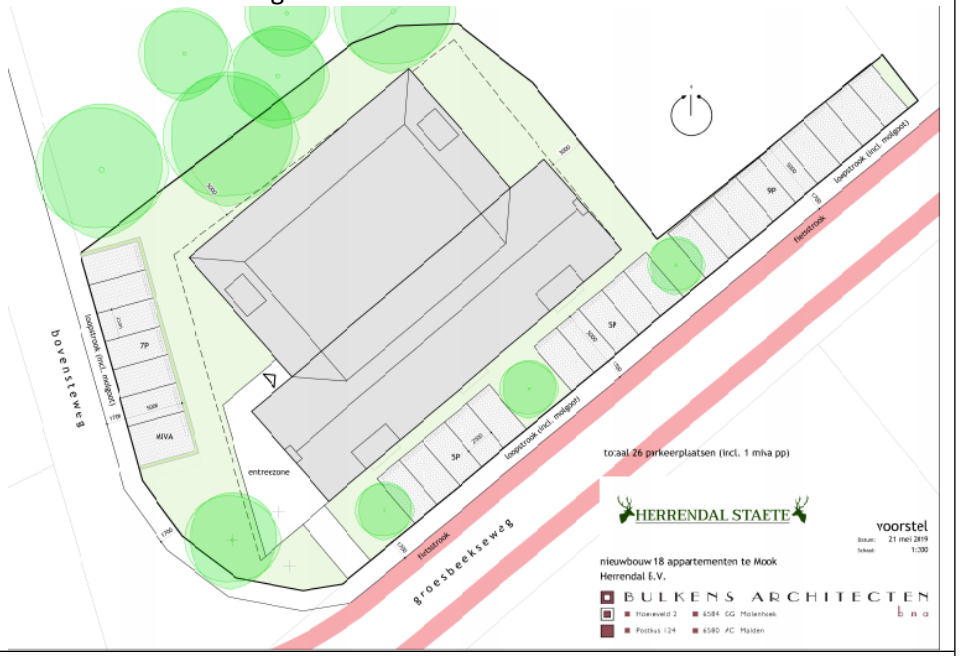
Conclusie / Verwerking
De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 4: [redacted], Pastoor Fabritiusstraat 2 te Mook	
Inhoud	**Beoordeling zienswijze**
1. Het plan zorgt voor planschade aan het pand van de indiener van de zienswijze	Een ieder die denkt financiële schade te hebben door een planologische wijziging heeft de mogelijkheid om een planschadeclaim in te dienen. Een onafhankelijk adviseur zal naar aanleiding van een dergelijk verzoek hierover advies uitbrengen. De onafhankelijk adviseur zal bij het advies een vergelijking maken tussen de maximale mogelijkheden van het oude planologische regime en dit vergelijken met het nieuwe regime. De gemeente heeft een planschadeovereenkomst afgesloten met de ontwikkelaar. Mocht er sprake zijn van planschade dan zal de gemeente de planschade verhalen op de ontwikkelaar. Eventuele planschade is geen ruimtelijk argument om geen medewerking te verlenen aan een ontwikkeling. Bij de beoordeling of sprake is van planschade hanteert de wet een eigen risico van 2% tot 5%. Dit eigen risico impliceert dat planschade een gevolg kan zijn van een ruimtelijke ontwikkeling. De woning aan de Pastoor Fabritiusstraat 2 is gelegen op ruime afstand van het nieuw te bouwen appartementencomplex aan de andere zijde van het kruispunt Groesbeekseweg, Bovensteweg en de Pastoor Fabritiusstraat. Gezien de ruime afstand van de woning tot aan nieuwe wooncomplex kan niet gesteld worden hier sprake is van een ernstige aantasting van de privacy en het woongenot van de bewoners.
Conclusie / Verwerking	
De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.	

Zienswijze 5: [redacted], Groesbeekseweg 28	
Inhoud	**Beoordeling zienswijze**
1. Het pand wordt te groot. De privacy van omwonenden wordt geschaad	Bij het ontwerp van het appartementengebouw is rekening gehouden met de privacy van de omgeving. De aanwezige appartementen zijn bijna allemaal georiënteerd op of de Bovensteweg of op de Groesbeekseweg. Dit betekent dat een groot deel van de appartementen georiënteerd is op de weg en dus de voortuinen van de woningen in de omgeving. Verder zijn de balkons inpandig gemaakt. De woning aan de Groesbeekseweg 28 is niet direct tegenover de geplande nieuwbouw gelegen. De afstand van het appartementencomplex tot aan de voorgevel van de woning aan de Groesbeekseweg 28 is met circa 40 meter behoorlijk te noemen.
2. De parkeerplaatsen aan de Groesbeekseweg zijn niet veilig.	De huidige parkeerplaatsen die horen bij het kantoorgebouw zijn haaks op de Groesbeekseweg gesitueerd. Ook in de nieuwe situatie wordt uitgegaan van haaks parkeren. In die zin verandert de situatie niet. De verwachting is dat het aantal verkeersbewegingen ten opzichte van de kantoorfunctie zal gaan afnemen. Minder verkeersbewegingen betekent vaak ook minder kans op ongelukken. De Groesbeekseweg is een 30 km weg. In principe is haaks parkeren toegestaan op een 30 km weg. Om te voorkomen dat mensen te hard rijden, zijn in het verleden maatregelen genomen. Bij de Generaal Gavinstraat is een plateau gerealiseerd en bij de aansluiting van de Groesbeekseweg en de Bovensteweg is een slinger gemaakt die moet benadrukken dat het hier om een 30 km weg gaat. Met de ontwikkelaar zijn afspraken gemaakt over de inrichting van de parkeerplaatsen ten behoeve van de verkeersveiligheid. Tussen de parkeerplaatsen en de Groesbeekseweg wordt een trottoir gerealiseerd met een breedte van circa 1,65 meter. Het trottoir maakt het mogelijk dat wegrijdende automobilisten kunnen manoeuvreren en uitzicht hebben op de weg. Daarnaast wordt aankomend verkeer niet plotseling geconfronteerd met plots achteruitrijdend verkeer. Naar aanleiding van de zienswijzen die betrekking hadden op het verkeervraagstuk is de Loendersloot Groep door de gemeente Mook en Middelaar benaderd om een objectieve controle uit te voeren van de door de gemeente opgestelde onderbouwing in het ontwerpbestemmingsplan en te reageren op dit onderdeel van de zienswijzen. De Loendersloot Groep heeft hun conclusie opgetekend in ‘Rapportage Verkeerskundig Onderzoek Groesbeekseweg 19, Mook’. Loendersloot stelt dat het bestemmingsplan voorziet in een passende en verkeerskundig juiste invulling voor de herontwikkeling. De Loendersloot Groep concludeert: de ligging van de (reeds deels aanwezige) haakse parkeerplaatsen, in combinatie met het overrijdbare trottoir, is verkeerskundig gezien juist en veilig. Het omvormen naar langsparkeren parallel aan de straat is daardoor niet nodig.

	Het advies van de Loendersloot Groep 'Rapportage Verkeerskundig Onderzoek Groesbeekseweg 19, Mook' is onderdeel van deze beoordeling zienswijzen.
3. Door het appartementencomplex ontstaat er meer geluidsoverlast.	Geluid is één van de relevante ruimtelijke aspecten waarna is gekeken bij deze ruimtelijke ontwikkeling. Basis voor de ruimtelijke toetsing is de Wet geluidhinder (Wgh). Ten behoeve van de ontwikkeling is een geluidsonderzoek uitgevoerd. De wegen in de nabijheid van de locatie zijn 30 km wegen zonder geluidzone. De locatie ligt buiten de geluidzone van alle gezoneerde wegen in de omgeving. De geluidbelasting op de gevels van het gebouw wordt daarom niet getoetst aan de normering uit de Wet geluidhinder. Er hoeft voor de geluidbelasting geen hogere waarde te worden aangevraagd. Wel is geconstateerd dat de geluidbelasting door alle wegen samen 62 dB bedraagt op de hoogste geluidbelaste gevel. Voor het aspect geluid zal sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening als voor de appartementen wordt voldaan aan de eisen voor de geluidwering conform het Bouwbesluit. Bij vergunningverlening zal aangetoond moeten worden dat de gevel van het appartementencomplex voldoet aan de eisen voor geluidswering zoals opgenomen in het Bouwbesluit. De gevel aan de zijde van de Groesbeekseweg zal groter worden dan nu het geval is. Deze grotere gevel zal meer geluid (wegverkeerslawaai) tegenhouden voor het gebied dat achter het pand is gelegen dan nu het geval is. De toename van het geluid op de omliggende woningen door de reflectie op een bredere gevel reflectie is heel klein ten opzichte van het directe geluid. De toename van het geluid zal hooguit enkele tienden van een dB bedragen. Een dergelijke toename is niet hoorbaar en akoestisch niet relevant.
4. De 'Fries' wordt weggemoffeld	Met de 'Fries' wordt waarschijnlijk gedoeld op de karakteristieke gevelbanden. Met de ontwikkelaar zijn afspraken gemaakt over de verwerking van de gevelbanden in het bouwplan. Het is de bedoeling dat de gevelbanden gebruikt worden als afscheiding van de parkeerplaatsen. Het is daarbij wel de bedoeling dat de gevelbanden zichtbaar blijven. De precieze situering zal in een later stadium verder uitgewerkt worden.
5. Er wordt geen rekening gehouden met de woonkwaliteit van de toekomstige bewoners. Onder andere voor wat betreft het aspect geluid.	Al eerder is opgemerkt dat de geluidbelasting door alle wegen samen 62 dB bedraagt op de hoogste geluidbelaste gevel. Voor het aspect geluid zal sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening als voor de appartementen wordt voldaan aan de eisen voor de geluidwering conform het Bouwbesluit. Bij vergunningverlening zal aangetoond moeten worden dat de gevel van het appartementencomplex voldoet aan de eisen voor geluidswering zoals opgenomen in het Bouwbesluit.
Conclusie / Verwerking	
De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.	

Bijlage 2: Ambtshalve wijzigingen ontwerpbestemmingsplan Groesbeekseweg 19 Mook

Nr.	Aanpassing	Toelichting
1	De bestemming verkeer op de verbeelding van het bestemmingsplan ter hoogte van de parkeerstrook aan de Bovensteweg zal worden aangepast zodat het overeenkomt met de tekening van 21 mei 2019, zoals ook opgenomen in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan op blz. 14.	De bestemming verkeer ter hoogte van de parkeerstrook aan de Bovensteweg is te klein ingetekend op de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan. De bestemming verkeer op de verbeelding komt niet overeen met de daadwerkelijke plannen zoals is opgetekend in onderstaande tekening. 
2	De regels in artikel 9.2 van het ontwerp bestemmingsplan worden aangepast. Er staat in het ontwerpbestemmingsplan de volgende regel*: "In, op of onder gebouwen dan wel op het daarbij behorende terrein aan de achterzijde van de bebouwing dienen voldoende parkeerplaatsen aanwezig te zijn,*	In artikel 9.2 van de planregels staan de regels voor parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden bij of in gebouwen. Per abuis staat in de planregels dat voor 6 benodigde parkeerplaatsen gebruik gemaakt mag worden van parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Dit is voor deze ontwikkeling niet de bedoeling. In principe dienen alle benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd te worden.

	met dien verstande dat voor 6 van de benodigde parkeerplaatsen gebruik mag worden gemaakt van parkeerplaatsen in de openbare ruimte. De zin zal worden vervangen door de volgende zin: *In, op of onder gebouwen dan wel op het daarbij behorende terrein van de bebouwing dienen voldoende parkeerplaatsen aanwezig te zijn'*.	

Rapportage Verkeerskundig Onderzoek
Groesbeekseweg 19, Mook

Rapportage referentienummer
5823

Aan
Gemeente Mook & Middelaar
t.a.v. B. Tolkamp
Raadhuisplein 6
6585 AP Mook

Opgemaakt op 2 februari 2021 te Nijmegen, door
Loendersloot Groep B.V.
Waalbandijk 8b
6541 GA Nijmegen

Waalbandijk 8b
6541 AJ Nijmegen
Nederland

+31 (0) 24 420 00 65
info@loendersloot groep.nl
www.loendersloot groep.nl

KvK nr. 71384243
BTW nr. NL858694906B01
IBAN: NL44 INGB 0652 1725 20

Inhoud

1 Achtergrond en aanleiding 3
2 Methode 4
3 Analyse zienswijze 5
4 Parkeerbalans 6
4.1 Type appartementen 6
4.2 Zonering en Stedelijkheidsgraad 7
4.3 Kencijfers 8
4.4 Parkeerbalans 8
5 Verkeersveiligheid parkeerplaatsen 9
5.1 Ligging haakse parkeerplaatsen 9
5.2 Weginrichting Groesbeekseweg 10
6 Conclusie en oordeel 11
Appendix 1 12
Appendix 2 13
Appendix 3 14

Loendersloot Groep B.V. ©

1 Achtergrond en aanleiding

Op het perceel Groesbeekseweg 19 bevindt zich momenteel een voormalig kantoorpand dat in het verleden onder meer in gebruik is geweest als een vestiging van de Rabobank. Het zogenaamde Rabobankgebouw staat momenteel echter leeg. Er ligt thans een plan voor herontwikkeling, waarbij de bestaande bebouwing wordt geamoveerd en een nieuw appartementencomplex wordt gerealiseerd. Dit appartementencomplex bevat in totaal 18 appartementen, uit verschillende prijsklassen. Hiervoor is op 28 september 2020 een concept-bestemmingsplan gepubliceerd. In reactie op dit bestemmingsplan is een zienswijze voortgekomen vanuit de belangengroep “De Wolkenkrabber” (hierna: de belangroep), waarin onder meer bezwaar wordt gemaakt tegen een aantal verkeerskundige effecten van de nieuwbouw. Naar aanleiding van deze zienswijze is Loendersloot Groep door de gemeente Mook en Middelaar benaderd om een objectieve controle uit te voeren van de door de gemeente opgestelde onderbouwing in het concept-bestemmingsplan en te reageren op dit onderdeel van de zienswijze.

Het perceel bevindt zich aan de Groesbeekseweg, die als ontsluitingsweg een belangrijke functie vervult in de verkeersstructuur van Mook en de hoofdontsluiting richting het oosten (onder andere de kern Groesbeek) vormt. Op de Groesbeekseweg geldt echter een maximumsnelheid van 30 km/h over het wegvak tussen de rotonde met de Rijksweg N271 en de komgrens.



Figuur 1: Weergave van de locatie van het onderzoeksgebied in Mook.

Loendersloot Groep B.V. ©

2 Methode

Om tot een objectieve controle van het concept-bestemmingsplan en een beoordeling van de ingediende zienswijze te komen, worden de volgende stappen uitgevoerd:

1. analyse zienswijze;
2. berekenen parkeercapaciteit bestemmingsplan;
3. toetsen verkeersveiligheid plan en omgeving;
4. formuleren oordeel en conclusies.

Voor het toetsen van de parkeercapaciteit zal gebruik worden gemaakt van de meest recente versie van de parkeerkencijfers, zoals gepubliceerd door het CROW. Dit betreft publicatie 381 'Toekomstbestendig Parkeren'. Het CROW is een onderzoeksinstituut dat met regelmaat de kencijfers kalibreert op basis van empirisch onderzoek in de openbare ruimte, waarmee de representativiteit van de kencijfers wordt gewaarborgd. Uiteraard kan er altijd een verschil zitten tussen theorie en praktijk, de kencijfers van het CROW zijn echter een uitstekend theoretisch uitgangspunt.

Verder wordt voor analyse van de verkeersveiligheid onder meer gebruik gemaakt van de richtlijnen zoals voorgesteld door het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV), de Aanbevelingen voor Stedelijk Verkeer Voorzieningen (ASVV) en de uitgangspunten van Duurzaam Veilig Verkeer.

Loendersloot Groep B.V. ©

3 Analyse zienswijze

Door de belangengroep is op 1 november 2020 met een brief aan de gemeente een zienswijze ingediend. Deze zienswijze bevat meerdere bezwaren; in dit onderzoek doen wij alleen uitspraak over de verkeerskundige bezwaren.

De belangengroep stelt dat:

> *"… de projectontwikkelaar en de gemeente de CROW criteria op een dusdanige wijze hebben toegepast dat het past binnen de mogelijke parkeercapaciteit aan de Groesbeekseweg en de Bovensteweg. Maar deze capaciteit is volstrekt irreëel, temeer daar er geen parkeerplaatsen voor invaliden en voertuigen voor hulpdiensten zijn gepland. Volgens juist toegepaste CROW criteria is de parkeerbehoefte niet 26 parkeerplaatsen, maar minimaal 30, exclusief parkeerplaatsen voor de invaliden en opstelplaatsen voor hulpvoertuigen."*

Daarnaast stelt de belangengroep dat:

> *"Vanuit het oogpunt van veiligheid moet haaks parkeren met de grootst mogelijke kracht worden ontraden en daarom moet het aantal parkeerplaatsen aan de Groesbeekseweg drastisch worden teruggebracht, zodat er parallel aan de rijbaan geparkeerd kan worden, hetgeen in lijn is met het advies van het Gelders Genootschap. Dit heeft het voordeel dat de parkeermogelijkheden voor de bewoners gegarandeerd zijn, wat ook de woonomgeving zeer ten goede komt."*

Op 7 november 2020 heeft de belangengroep de leden van de gemeenteraad een aanvulling op eerder de eerder ingediende zienswijze toegezonden. In deze aanvulling stelt de belangengroep het volgende:

> *"Bij nadere bestudering van de plattegronden van het appartementencomplex, blijkt dat het complex niet 18 middensegment of goedkope appartement omvat, maar het merendeel van de appartementen (zeer) groot is en dus valt in de categorie duur."*

De belangengroep stelt daarbij vast dat in totaal 16 appartement groter dan 90 m^2 is en daarmee dus per definitie tot de categorie 'duur' behoort.

Op basis van de ingediende bezwaren is vastgesteld dat Loendersloot Groep een objectief oordeel dient te vormen over twee zaken: (1) de correcte parkeerbalans en (2) de ligging en het aantal parkeerplaatsen in het nieuwe plan.

Loendersloot Groep B.V. ©

4 Parkeerbalans

Voor het vaststellen van de parkeerbalans dient een drietal zaken te worden vastgesteld: (1) het type appartementen, (2) de zonering en stedelijkheidsgraad en (3) het juiste kencijfers. Hierop volgend stellen wij de parkeerbalans vast.

4.1 Type appartementen

In het concept-bestemmingsplan (Groesbeekseweg 19, Mook; NL.IMRO.0944.BPGroesbeekseweg19-ON01) staat vermeldt dat in totaal 18 appartementen worden ontwikkeld. In de toekomstige situatie komen er 9 goedkope/middeldure huurappartementen en 9 middeldure koopappartementen. De belangengroep geeft echter aan dat deze typering niet juist is. Zodoende wordt opnieuw gekeken naar het juiste type.

De belangengroep geeft aan dat met een gemiddelde vraagprijs van €3.620,00 per m^2 bij de grote koopappartementen sprake is van dure appartementen. Deze gemiddelde vraagprijs is vastgesteld aan de hand van de verkoop van woningen via Funda. Dit geeft echter een vertekend beeld; onderstaande figuur is van 21 januari 2021. De gemiddelde vraagprijs zoals vermeldt op Funda is een resultaat van het cumulatief aan verkoopbedragen gedeeld door het aantal verkochte vierkante meters. Dit geeft een scheef beeld, zeker als meerdere dure woningen binnen kort tijdsbestek verkocht zijn.



Figuur 2: Uitsnede van funda.nl, zoals weergegeven onder verkoopadvertentie op 21 januari 2021.

Een betere indicatie kan gevormd worden uit de cijfers van het NVM, waarbij het overgrote deel van makelaars is aangesloten. Het NVM houdt actuele transactiecijfers bij over de woningverkoop, waarbij gekeken is naar de cijfers voor het voortschrijdend halfjaar. Aangezien Mook dicht tegen Nijmegen aan ligt, zijn de cijfers van Regio Nijmegen[1] meegenomen. Het valt te verwachten dat de daadwerkelijke prijzen echter lager liggen dan het gemiddelde van de regio, omdat hier ook het duurdere Nijmegen in zit en een groot aandeel vormt in de verkoopcijfers.

[1] https://www.nvm.nl/media/lroh10eb/nvmreg_59.pdf

Loendersloot Groep B.V. ©

	Regio Nijmegen
Transactieprijs	€271.000,00
Transactieprijs per vierkante meter	€3.046,00

Figuur 3: Tabel met transactieprijzen in de regio Nijmegen. Deze transactieprijzen zijn afkomstig van het woningtype ' appartement'.

Conclusie: Het argument dat de typering voor de appartementen onjuist is, is niet afdoende onderbouwd. Zodoende hanteren wij het bestaande uitgangspunt: 2 goedkope huurappartementen, 7 middeldure huurappartementen en 9 middeldure koopappartementen.

4.2 Zonering en Stedelijkheidsgraad

Gemeente Mook en Middelaar hanteert voor deze locatie de zone 'schil centrum' aan. Dit is correct toegepast, gezien de ligging van het perceel nabij het centrum van Mook.

Het CBS geeft voor de omgeving van het pand een omgevingsadressendichtheid van 472 adressen per vierkante kilometer[2]. Dit komt overeen met een stedelijkheidsgraad 'niet stedelijk', zoals te zien in onderstaande figuur.

Tabel 1. Stedelijkheidsgraad van Nederlandse gemeenten

Klasse	Omgevingsadressendichtheid (adressen per km^2)
zeer sterk stedelijk	> 2500
sterk stedelijk	1500-2500
matig stedelijk	1000-1500
weinig stedelijk	500-1000
niet stedelijk	< 500
Bron: CBS	

Figuur 4: Uitknipsel uit CROW 381, pag. 8.

Conclusie: De stedelijkheidsgraad voor het plangebied is vastgesteld op 'niet stedelijk'.

[2] https://cbsinuwbuurt.nl/

Loendersloot Groep B.V. ©

4.3 Kencijfers

Voor het vaststellen van de juiste parkeernorm zijn de volgende uitgangspunten vastgesteld:

- stedelijkheidsgraad: niet stedelijk;
- zone: schil centrum;
- gemiddelde van de bandbreedte.

We gaan bij toepassing van de CROW-kencijfers uit van het gemiddelde van de bandbreedte. De reden hiervoor is dat gemeente Mook en Middelaar geen eigen parkeerbeleid heeft. Zodoende is het gebruikelijk om uit te gaan van het gemiddelde wanneer er geen beargumenteerd afwijken is gevat in gemeentelijk beleid. In appendix 1 zijn uitsnedes van de tabellen uit CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' opgenomen. Met de informatie uit deze tabellen is de parkeerbalans opgemaakt.

4.4 Parkeerbalans

Op basis van de uitganspunten vastgesteld in hoofdstuk 4.1 t/m 4.3, is onderstaande parkeerbalans opgemaakt (zie figuur 5). Hieruit blijkt dat de totale parkeervraag van de herontwikkeling 26,1 parkeerplaatsen zal worden. Dit dient echter altijd naar boven te worden afgerond, waardoor de parkeervraag van het pand **27 parkeerplaatsen** zal betreffen. De herontwikkeling dient dus te voorzien in het opvangen van deze vraag of aantoonbaar te maken in hoeverre het restant op de openbare ruimte kan worden opgevangen.

Type	Aantal	Minimaal	Maximaal	Gemiddeld	Parkeervraag
Koop – middelduur	9	1,3	2,1	1,7	15,3
Huur – middelduur	7	0,8	1,6	1,2	8,4
Huur - goedkoop	2	0,8	1,6	1,2	2,4
Totaal					**26,1**

Figuur 5: Parkeerbalans conform kencijfers CROW 381.

Loendersloot Groep B.V. ©

5 Verkeersveiligheid parkeerplaatsen

De belangengroep heeft in haar zienswijze aangegeven dat de ligging van de haakse parkeerplaatsen aan de Groesbeekseweg tot een onveilige en onwenselijke situatie leiden. Hierbij wordt onder meer verwezen naar een hoge gemiddelde snelheid (47 km/h) en een hoge verkeersintensiteit.

Uit een verkeerstelling uitgevoerd in december 2019 is gebleken dat de Groesbeekseweg een etmaalintensiteit van 4.456 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) kent. Daarnaast is de gemiddelde snelheid 41 km/h en V85 is 47 km/h. V85 is de snelheid waar 85% van het verkeer gelijk of langzamer tot rijdt. Voor een 30 km/h-zone is deze snelheid te hoog. De cijfers zijn terug te vinden in appendix 2 van dit rapport.

5.1 Ligging haakse parkeerplaatsen

De ligging van haakse parkeerplaatsen in een 30 km/h-zone zijn geen ongewone situatie en wordt in Nederland in grote mate toegepast. De planlocatie kent momenteel ook al een groot aantal haaksparkeerplaatsen. Het is zelfs ten zeerste aan te raden om langs de weg een veelvoud aan uitritten en haakse parkeerplaatsen te hebben, om zodoende het idee van vrij rechtstanden te doorbreken. Deze vrije rechtstand is immers hetgeen dat uitlokt tot harder rijden (de weg is dan vrij van obstakels). In de toekomstige situatie (conform voorliggend ontwerp) geldt overigens ook dat er sprake is van een overrijdbaar trottoir tussen de rijbaan en de parkeerplaatsen. Dit biedt auto's de kans om hierop te wachten om zo in te schatten wanneer zij de rijbaan kunnen betreden. Ook dit zorgt voor een vergrote veiligheid van deze inrichting. Als laatste geldt dat haaksparkeren de meest efficiënte vorm van ruimtegebruik voor parkeerplaatsen is.

Hetgeen voor de Groesbeekseweg geldt, is ook voor de Bovensteweg van toepassing. Het haaksparkeren langs de Bovensteweg is niet bezwaarlijk of ongewoon. Daarnaast geldt dat de snelheid op dit traject laag is; men komt net van de kruising af of nadert de kruising met verminderde snelheid. De combinatie haaksparkeren en lage snelheid vormt in deze zin geen verkeersonveilige situatie.

De belangengroep benoemt ook het advies van het Gelders Genootschap ten aanzien van het project, waarbij aangegeven is dat haaks parkeren langs de zijde aan de Groesbeekseweg niet gewenst is. Dit is echter niet op basis van verkeerskundige argumenten onderbouwd, maar op basis van groen. Dit advies wordt daarom niet verder meegenomen in de behandeling.

De belangengroep benoemt verder ook de noodzaak voor een opstelplaats voor hulpdiensten, zoals brandweer en ambulance. Dit is vanuit verkeerskundig aspect geen vereiste voor een appartementencomplex van deze grootte. De enige eis vanuit brandveiligheid is de mogelijkheid om de ingang tot op 10 meter te kunnen benaderen. Hiervoor dient de entreezone zodanig te worden ingericht dat een voertuig van de hulpdiensten dit kan betreden.

Loendersloot Groep B.V. ©

Het vooraf aanwijzen van parkeerplaatsen ten behoeve van mindervaliden is niet van toepassing tenzij bepaald door vigerend beleid. Gemeente Mook en Middelaar kent echter geen specifiek beleid op dit vlak. Toekomstige bewoners kunnen, indien benodigd, zelf een aanvraag voor een specifieke gehandicaptenparkeerplaats doen. Op dat moment wordt bepaald of en waar deze geplaatst zal worden. Overigens wordt in het huidige ontwerp (appendix 3) reeds rekening gehouden met één gehandicaptenparkeerplaats (gemarkeerd met MVA).

5.2 Weginrichting Groesbeekseweg

De weginrichting van de Groesbeekseweg is momenteel niet geheel passend bij een 30 km/h-zone. De afwaardering is uitgevoerd conform de 'sobere inrichting' van Duurzaam Veilig, waarbij alleen de bebording is aangepast (een zeer gebruikelijke methode). Echter, in een goed ingerichte 30 km/h zone geldt dat er geen sprake is van gescheiden inrichtingen voor verkeersgebruikers en dat alle kruisingen gelijkwaardig zijn. Beiden zijn niet van toepassing op de Groesbeekseweg; er liggen suggestiestroken voor fietsers en de Groesbeekseweg kent meerdere geregelde kruisingen waarbij de Groesbeekseweg in de voorrang ligt (zie figuur 6).

Hoewel de huidige weginrichting niet optimaal is, is het toepassen van de 'sobere inrichting' niet ongebruikelijk.



Figuur 6: weergave van het wegvak Groesbeekseweg, zoals deze tussen komgrens en rotonde met de N271 is vormgegeven.

Conclusie: de ligging van de (reeds deels aanwezige) haakse parkeerplaatsen, in combinatie met het overrijdbare trottoir, is verkeerskundig gezien juist en veilig. Het omvormen naar langsparkeren parallel aan de straat is daardoor niet benodigd. Wel is het zo dat de verkeersveiligheid van het onderzoeksgebied verder gebaat zou zijn bij een betere inrichting van de Groesbeekseweg, maar dit staat los van de voorziene herontwikkeling.

Loendersloot Groep B.V. ©

6 Conclusie en oordeel

Voor het concept-bestemmingsplan Groesbeekseweg 19 te Mook is door Loendersloot Groep een onderzoek uitgevoerd naar de parkeervraag van de herontwikkeling en de verkeersveiligheid van de voorziene haakse parkeerplaatsen. Op basis van ons onderzoek en de literatuur, is vastgesteld dat het bestemmingsplan voorziet in een passende en verkeerskundig juiste invulling voor de herontwikkeling.

De toepassing van haakse parkeerplaatsen aan zowel de Bovensteweg als Groesbeekseweg is geen ongewone dan wel verkeersonveilige situatie. Wel geldt dat wij de gemeente adviseren om de weginrichting van de Groesbeekseweg zodanig in te richten dat er sprake is van een geloofwaardige 30 km/h-zone.

De parkeerbalans zoals opgemaakt door de gemeente en opgesteld in het concept-bestemmingsplan van 28 september 2020 is correct. Wel wordt hierbij opgemerkt dat het aantal benodigde parkeerplaatsen altijd naar boven dient te worden afgerond, waarmee de totale parkeervraag afgerond op 27 parkeerplaatsen uitkomt. Dit is één parkeerplaats meer dan in het concept-bestemmingsplan vermeld. Deze parkeerplaats dient op eigen terrein te worden aangelegd of op de openbare ruimte te worden opgevangen. In het geval wordt gekozen voor het opvangen van deze extra parkeerplaats in de openbare ruimte, dient aanvullend parkeeronderzoek te worden uitgevoerd.

Het eindoordeel van Loendersloot Groep is dat er geen aanmerkelijk verkeerskundig bezwaar is tegen de herontwikkeling, wanneer de initiatiefnemer kan voorzien in het opvangen van een parkeervraag van 27 parkeerplaatsen.

Loendersloot Groep B.V. ©

Appendix 1

Koop, appartement, midden									
	Parkeerkencijfers (per woning)								
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel oplaadpunten
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Zeer sterk stedelijk	0,8	1,6	1,0	1,8	1,2	2,0	1,4	2,2	0,3 - 0,5% per woning
Sterk stedelijk	0,9	1,7	1,1	1,9	1,3	2,1	1,5	2,3	
Matig stedelijk	1,0	1,8	1,2	2,0	1,4	2,2	1,5	2,3	
Weinig stedelijk	1,0	1,8	1,3	2,1	1,5	2,3	1,5	2,3	
Niet stedelijk	1,0	1,8	1,3	2,1	1,5	2,3	1,5	2,3	
Opmerking Aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning									

BRON: CROW 381 'Toekomstbestendig Parkeren'

Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)									
	Parkeerkencijfers (per woning)								
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel oplaadpunten
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Zeer sterk stedelijk	0,5	1,3	0,6	1,4	0,7	1,5	0,9	1,7	0,3 - 0,5% per woning
Sterk stedelijk	0,6	1,4	0,7	1,5	0,9	1,7	1,0	1,8	
Matig stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	1,0	1,8	1,0	1,8	
Weinig stedelijk	0.7	1,5	0,8	1,6	1,0	1,8	1,0	1,8	
Niet stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	1,0	1,8	1,0	1,8	
Opmerking Aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning									

BRON: CROW 381 'Toekomstbestendig Parkeren'

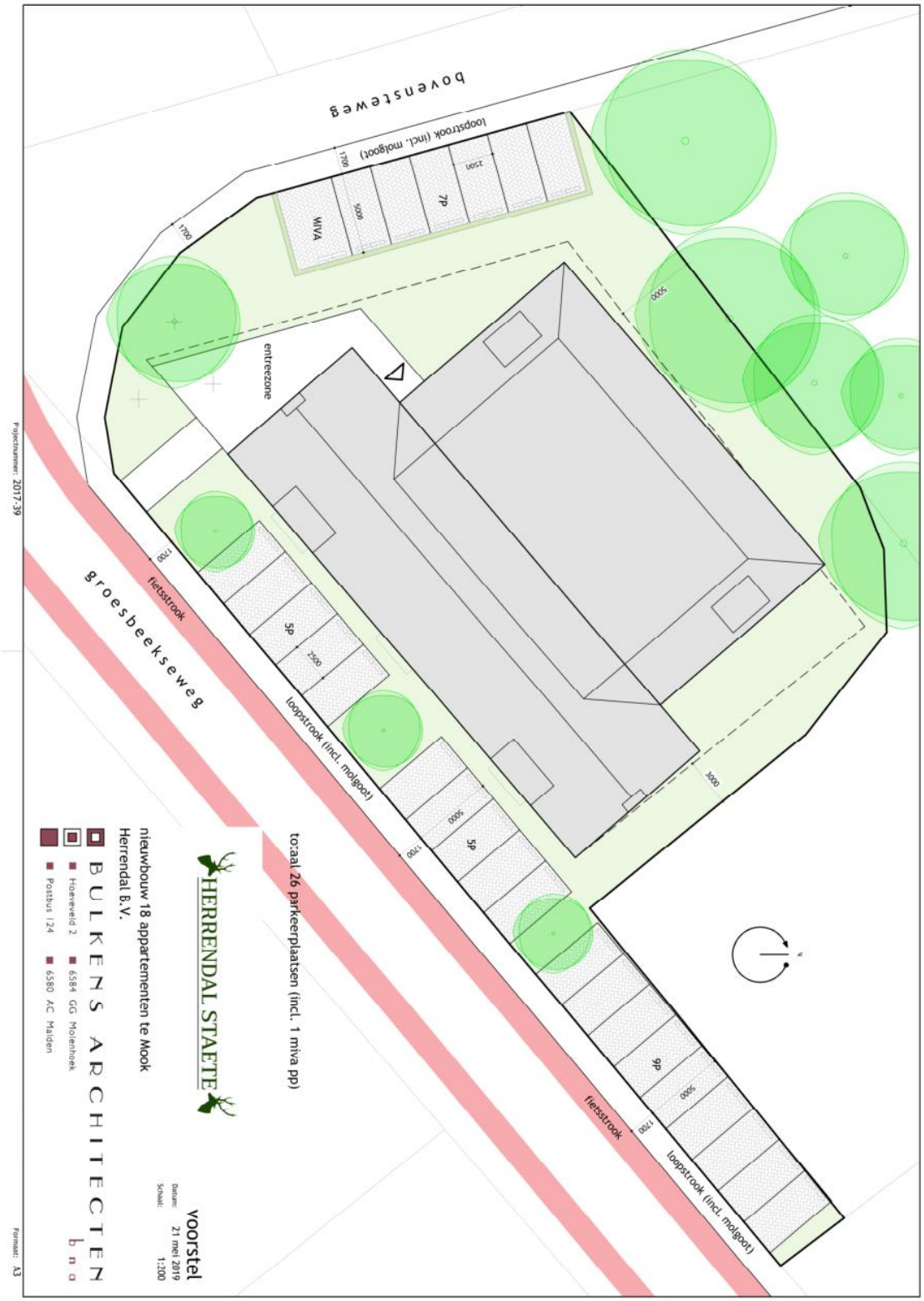
Loendersloot Groep B.V. ©

Appendix 2

					Intensiteiten gebaseerd op gemiddelde werkdagen				
		Snelheid	Snelheid		etmaal (0-24)				
Van	naar	gem.	v85		cat 1	cat 2	cat 3	2+3	1+2+3
Richting: Koningin Julianastraat (west)	Richting: Pastoor Fabritiusstraat (oost)	41	47		2198	132	31	163	2361
Richting: Pastoor Fabritiusstraat (oost)	Richting: Koningin Julianastraat (west)	40	45		1942	127	27	154	2095

Loendersloot Groep B.V. ©

Appendix 3



Loendersloot Groep B.V. ©



21 januari/22 november - 08:30uur



21 januari/22 november - 11:00uur



21 januari/22 november - 14:00uur

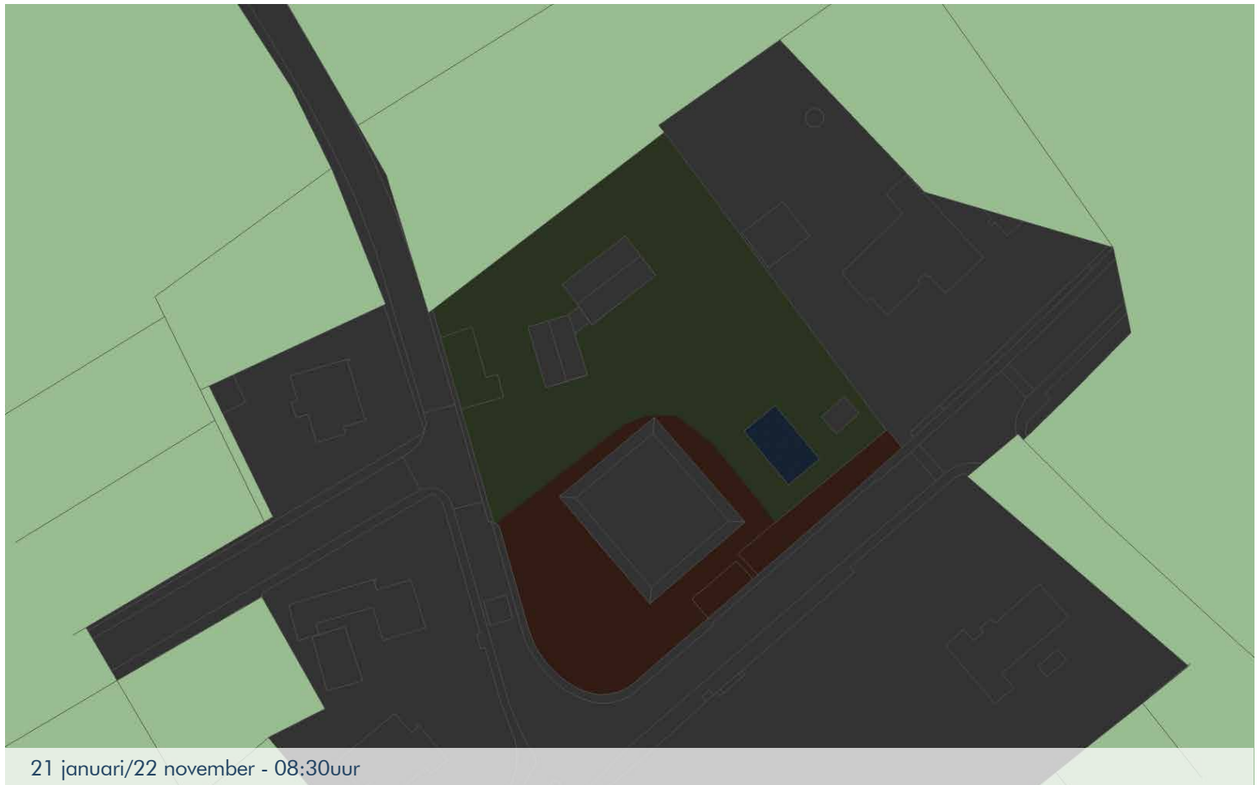


21 januari/22 november - 16:30uur

Groesbeekseweg 19 | Gemeente Mook en Middelaar

Bezonningsstudie | Huidige situatie | oktober 2019

BURO SRO



21 januari/22 november - 08:30uur



21 januari/22 november - 11:00uur



21 januari/22 november - 14:00uur

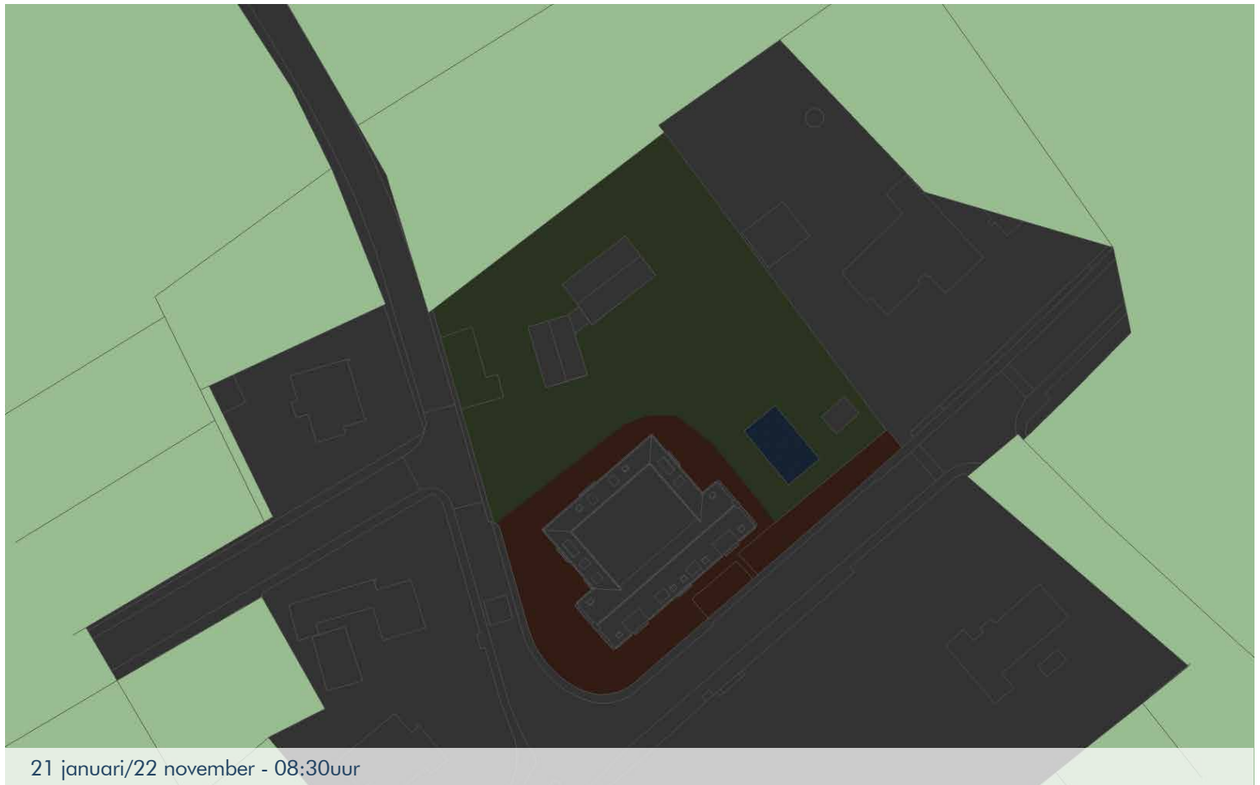


21 januari/22 november - 16:30uur

Groesbeekseweg 19 | Gemeente Mook en Middelaar

Bezonningsstudie | Maximale bebouwing | oktober 2019

BURO SRO



21 januari/22 november - 08:30uur



21 januari/22 november - 11:00uur



21 januari/22 november - 14:00uur



21 januari/22 november - 16:30uur

Groesbeekseweg 19 | Gemeente Mook en Middelaar

Bezonningsstudie | Toekomstige situatie | oktober 2019

BURO SRO



21 maart/september - 08:30uur



21 maart/september - 11:00uur



21 maart/september - 14:00uur

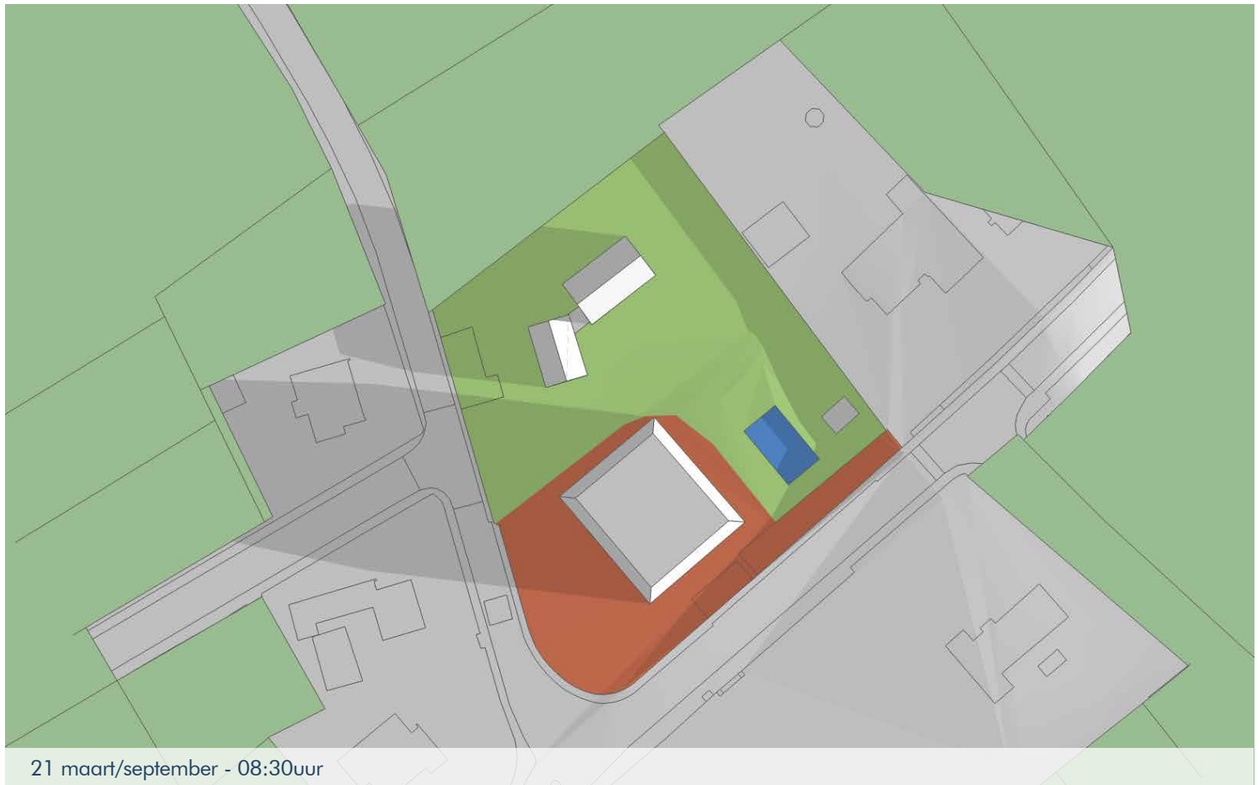


21 maart/september - 16:30uur

Groesbeekseweg 19 | Gemeente Mook en Middelaar

Bezonningsstudie | Huidige situatie | oktober 2019

BURO SRO



21 maart/september - 08:30uur



21 maart/september - 11:00uur



21 maart/september - 14:00uur



21 maart/september - 16:30uur

Groesbeekseweg 19 | Gemeente Mook en Middelaar

Bezonningsstudie | Maximale bebouwing | oktober 2019

BURO SRO



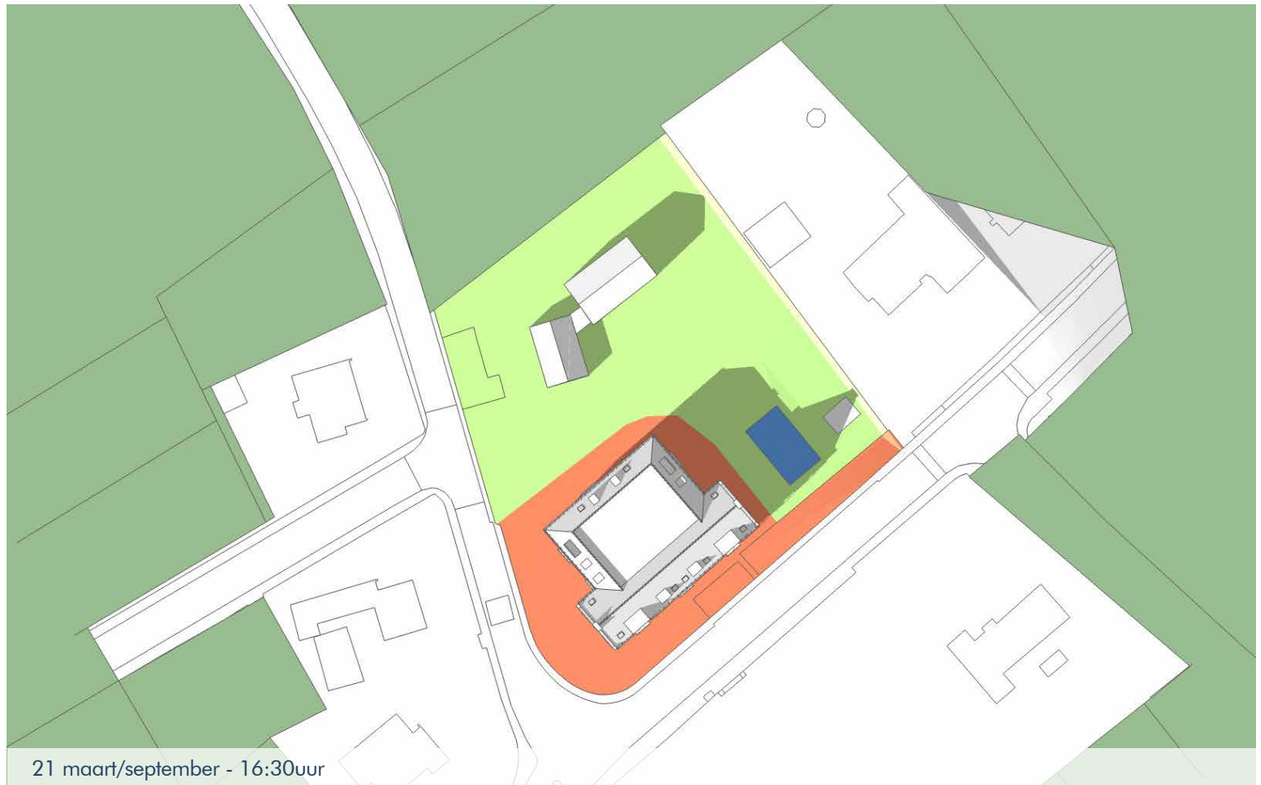
21 maart/september - 08:30uur



21 maart/september - 11:00uur



21 maart/september - 14:00uur



21 maart/september - 16:30uur

Groesbeekseweg 19 | Gemeente Mook en Middelaar

Bezonningsstudie | Toekomstige situatie | oktober 2019

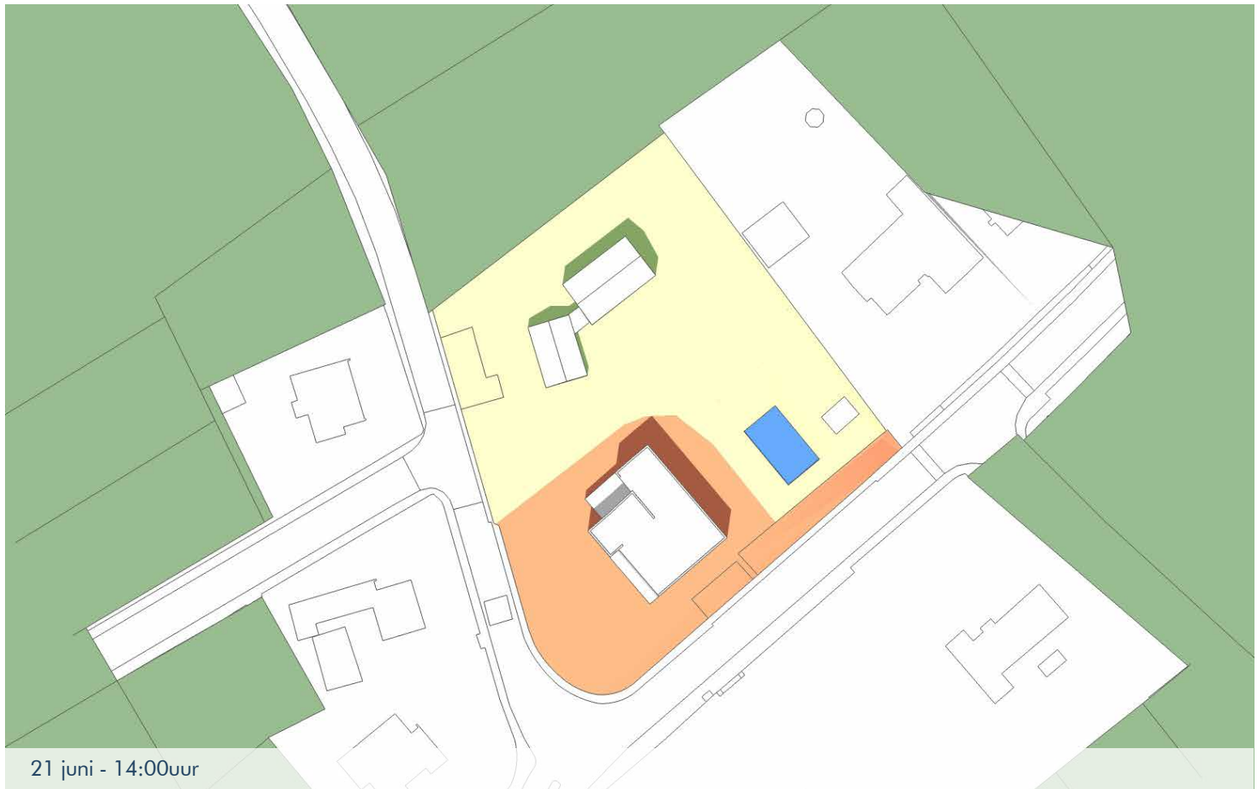
BURO SRO



21 juni - 08:30uur



21 juni - 11:00uur



21 juni - 14:00uur



21 juni - 16:30uur

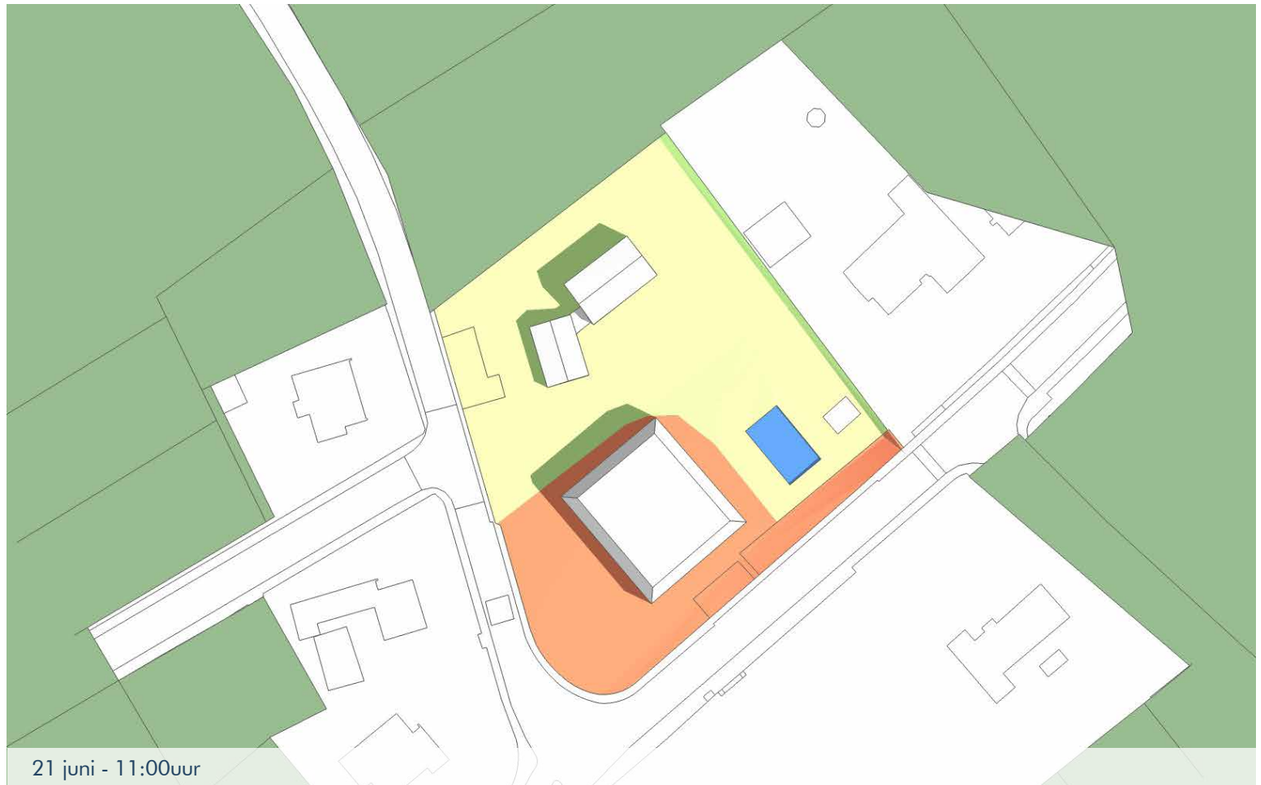
Groesbeekseweg 19 | Gemeente Mook en Middelaar

Bezonningsstudie | Huidige situatie | oktober 2019

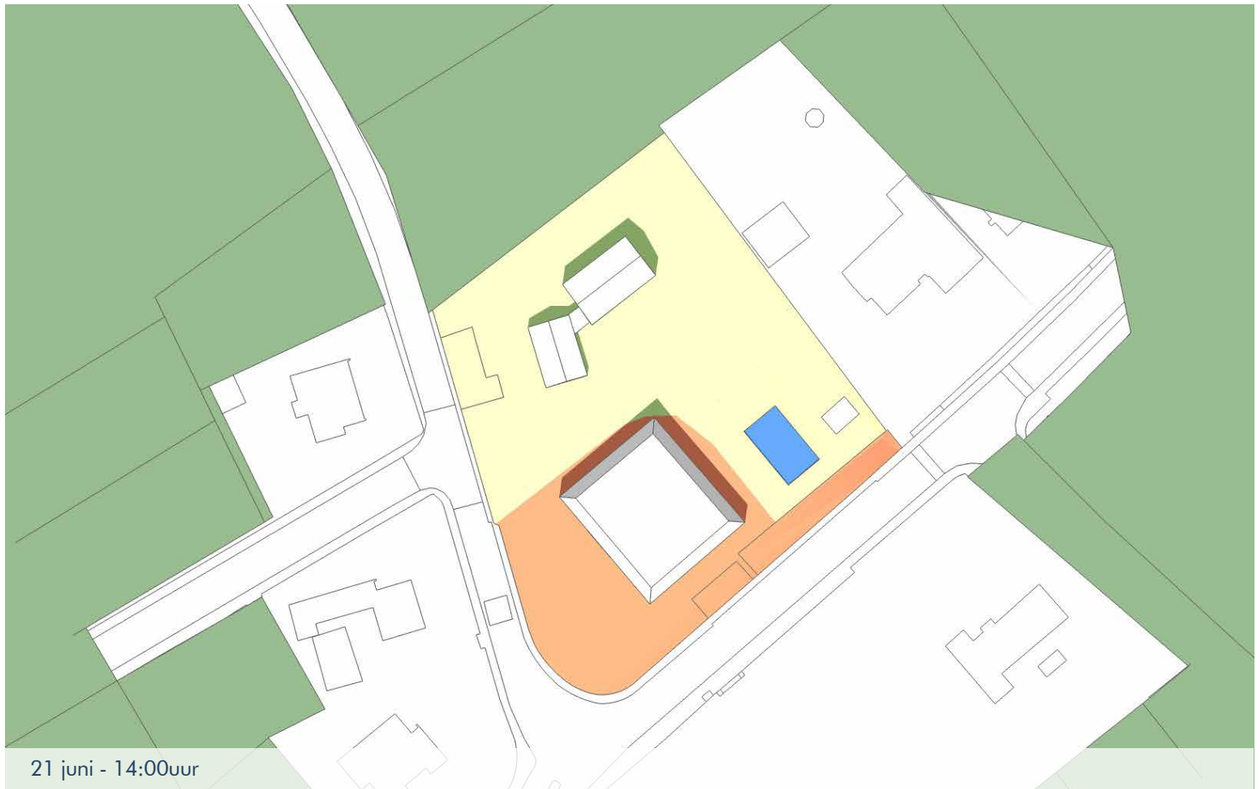
BURO SRO



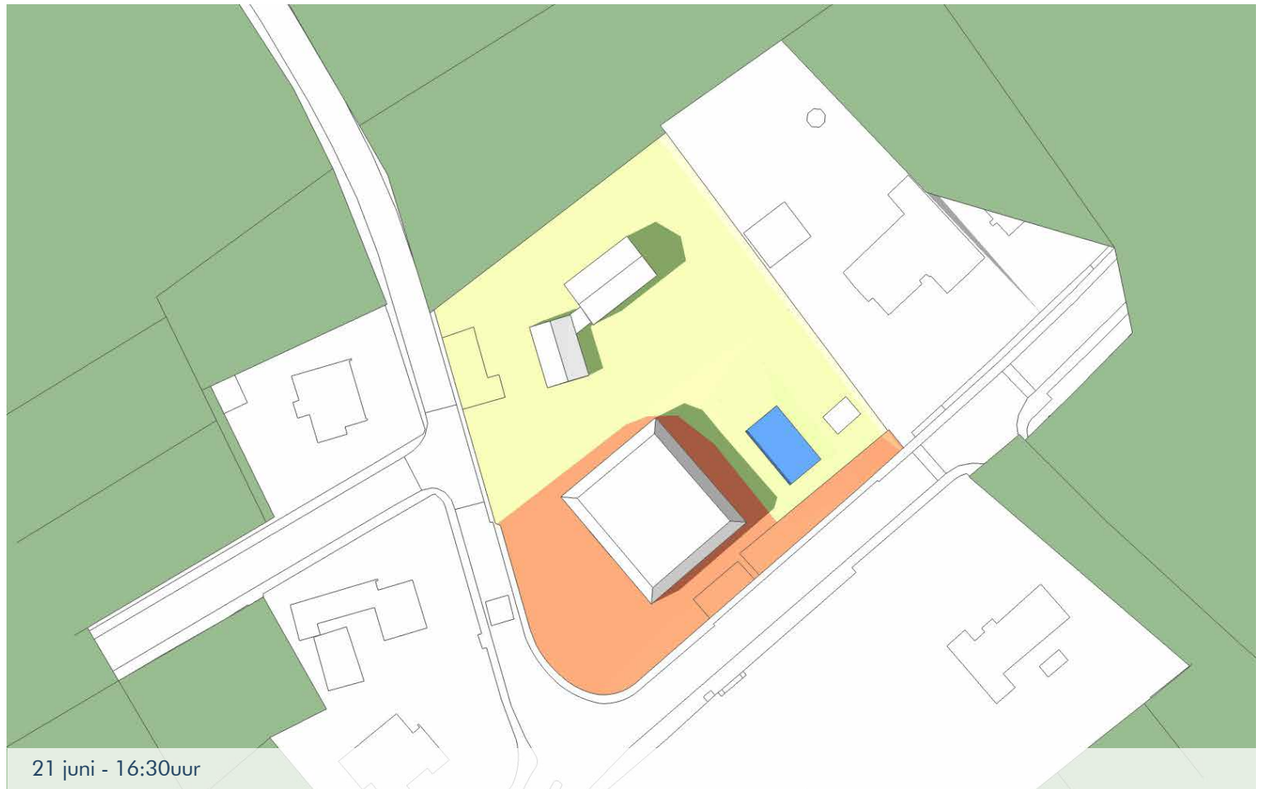
21 juni - 08:30uur



21 juni - 11:00uur



21 juni - 14:00uur



21 juni - 16:30uur

Groesbeekseweg 19 | Gemeente Mook en Middelaar

Bezonningsstudie | Maximale bebouwing | oktober 2019

BURO SRO



21 juni - 08:30uur



21 juni - 11:00uur



21 juni - 14:00uur



21 juni - 16:30uur

Groesbeekseweg 19 | Gemeente Mook en Middelaar

Bezonningsstudie | Toekomstige situatie | oktober 2019

BURO SRO

MEMO

Arnhem : 28 oktober 2019
Onderwerp : Bezonningsstudie Groesbeekseweg 19 Mook
Kenmerk : 43.20.03
Bijlagen : Bezonningsstudie Groesbeekseweg 19

---

1. Aanleiding

Deze memo is een toelichting op de door Buro SRO opgestelde bezonningsstudie voor de beoogde ontwikkeling van een appartementengebouw aan de Groesbeekseweg 19 te Mook. In de studie wordt onderzocht welke gevolgen de voorgenomen ontwikkeling heeft voor de bezonning van het perceel Bovensteweg 2.

2. Gehanteerde methode bezonningsstudie

Om inzicht te geven in de gevolgen van de nieuwbouw voor de bezonning van Bovensteweg 2 zijn bezonningstekeningen opgesteld. Deze tekeningen zijn gemaakt voor drie situaties:

- De huidige situatie (bestaande bebouwing)
- De maximale toegestane bebouwing op grond van het geldende bestemmingsplan 'Mook en Molenhoek'
- De beoogde nieuwbouw.

Aan de hand hiervan kan de schaduwwerking van de huidige situatie en de maximaal toegestane bebouwing vergeleken worden met de schaduwwerking van de beoogde toekomstige situatie.

Er bestaan geen landelijk wettelijk vastgelegde normen en eisen ten aanzien van bezonning. In de jurisprudentie wordt wel regelmatig gerefereerd aan een studie van het TNO waarin normen zijn opgenomen voor bezonning. Deze studie is gericht op de zoninval van een gebouw, voor de bezonning van tuinen zijn geen normen vastgelegd.

De 'lichte' TNO-norm (voldoende bezonning) stelt dat sprake moet zijn van ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari – 21 oktober (gedurende 8 maanden) in het midden van de vensterbank (binnenkant raam).
De 'strenge' TNO-norm (goede bezonning) stelt dat sprake moet zijn van ten minste 3 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 21 januari – 22 november (gedurende 10 maanden) in het midden van de vensterbank (binnenkant raam).
In dit onderzoek stelt het TNO dat tussen 22 november en 21 januari de zon zo laag staat dat deze periode niet relevant is in de beoordeling of sprake is van goede bezonning.

In ons onderzoek zijn bezonningstekeningen gemaakt voor de meest bepalende data binnen de maatgevende periode van het jaar volgens de strenge TNO-norm:

- 21 januari/22 november: het moment dat de zon het laagst staat
- 21 maart/september: de dag dat de zon recht boven de evenaar staat (stand halverwege de laagste zonnestand en hoogste zonnestand;
- 21 juni: de dag dat de zon het hoogst staat.

Voor deze dagen zijn op tijdstippen verspreid over de dag berekeningen uitgevoerd om de bezonning goed in beeld te krijgen. Dit zijn de tijdstippen 8.30 u, 11.00 u, 14.00 u en 16.30 u. Op 21 januari/22 november is het tijdstip van 8.30 u niet relevant, aangezien de zon dan onder is.

Buro SRO Oost BV
Sweerts de Landasstraat 50
6814 DG ARNHEM

026 – 35 23 125
arnhem@buro-sro.nl
www.buro-sro.nl

KvK: 50835645
BTW: NL8229.48.540.B01
IBAN: NL95INGB0005519647

BURO SRO
stedenbouw + ruimtelijke ordening + ontwikkelingsmanagement

3. Uitgangspunten bij de studie

Voor de bezonningsstudie is een aantal uitgangspunten gehanteerd:

- door architectenbureau Bulkens is een 3D-model aangeleverd (2017-39_Acad-bestand.dwg) wat gebruikt is in de bezonningsstudie;
- het model is in de juiste Rijksdriehoek coördinaten gelegd (RD);
- het model is in de juiste tijdzone ingesteld (UTC+02:00);
- er is geen rekening gehouden met zomer en wintertijd;
- er is geen rekening gehouden met schaduwwerking van bestaande omliggende objecten zoals bomen, hagen, erfscheidingen of overige bebouwing.
- er is rekening gehouden met plaatselijke verhogingen van het maaiveld.

In het model is dus rekening gehouden met hoogteverschil vanaf de Groesbeekseweg richting het betreffende perceel aan de Bovensteweg.
Op het perceel aan de Bovensteweg 2 is aan de zijde van het plangebied sprake van hoge bomen en beplanting. Alhoewel van deze beplanting in de huidige situatie een fikse schaduwwerking uitgaat, is in de bezonningstekeningen hiermee geen rekening gehouden. Er is inzichtelijk gemaakt welke gevolgen de nieuwbouw heeft voor de bezonning in de situatie dat de eigenaar van Bovensteweg 2 alle beplanting heeft verwijderd.

4. Uitkomsten

Uitkomsten 21 januari en 22 november
In de winter staat de zon het laagst en is de bezonning het kortst. Vanwege de laagstaande zon zijn de schaduwen lang. Om 11 u, 14 u en 16.30 u ontstaat er schaduw van de bebouwing in alle drie de situaties van Groesbeekseweg 19 op de woning van het perceel van Bovensteweg 2. De lange schaduwvlakken reiken tot aan de woning tussen 11 u en circa 15.30 u. De nieuwbouw geeft iets meer schaduw doordat het schaduwvlak breder is dan dat van het bestaande gebouw en de maximaal toegestane bebouwing.

Uitkomsten 21 maart en 21 september
In het vroege voor- en najaar zijn de schaduwvlakken alleen in de ochtend lang. De rest van de dag reikt de schaduw niet ver het perceel op. Doordat de woning van Bovensteweg 2 ten noordoosten ligt, reiken de schaduwvlakken niet meer tot aan de woning.
In de middag uur veroorzaakt het nieuwe te ontwikkelen appartementencomplex een zeer beperkte vermeerdering van schaduw in de tuin als gevolg van het hogere deel van de kap van het nieuwe gebouw.

Uitkomsten 21 juni
In de zomer, wanneer de zon het hoogst staat, ontstaat er in de ochtend (8.30 u en 11 u) geen vermeerdering van schaduw op het noordelijk gelegen perceel. Vanaf het begin van de middag (14 u) valt er in de nieuwe situatie enige schaduw op een heel beperkt deel van de voortuin van het naastgelegen perceel. Met name ook als gevolg van de kapconstructie van de nieuwbouw.

5. Conclusie

Door de beoogde ontwikkeling is er een marginale toename van de beschaduwing van de woning in de wintermaanden. In de lente en in de zomer geeft de nieuwbouw geen extra schaduw op de woning. De TNO-norm van een goede bezonning op de woning wordt ruimschoots gehaald.

Vooral op het perceelsdeel direct ten oosten van de nieuwbouw is in het voor- en najaar sprake van enige vermindering van bezonning. Dit wordt veroorzaakt door de kap van het nieuwe gebouw aan de zijde van de Groesbeekseweg. Hiervan is alleen sprake in de situatie dat de eigenaar van het perceel alle bomen om zijn perceel verwijderd. In de huidige situatie met bomen, is de nieuwbouw niet maatgevend voor de beschaduwing, maar is de bestaande beplanting op Bovenweg 2 maatgevend.

MM20055718

Belangengroep "de Wolkenkrabber "Mook

GEMEENTE MOOK C.A.
Afdeling Planning
Ingekomen
d.d. 27 OKT. 2020
Nummer
Opbergen O Paraaf .....

Aan de gemeenteraadsleden van
Gemeente Mook en Middelaar
Raadhuisplein 6
6585 AP Mook
Kopie:
burgemeester en wethouders
Gemeente Mook en Middelaar

Mook, 27 oktober 2020

Geachte Heer Van Santvoyk,

Hierbij de zienswijze van belangengroep "De Wolkenkrabber" op het ontwerpbestemmingsplan Groesbeekseweg 19, zoals dat op 28 september 2020 ter inzage is gelegd op het gemeentehuis, zoals wij eerder hebben besproken met de wethouders Wienhoven en Peeters, in maart 2020.

De belangengroep van omwonenden "De Wolkenkrabber" maakt zich grote zorgen over het concept bestemmingsplan voorgesteld door Gommers, waarbij het appartementen complex veel te groot wordt. Wel steunt de belangengroep het idee om het oude bankgebouw aan de Groesbeekseweg 17-19 te vervangen door een kleinschalig gebouw, dat qua omvang overeenkomt met het huidige oude bankgebouw.

De opmerkingen en bezwaren tegen het huidige plan Groesbeekseweg 19, zijn al eerder neergelegd in onze brief van 30 juni 2019, gericht aan Herrendal BV en het College van Burgemeester en Wethouders en de gemeenteraad. In deze zienswijze voeren we nieuwe feiten en argumenten aan.

We denken dat het plan niet voldoet aan de gestelde eisen voor de herinrichting van Groesbeekseweg 19, vastgelegd in hun B&W advies dd 2 augustus 2018 (kenmerk mm18008744) en de brief aan Gommers BV dd 16 0ktober 2018 (kenmerk zm 181800783) (Bijlage 1 en 2). Wij wachten sinds maart 2020 nog altijd op antwoord van B&W waarom zij dit plan ondersteunen en daarmee afwijken van hun eigen eisen en de adviezen van het Gelders Genootschap. Wij vragen de leden van de gemeenteraad nadrukkelijk, de wethouders Wienhoven en Peeters uit te laten leggen waarom ze dit pad hebben gekozen.

Hoogachtend,
De leden van de belangengroep "De Wolkenkrabber"

De leden van de belangengroep "De Wolkenkrabber"

Groesbeekseweg 28

Groesbeekseweg 24-26

Pastoor Fabritiusstraat 2

Pastoor Fabritiusstraat 4

Groesbeekseweg 20

Bovensteweg 1

Marielle Schuld
Bovensteweg 3

Bovensteweg 5

Bovensteweg 9

Bovensteweg 2

Bovensteweg 4

Bovensteweg 7

Zienswijze van belangengroep "De Wolkenkrabber" op het ontwerpbestemmingsplan Groesbeekseweg 19.

Oktober 2020.



MM2030 | DE SCHATKAMER
TOEKOMSTVISIE MOOK EN MIDDELAAR 2030 ?

Mook, 1 november 2020,

Geacht college van B&W en overige Gemeenteraadsleden,

Bij dezen de zienswijze van belangengroep "De Wolkenkrabber" op het ontwerpbestemmingsplan Groesbeekseweg 19, zoals dat op 28 september 2020 ter inzage is gelegd op het gemeentehuis, zoals wij eerder hebben besproken met de wethouders Wienhoven en Peeters, in maart 2020.

De belangengroep van omwonenden "De Wolkenkrabber" steunt het plan om het oude bankgebouw aan de Groesbeekseweg 17-19 te vervangen met een nieuw kleinschalig gebouw, dat qua omvang overeenkomt met het huidige oude bankgebouw.

De opmerkingen en bezwaren tegen het huidige conceptplan in het concept bestemmingsplan Groesbeekseweg 19, zijn al eerder neergelegd in onze brief van 30 juni 2019, gericht aan Herrendal BV en het College van Burgemeester en Wethouders en de gemeenteraad. De bezwaren in deze brief blijven bestaan.

Onze belangrijkste bezwaren tegen het ontwerp plan zijn:

1. B&W komen hun eisen gesteld aan Gommers BV over de herinrichting Groesbeekseweg 19 niet na.

Het ontwerp bestemmingsplan voldoet op geen enkele wijze aan de voorwaarden voor herontwikkeling van de Groesbeekseweg 19, zoals neergelegd in het B&W advies dd 2 augustus 2018 (kenmerk mm18008744) (bijlage 1) en de brief aan Gommers BV dd 16 oktober 2018 (kenmerk zm 181800783) (bijlage 2).

2. Het voorgestelde gebouw is te groot.

In de brief aan Gommers BV dd 16 oktober 2018 (kenmerk zm 181800783) wordt duidelijk als voorwaarde gesteld: "*wij kunnen instemmen met een appartementencomplex in twee lagen met een forse kap*".

De hoogte van het hoofdgebouw is 1,5 maal zo hoog als het huidige gebouw en er zijn 4 bouwlagen gepland, twee maal zoveel als de door de gemeente gestelde eisen. Het bebouwde oppervlak van het nieuwe gebouw is twee keer zo groot als het huidige gebouw terwijl de ruimte om groen aan te planten vermindert met 60%. Het bouwvolume verdubbelt ruimschoots van 2650 m^3 tot 5850 m^3 . Kortom: dit is een plan dat niet past is in deze omgeving. Het gebouw is te hoog en te groot (tabel 1). Naar onze mening moeten de oppervlakte, de hoogte en het volume van het gebouw ongeveer hetzelfde blijven als het huidige gebouw (goothoogte 6.0 meter, bouwhoogte 10 meter) en het aantal woonlagen beperkt blijven tot twee zoals de gemeente als voorwaarde stelde.

Tabel 1. Vergelijking huidige (bank) gebouw en het geplande gebouw van Gommers. *Zie ook bijlage 6 en blz 4.*			
	Huidige gebouw	Plan Gommers	Grootte plan t.o.v. huidige gebouw
Kavel oppervlak	1345 m2	1345 m^2	nvt
Bebouwd oppervlak	265 m^2	535 m^2	200%
Groen	465 m^2	280m^2	-60%
Lengte gevel op 5 meter van de buren	7 meter	22 meter	300 %
Lengte gevel Groesbeekseweg	16 meter	33 meter	200%
Hoogte gebouw	10 meter	15 meter	150%
Bouwvolume	+2650 m^3	+5850 m3	220%
Hoogte gebouw gemeten van niveau Bovenste weg	10 meter	15 meter	150%
Woonlagen	nvt	4	nvt
Aantal wooneenheden	1	18	+1800%

Toelichting.

Door de gemeente werd advies ingewonnen bij het Gelders Genootschap over het eerste plan van 2018 en het tweede plan van 2019. Het genootschap maakte de volgende opmerkingen:

- Advies naar aanleiding van het eerste plan van 2018, dat qua opzet en omvang niet afweek van het huidige plan .
  - Voor de planontwikkeling van de nieuwbouw is een massief bouwwerk niet gewenst"
  - Advies plan aanpassen tot gebouw met twee bouwlagen met forse kap. (Nokhoogte 12 meter t.o.v Groesbeekseweg; Goothoogte 6-6,5 meter), positie ongeveer overeenkomend met het bestaande gebouw zodanig dat er voldoende ruimte is om het beeld van bebouwing in het bos te bereiken.

- Advies naar aanleiding van het huidige plan 2019 (bijlage 3).
  Wij adviseren het bouwvolume aan de Groesbeekseweg in te korten, zodat meer ruimte blijft voor groen op de hoek van de Bovensteweg. Daarnaast adviseren we het nevenvolume in breedte te beperken tot 2 appartementen, zodat meer privacy mogelijk is voor het buurperceel[1].

Visie van de belangengroep "de Wolkenkrabber".

De omwonenden zijn het volledig oneens met de huidige nieuwbouwplannen en voelen zich gesteund door de adviezen van het Gelders Genootschap. Hoewel de gemeente duidelijke voorwaarden heeft gesteld aan herinrichting van de Groesbeekseweg 19, is het onbegrijpelijk dat de gemeente en de projectontwikkelaar de voorwaarden gesteld door de gemeente, de adviezen van het Gelders Genootschap en de opmerkingen van de omwonenden zonder enige toelichting volledig van tafel hebben geveegd.

---

[1] *Zie bijlage 3* **Dit advies betekent: inkorten van de gevel aan de Groesbeekseweg en aanpassen van de breedte van het nevengebouw tot 2 appartementen dus door deze gevel met 7 meter in te korten tot ongeveer 15 meter zodat in het souterrain en op de begane grond en de eerste verdieping ieder 1 appartement komt te vervallen. De oplossing die nu gekozen is door van 3 appartementen op de eerste verdieping twee te maken voldoet volstrekt niet aan het advies van het Gelders genootschap omdat de gevelbreedte niet ingekort wordt, met alle gevolgen voor de privacy op het buurperceel. Hoewel het Gelders genootschap geen concrete adviezen geeft voor het inkorten van de gevel aan de Groesbeekseweg, zal de architect ook hier een oplossing voor kunnen vinden, waarbij inkorten met 1/3 van de gevellengte voor de hand ligt.**

Een indruk van de huidige situatie en de situatie met een gebouw conform het advies van het Gelders Genootschap en een gebouw volgens voorstel Gommers









3. Er zijn te veel appartementen gepland.

Een appartementengebouw met 18 appartementen is niet acceptabel. De bestemming van het huidige gebouw zou wijzigen van kantoor met één appartement tot 18 appartementen. Dat beïnvloedt de woonomgeving zodanig, dat privacy en woongenot ernstig bedreigd worden. Het huidige kantoorgebouw is momenteel alleen in gebruik tijdens kantooruren en niet in het weekend, 's avonds en 's nachts. Een veel kleiner complex met maximaal 10 appartementen zou tegemoet komen aan onze bezwaren.

Het perceel Bovensteweg 2 is broedgebied van de groene specht, de appelvink, het winterkoninkje (schuwt lichte plekken om te nestelen) en de bosduif. Door het situeren van 10 appartementen in het nevengebouw aan de noord-westzijde kan lichtschade de woonomgeving van deze vogels benadelen. Het argument dat het plan alleen uitvoerbaar is met achttien appartementen, is op niets gebaseerd. De gemiddelde prijzen van appartementen in de regio (gemiddelde vraagprijs in de regio is € 374.000; tabel 3) is zo hoog dat ook met een beperkt aantal appartementen een uitstekende kostendekkende exploitatie kan worden gerealiseerd. Overigens heeft een goed woningmarktonderzoek in samenwerking met de gemeente, zoals geëist door B&W niet plaatsgevonden. Het bellen van een enkele makelaars uit de regio is beslist geen goed woningmarkt onderzoek.

Visie van de belangengroep "de Wolkenkrabber".

Een appartementencomplex met 18 appartementen is schadelijk voor het leef milieu, de privacy van omwonenden en is door de gemiddeld hoge prijzen van appartementen vanuit het oog van bedrijfsvoering absoluut niet noodzakelijk. De belangengroep pleit daarom voor een kleiner gebouw met een maximum van 10 appartementen. **De omwonenden hechten aan een goed woningmarktonderzoek.**

4. Aantasting van de groenstructuur.

In het B&W advies van 2 augustus 2018 (kenmerk mm18008744), blz 4, alinea 3, stellen B&W over het woningbouwprogramma: "*Het perceel Groesbeekseweg is gelegen aan de rand van de stuwwal in een groene omgeving. Wij vinden het wenselijk dat deze groene omgeving behouden blijft. Wij vragen dan ook om bij de verdere uitwerking van het bouwplan aandacht te geven aan een groene inpassing van het bouwplan*"

Het huidige plan komt absoluut niet overeen met de voorwaarde van B&W.

Toelichting:

Door de grootte van het gebouw maakt dat aan de voorwaarden van B&W niet voldaan kan worden: aanpassen van de groenstructuur aan de wens van 'bebouwing in het bos', net zoals alle huizen in de omgeving van de Bovensteweg zijn ingebed in het omliggende bos. Het enorme appartementen complex parasiteert op het groen van belendende percelen en ontneemt het zicht op de prachtige bosrijke omgeving. Wij zijn dan ook van mening dat het gebouw de groen landschappelijke waarde van het dorp schaadt. In deze omgeving, die grenst aan het bos en aan waardevolle natuur, past een

kleiner gebouw dat wordt omzoomd door bomen en dat zodoende wordt opgenomen in de bosrijke omgeving. Het gebouw kan zo een waardevolle bijdrage leveren aan een hoogwaardige woonomgeving, die echt past bij "wonen in het bos".
Voor de bouw van het gebouw dat dicht tegen de erfgrens met het perceel Bovensteweg 2 staat gepland, is het noodzakelijk, alle overhangende takken op het perceel Bovensteweg te kappen en bestaat het reële gevaar dat de wortels van de bomen worden beschadigd of gekapt moeten worden. Door het nevengebouw in te korten met 1 appartement op alle woonlagen, conform het advies van het Gelders Genootschap, wordt dit probleem omzeild.

Visie van de belangengroep "de Wolkenkrabber".
De belangengroep is van mening dat B&W zich niet houden aan de voorwaarden die door hen zijn geformuleerd voor de herinrichting van Groesbeekseweg 19, zoals die zijn vastgelegd in het B&W advies (mm1800-8744) van 2 augustus 2018. De belangengroep pleit voor een kleiner gebouw met mooie groenvoorziening, die past in de filosofie van de ontwikkeling van het dorp aan de zijde van de stuwwal, met als richtsnoer "bouwen in het bos". De belangengroep is tegen een gebouw waaromheen een goede groenstructuur niet kan gedijen en de bomen op de belendende percelen worden bedreigd.

5. Parkeren van bewoners appartementen Groesbeekseweg 19.

In de brief van 16 oktober 2018 (kenmerk zm1000783) aan Gommers BV stellen B&W over parkeren, het volgende:
Rondom het gebouw en in het verlengde aan de Groesbeekseweg is een behoorlijke parkeercapaciteit aanwezig. Wij vinden het wenselijk dat het parkeren op eigen terrein plaatsvindt. Dit kan eventueel ook met een parkeerkelder. De parkeernorm voor het appartementencomplex zal gebaseerd zijn op de CROW-normen.

Het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt vastgesteld met de CROW richtlijnen. Deze zijn onder meer afhankelijk van het aantal appartementen en in welke categorie ze vallen (goedkoop, midden/goedkoop, en duur)

Parkeerbehoefte.
De door de gemeente gebruikte uitgangspunten voor de berekening van de parkeerbehoefte volgens de CROW richtlijnen zijn onjuist. De werkelijke uitgangspunten zijn vastgelegd in de notitie van kennisplatform verkeer en vervoer in de notitie *Parkeren en ruimtelijke ordening een wereld te winnen (www.kpvv.nl) (bijlage 4)*. De door de gemeente gebruikte CROW uitgangspunten zijn flexibel en zodanig toegepast dat zij uitkomen op een capaciteit die precies past. Bij de berekening is uitgegaan van 9 koopappartementen in het midden segment en 9 huurappartementen in het segment midden/goedkoop .
De kenmerken van de geplande appartementen zijn samengevat in onderstaande tabel. Er zijn 13 appartementen met een oppervlakte > 90 m^2 en 5 kleinere (tabel 2).

	Tabel 2. Opbouw van het appartementencomplex Groesbeekseweg 19.					
	Appartementen noord-west zijde (oppervlakte in m^2 exlusief 11 m^2 berging)			Appartementen Groesbeekseweg zijde (oppervlakte in m^2 exclusief 11 m^2 berging)		
verdieping	1	2	3	4	5	6
2	93	93m^2	-	128 m^2	128 m2	
1	114	114	-	90 m^2	90 m^2	90 m^2
BG	87 +tuin	40+ tuin	87+tuin	90 m^2	90 m^2	90 m^2
souterrain	87 m^2	40	87 m^2	-	-	-

Gezien de grootte en uitstraling van het complex vraagt de classificatie om aanpassing aan de realiteit. De 13 appartementen > 90m2 moeten als duur geclassificeerd. worden. De gemiddelde vraagprijs van dergelijke appartementen in de regio Mook is namelijk € 3620 per m^2, de gemiddelde vraagprijs € 374.000 (gegevens van funda, oktober 2020). De overige appartementen zouden dan beschouwd kunnen worden als middensegment en goedkoop, De gemiddelde vraagprijzen van 3 kamer appartementen met een oppervlakte van <90 m2 is € 324.000. (tabel 3).

Tabel 3. Vraagprijzen voor appartementen in de regio Mook				
Plaats	**Aantal m^2**	**Prijs per m^2 €**	**Vraagprijs €**	**KAMERS**
Malden	127	3346	425000	3
Cuijk	85	4224	359000	3
Cuijk	99	4192	415000	3
Cuijk	85	4224	359000	3
Cuijk	147	2891	425000	4
Cuijk	95	4158	395000	2
Cuijk	190			
Cuijk	94	2979	280000	3
Cuijk	77	3377	260000	3
Gennep	63	3325	209500	3
Mook	97	3454	425000	3
Mook	95	3421	325000	3
Malden	127+	4192	415000	3
Malden	74	2638	210000	3
Malden	129	3295	425000	3
Groesbeek	138	3442	395000	3
Nijmegen	98	3219	315000	3
Malden	92	2924	269050	3
Donker gearceerde rijen zijn appartementen < 90 m^2				

Dat betekent dat de totale parkeerbehoefte niet 26, maar <u>minimaal</u> 30 parkeerplaatsen is. Gezien het bovenstaande zijn 30 parkeerplaatsen nog aan de krappe kant. Waarom voorbij wordt gegaan aan de behoefte aan goed toegankelijke parkeerplaatsen gereserveerd voor minder validen [2] en opstelplaatsen voor hulpdiensten (artsen, ambulance, politie, brandweer en zorgmedewerkers), zoals beschreven in de integrale nota van toelichting Bouwbesluit 2012, is ons een raadsel. Dit betekent dat het aantal gewone

[2] **Nederland telt 1,6 miljoen (10% van de bevolking) mensen in de leeftijd van 12-79 jaar met een matige of ernstige lichamelijke beperking.(<u>https://www.allesoversport.nl/artikel/feiten-en-cijfers-over-het-aantal-mensen-met-een-beperking</u>). Omdat naar verwachting van de projectontwikkelaar vooral oudere bewoners zullen wonen in het complex is dit percentage waarschijnlijk hoger.**

parkeerplaatsen veel te klein is en ook het aantal plaatsen voor mindervaliden (gepland 1) veel te klein is en minstens 3 moet zijn. Door dit tekort aan parkeerplaatsen ontstaat er in de omliggende straten parkeeroverlast. Daarom moet rondom het gebouw meer parkeerruimte worden gecreëerd.

Tabel 3. Parkeerbehoefte afhankelijk van soort appartement volgens de belangengroep.			
Woningtype	**CROW parkeernorm Zie bijlage 4**	**aantal woningen**	**parkeerbehoefte**
Huur en koop, appartementen, duur	,1,9	12 appartementen ≥ 90 m^2	22,8
Koop /huur appartement midden/goedkoop	1,2	6 appartementen <87 m^2 en 2 van 40 m^2	8,4
Totaal		18	31,2

Parkeren en verkeersveiligheid (**zie ook bijlage 5.**).

Het realiseren van 19 haakse parkeerplaatsen aan de Groesbeekseweg is niet alleen tegen het advies van het Gelders Genootschap, maar is ook uit het punt van verkeersveiligheid zeer onzorgvuldig en gevaarlijk (Om deze te rechtvaardigen doet de initiatiefnemer samen met de gemeente een beroep op de zogenaamde 30 km zone. Echter ter plaatse van het geplande gebouw passeren per etmaal 4456 voertuigen (tabel 4). Gemotoriseerde voertuigen (gemiddelde snelheid > 47 km/uur) en fietsen (> 30 km/uur) komen met grote snelheid van de stuwwal afrijden, met, door de steile afdaling, een veel langere remweg (**zie bijlage 5**!). Daar moeten de geparkeerde auto's achteruit de Groesbeekseweg oprijden. Gemotoriseerde voertuigen passeren daar 4456 maal per dag of wel 3,1 maal per minuut (tabel 4): 4110 lichte voertuigen en 317 middel(zware) voertuigen per etmaal; Tijdens het (schemer) donker is dat 1189 maal (= bijna 1x per minuut) tussen 7-9 uur en 19-23 uur in de periode dat het een deel van het jaar (schemer)donker is. Dat is vragen om grote moeilijkheden. Hier is de veiligheid ernstig in het geding en wordt het gebruik 30 km zone misbruikt, de gemeente handelt daarmee wel juist naar de letter van de wet maar beslist niet in de geest van de wet. Dit terwijl de gemeente verantwoordelijk is voor de verkeersveiligheid en risico aansprakelijk is (kelderluik Arrest, Hoge Raad, 1965)
Zorgelijk is het ontbreken van opstelplaatsen voor hulpdiensten (denk aan brand in het gebouw terwijl er geen plaats is gereserveerd voor de brandweer. Hetzelfde geldt voor ambulances die altijd een gereserveerde opstelplaats moeten hebben bij de ingang van het gebouw.

Tabel 4. verkeersverplaatsingen Groesbeekseweg gemeten in december 2019.			
	Periode	Aantal voertuigen	Aantal voertuigen Per minuut
Ochtendspits	7-9 hr	685	0,48
Avondspits	16-18 hr	898	0,6
Avond	19-23	504	0,35
0verdag	7-19	3682	2,55
Etmaal	0-24	4462	3,1

Vanuit de Groesbeekseweg rijden frequent fietsers, wielrenners (25 km/uur) en auto's (30 km/uur) de Bovensteweg in. Daar zijn de geplande haakse parkeerplekken ongeveer 18 meter vanaf de Groesbeekseweg gepland. Dat betekent dat weggebruikers die 30 km per uur rijden, binnen 2 seconden bij de haakse parkeerplaatsen aankomen, kortom een levensgevaarlijke situatie, vooral voor de frequent passerende en hard rijdende wielrenners.

Visie van de belangengroep "de Wolkenkrabber".

Het is onbegrijpelijk dat B&W akkoord zijn gegaan met het plan vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, zeker als men zich realiseert dat Veilig Verkeer Nederland een dringend advies heeft gegeven de verkeerssituatie aan de Groesbeekseweg te verbeteren. Terwijl de gemeente

verantwoordelijk is voor de verkeersveiligheid en risico aansprakelijk is (kelderluik Arrest, Hoge Raad, 1965)
De belangengroep vindt dat de projectontwikkelaar en de gemeente de CROW criteria op een dusdanige wijze hebben toegepast dat het past binnen de mogelijke parkeercapaciteit aan de Groesbeekseweg en de Bovensteweg, Maar deze capaciteit is volstrekt irreëel, temeer daar er geen parkeerplaatsen voor invaliden en voertuigen voor hulpdiensten zijn gepland. Volgens juist toegepaste CROW criteria is de parkeerbehoefte niet 26 parkeerplaatsen, maar minimaal 30, exclusief parkeerplekken voor invaliden en opstelplaatsen voor hulpvoertuigen.
Vanuit het oogpunt van veiligheid moet haaks parkeren met de groots mogelijke kracht worden ontraden (bijlage 5)en daarom moet het aantal parkeerplaatsen aan de Groesbeekseweg drastisch worden teruggebracht, zodat er parallel aan de rijbaan geparkeerd kan worden, hetgeen in lijn is met het advies van het Gelders Genootschap. Dit heeft het voordeel dat de parkeermogelijkheden voor de bewoners gegarandeerd zijn, wat ook de woonomgeving zeer ten goede komt. Ook als alle appartementen t.z.t te koop worden aangeboden, blijft er voldoende parkeerruimte over.

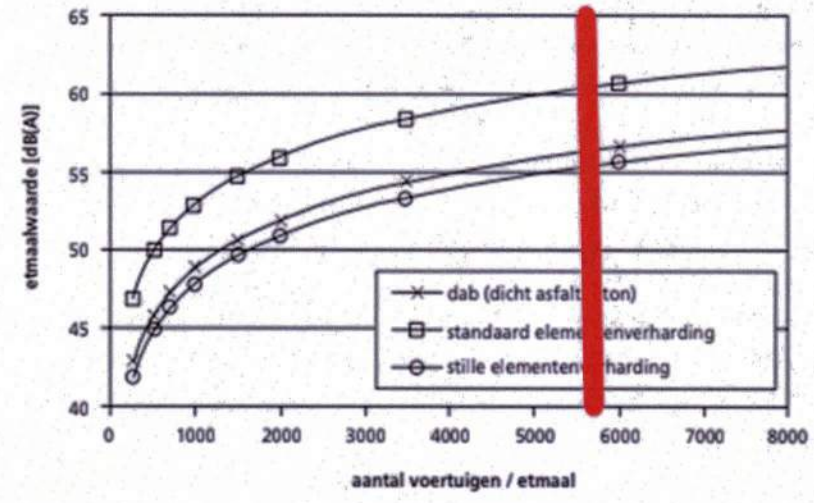
Overlast.

De Groesbeekseweg wordt behandeld als 30 km zone weg. Daarop is de gevelbelasting berekend van het nieuwe gebouw. Echter, uit verkeerstellingen op de Groesbeekseweg, is gebleken dat het aantal verkeersverplaatsingen meer dan 4400 per etmaal is en dat de gemiddelde snelheid tussen de Pastoor Fabritiusweg en de Julianaweg 47 km/uur is en ter plaatse van het gebouw veel hoger. Uit onderstaande grafiek moge duidelijk zijn dat de geluidsoverlast ernstig onderschat wordt als je er van uit gaat dat van een 30 km zone waar normaliter ongeveer 500 voertuigen passeren, wat voor een woonerf een reëele schatting is. Echter niet op de Groesbeekseweg, die als 30 km zone is gebombardeerd, terwijl de gemeente zelf heeft gemeten dat er gemiddeld 47 km/uur wordt gereden, en meer dan 4400 gemotoriseerde voertuigen per etmaal passeren, waarvan een aanzienlijk deel zwaar vrachtverkeer is, terwijl de Groesbeekseweg op geen enkele manier voldoet aan de eisen van een 30 km weg. Zo zijn in 30 km zones, voorrangskruisingen niet gewenst en de gemiddelde snelheid van 47 km/uur duidelijk maakt, dat de snelheidsbeperkende maatregelen niets uithalen en zelfs ongevallen uitlokken. Een dergelijke weg maakt erg veel lawaai, geschat op > 65dB (zie grafiek)met pieken tot 85 dB (door de drempels gemaakt van klinkers). Lawaai, waarvan de omwonenden last en gezondheidsschade ondervinden[3], zeker als zij tegenover een solide gevel van 495 m2 wonen, die al dat geluid hun kant op zal kaatsen[4]. De gevolgen van de situatie die ontstaat na het bouwen van het appartementencomplex, is vanuit verkeersveiligheid onbegrijpelijk. Het is niet te begrijpen, dat B&W een dergelijke situatie tolereert en zelfs verdedigt. Vanuit milieutechnisch oogpunt en het oogpunt van geluidsoverlast voor omwonenden een ontoelaatbare situatie en vanuit het oogpunt van burgerlijk fatsoen volstrekt onacceptabel. De gevels aan de zuid-oost zijde en aan de Groesbeekseweg zullen daarom geluiddempend moeten worden geconstrueerd.

---

[3] **Lawaai van > 4400 voertuigen zorgt voor stress en gezondheidsschade. Vooral als je de hele dag door wordt blootgesteld aan hard geluid, is dat slecht voor je. Je hebt meer stress en dat geeft een verhoogde kans op hart- en vaatziektes. En slapen of geconcentreerd werken, gaat natuurlijk ook een stuk beter bij een niet te hoog geluidsniveau. (De Ingenieur 6 augustus 2018: GEVEL ALS GELUIDDEMPER)**

[4] **Glazen, stalen en betonnen gevels weerkaatsen zoveel verkeerslawaai dat op straat een oncomfortabel geluidsniveau kan ontstaan. De Duitse onderzoeker Jochen Krimm laat zien dat de gevels die dit probleem veroorzaken, het ook kunnen oplossen. 'Architecten moeten hiermee aan de slag.**
(De Ingenieur 6 augustus 2018: GEVEL ALS GELUIDDEMPER)



DE ETMAALWAARDE AFHANKELIJK VAN DE VOERTUIGINTENSITEIT VOOR EEN TYPISCHE 30 KM/H-STRAAT

Privacy.

In uw B&W advies dd 2 augustus 2018 (kenmerk mm18008744), blz 6, alinea 3, stelt u: Het perceel Groesbeekseweg 19 grenst aan de woning op Bovensteweg 2 en Groesbeekseweg 21 . Zowel bij de wand grenzend aan Bovensteweg 2 als de wand die grenst aan Groesbeekseweg 21 zal rekening gehouden moeten worden in verband met de privacy.

Het gebouw, zowel aan de Groesbeekseweg zijde als aan de noord-west zijde, schenden de privacy van vooral de huizen aan de Groesbeekseweg 21, 24,26, 28 en 17. Het huis aan de Pastoor Fabritiusweg 2 en de huizen aan de Bovensteweg 1,2 en 4. De omwonenden vinden dat niet acceptabel.

Visie van de belangengroep "de Wolkenkrabber".

De toename van de geluidsoverlast door het appartementengebouw en de inbreuk op de privacy van bewoners in tenminste negen woningen, vindt de belangengroep onacceptabel. Het beroep dat B&W doet op de mogelijkheden van de Groesbeekseweg als 30 km zone, is juist volgens de letter van de wet maar volkomen niet naar de geest van de wet, omdat de weg op geen enkele wijze voldoet aan de eisen van 30 km wegen/zones Dat blijkt uit de enorme verkeersbelasting en de gemeten hoge gemiddelde snelheden. Dat B&W akkoord gaat met het huidige plan en zich niets gelegen laat liggen aan het advies van Veilig Verkeer Nederland om de veiligheid op de Groesbeekseweg te verbeteren is volstrekt onbegrijpelijk. Om geluidsoverlast te voorkomen moeten geluiddempende gevels worden geconstrueerd.

De omwonenden verenigd in de belangengroep "de wolkenkrabber" hebben ernstig bezwaar tegen het concept bestemmingsplan Groesbeekseweg 19 om de volgende redenen:

1. ***Het voorstel bestemmingsplan is volledig <u>in strijd met het advies van B&W van 2 augustus 2018 (kenmerk mm18008744) en de brief van B&W aan Gommers BV Nijmegen dd 16 oktober 2018 9Kenmerk zm1800783).</u>***
2. ***Het gebouw is veel te groot en past niet in de bosrijke omgeving.***
3. ***Het gebouw bedreigt de groenstructuur en past niet bij de visie van de gemeente over dit deel van het dorp: "bouwen in het bos" en bedreigt de ecologische structuur.***
4. ***B&W brengen de verkeersveiligheid in gevaar, terwijl zij het dringende advies van Veilig Verkeer Nederland hebben gekregen om deze veiligheid juist te verbeteren.***
5. ***Het aantal parkeerplaatsen is volstrekt onvoldoende en haakse parkeerhavens aan de Groesbeekseweg en Bovensteweg zijn gevaarlijk en ontsieren de dorpse uitstraling van Mook.***
6. ***Het gebouw in haar huidige vormgeving veroorzaakt ernstige overlast en schaadt de privacy van omwonenden in hoge mate.***

Bijlage 1

2m18.000783

B&W Advies

Gemeente Mook en Middelaar

Bureau:	Samenleving	*Datum:*	2 augustus 2018
Samensteller:	College van B&W van Mook en Middelaar		
Overleg:	Samenleving	*Documentnummer:*	mm18000744
Portefeuillehouder:	Wethouder C.G.P.M. Peters en G.J.M. Wienhoven	*Openbaar:*	Ja
Raadscommissie:	N.v.t	*Nee, vanwege:*	
Commissie d.d.:		*OR inlichten:*	
Raadsvergadering d.d.:		*Inwerkingtreding besluit:*	

Akkoord Afdelingshoofd		Opmerkingen:
Akkoord Secretaris		Opmerkingen:

Akkoord Burgemeester		Opmerkingen:
Akkoord Wethouder		10.10.2018.
Akkoord Wethouder		* Conform advies;
Akkoord Wethouder		* In brief passage duurzaamheid opnemen.
Bespreken Burgemeester		
Bespreken Wethouder		
Bespreken Wethouder		
Bespreken Wethouder		Datum beslissing B&W:

1. Onderwerp

Herontwikkeling Groesbeekseweg 19 te Mook

2. Voorstel om te besluiten

- Onder voorwaarden instemmen met het principeverzoek voor de herontwikkeling van Groesbeekseweg 19 te Mook;
- Instemmen met de concept brief aan de initiatiefnemers.

3. Toelichting

Inleiding / Aanleiding
Gommers Nijmegen BV heeft een principeverzoek ingediend voor een herontwikkeling van het perceel Groesbeekseweg 19 te Mook. Naar aanleiding van het verzoek heeft het Gelders Genootschap een onafhankelijk stedenbouwkundig advies uitgebracht. De initiatiefnemers hebben vervolgens een inhoudelijke reactie gegeven en aanpassingen doorgevoerd op het oorspronkelijk plan. Mede op basis van het advies van het Gelders Genootschap is nu een integrale afweging gemaakt en een advies opgesteld. De integrale afweging heeft uiteindelijk geleid tot een positief advies. Wel zijn er voorwaarden gekoppeld aan dit positief advies.

Probleemstelling / Centrale vraag
Is het college van B&W bereid om medewerking te verlenen aan een herontwikkeling van Groesbeekseweg 19 te Mook te behoeve van woningbouw?

Oplossingsrichtingen
Niet van toepassing.

Afweging
Het principeverzoek betreft een herontwikkeling van de locatie Groesbeekseweg 19 te Mook. Het gaat om een kantoorlocatie waar tot voor kort een accountantskantoor was gevestigd. In het verleden heeft de Rabobank hier een kantoor gehad. Het gaat om een perceel met kadastraalnummer A 3934 met een oppervlakte van 1660 m2. In het bestemmingsplan Mook-Molenhoek heeft de locatie de bestemming 'Gemengd'. Het bouwblok binnen de bestemming heeft een oppervlakte van ongeveer 550 meter. Binnen het bouwblok mag een gebouw worden gerealiseerd met een maximale goothoogte van 6 meter en een nokhoogte van 10 meter. Binnen de bestemming 'gemengd' zijn de functies kantoren, dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen toegestaan. Alle drie wel beperkt tot de eerste bouwlaag. Daarnaast is wonen toegestaan, met dien verstande dat geen woningen zijn toegelaten op de eerste bouwlaag. Het principeverzoek gaat uit van de sloop van het kantoor en nieuwbouw van een wooncomplex met 23 appartementen. Een deel van deze appartementen (15 in totaal) zou geschikt zijn voor starters op de woningmarkt. Het verzoek past niet binnen het vigerend bestemmingsplan. Wanneer de gemeente Mook en Middelaar het wooncomplex mogelijk wil maken zal het bestemmingsplan moeten worden herzien. Om een goede afweging te kunnen maken is het principe verzoek getoetst aan het woonbeleid van de gemeente en andere verschillende relevante beleidsvelden. Verder is het initiatief getoetst aan diverse (ruimtelijke) aspecten. Het gaat om de aspecten: ruimtelijke kwaliteit, verkeer en parkeren, milieuaspecten (bijvoorbeeld geluid), duurzaamheid en bodem.

Woonbeleid
De gemeenteraad van Mook en Middelaar heeft in mei 2017 de gemeentelijke woonvisie vastgesteld. Deze woonvisie dient gezien te worden als een uitwerking van het regionaal woonbeleid van Noord Limburg zoals dat is opgeschreven in de regionale woonvisie Noord Limburg. In zowel de regionale woonvisie Noord Limburg als in de gemeentelijke woonvisie is een woningbouwprogramma opgenomen voor Mook en Middelaar. Dit woningbouwprogramma is de basis voor nieuwbouw de aankomende jaren. Wanneer de gemeente nieuwe initiatieven van meer dan 10 woningen wil toevoegen aan het woningbouwprogramma dan zal dit met de regio moeten worden afgestemd. Voor het centrum van Mook zijn 50 woningen opgenomen in het woningbouwprogramma. Deze woningen

zijn gereserveerd voor diverse locaties binnen het centrum van Mook. Op dit moment worden in het centrum in ieder geval het woonzorgcomplex met de aanvullende grondgebonden woningen gebouwd. Het gaat om 8 grondgebonden woningen en 13 appartementen. Daarnaast worden 24 wooneenheden gerealiseerd in de woonzorgvoorziening. Deze zorgwoningen worden niet meegeteld in het woningbouwprogramma. Het gaat hier immers om zogeheten wooneenheden waar 24-uurs zorg geboden wordt. Deze eenheden vallen onder een maatschappelijke bestemming en dienen niet gezien te worden als reguliere wooneenheden. Dit betekent dat nog 29 woningen binnen het centrum van Mook kunnen worden toegevoegd. Andere mogelijke ontwikkellocaties in het centrum van Mook zijn de locaties Rijksweg 84 (de voormalige Centra) en mogelijk de locatie Koningin Julianastraat 3/3a (voormalig Pellus gebouw). Op dit moment is het onduidelijk of en welke ontwikkelingen er precies zullen gaan plaatsvinden op de genoemde locaties. Ten aanzien van de locatie Rijksweg 84 wil de gemeente dat hier appartementen gerealiseerd worden. Ook ten aanzien van de locatie aan de Koningin Julianastraat zijn er mogelijkheden voor appartementen.

De locatie Groesbeekseweg 19 ligt in de directe nabijheid van het centrum van Mook. De afstand tot het gemeenschapshuis is ongeveer 100 meter. Gezien de ligging en de beperkte afstand tot de andere projecten in het centrum van Mook wordt geadviseerd om dit plan te zien als onderdeel van het woningbouwprogramma voor het centrum van Mook. De 23 woningen zoals in het principeverzoek zijn benoemd passen binnen de plancapaciteit voor het centrum van Mook. Andere (woningbouw) plannen komen hierdoor niet in gevaar.

In de woonvisie wordt voor de toets van nieuwe woningen verwezen naar een afwegingskader. Dit afwegingskader is opgenomen als bijlage van de woonvisie. Het afwegingskader gaat uit van 3 afwegingen. Het verzoek om 23 appartementen te realiseren is aan dit kader getoetst. Ten eerste dient getoetst te worden of het bouwplan kwantitatief past binnen de woonvisie. Door het bouwplan onder de capaciteit van het centrumplan Mook te schuiven wordt aan deze voorwaarde voldaan. De tweede vraag is of de ontwikkeling bijdraagt aan de ruimtelijke kwaliteit. In dit geval gaat het om een kantoorgebouw dat geruime tijd leeg staat. Gezien de huidige markt is het voorstelbaar dat het lastig is om een nieuwe huurder voor het pand te vinden. Het feit dat er geen huurder is gevonden is waarschijnlijk ook één van de redenen geweest dat er is gezocht naar een andere functie/invulling van de locatie. Verdere leegstand kan de ruimtelijke kwaliteit van de locatie en omgeving verder aantasten. Dit is onwenselijk. Door de locatie een nieuwe duurzame ontwikkeling te geven is de kwaliteit voor de toekomst gewaarborgd. Geconstateerd wordt dat de planontwikkeling een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit met zich meebrengt. Het aspect ruimtelijke kwaliteit zal later in dit advies nader worden behandeld. Tot slot wordt gevraagd of het woningbouwprogramma passend is binnen de woonvisie. Wanneer dit niet het geval is dient het verzoek aangepast te worden. Het bouwplan gaat uit van 23 appartementen in totaal. Hiervan zouden 15 appartementen met een oppervlakte tussen de 45 en 55 meter geschikt moeten zijn voor starters. In het verzoek staat niet in welke prijsklasse deze woningen vallen. Het is belangrijk om hier meer duidelijkheid over te krijgen. In de woonvisie van de gemeente zijn bewust geen harde aantallen benoemt voor het nieuwbouwprogramma. Gesteld wordt dat de nieuwbouwproductie dient aan te sluiten bij de actuele vraag. Op basis van een analyse van de woningmarkt wordt in de woonvisie gesteld dat er behoefte is aan woningen in de verschillende (prijs)segmenten. Geconstateerd wordt dat er zowel behoefte is aan meer sociale huur alsook aan huurwoningen in de vrije sector en dan met name het middensegment (prijsklasse tussen de € 700 en € 1000). In de woonvisie is specifiek aandacht voor starters- en jongere huishoudens. Het is gewenst om ook voor deze doelgroep te bouwen.

Het bouwplan zoals nu voorligt gaat uit van 23 appartementen, waarvan 15 startersappartementen. De startersappartementen hebben een grootte van 45 m2 tot 55 m2. Op basis van het verzoek is niet duidelijk welke prijsklasse de initiatiefnemer in gedachten heeft voor deze startersappartementen. In de gemeentelijke woonvisie worden bedragen genoemd van € 400 tot € 500 per maand. Het is de vraag of deze prijzen hier haalbaar zijn.

In het centrum van Mook zijn meerdere locaties waar woningen zijn gedacht. Eén van deze locaties is Rijksweg 84 (voormalige Centra). De gemeente wil deze locatie verkopen ten behoeve van een herontwikkeling en heeft bij de verkoop als voorwaarde meegegeven dat bij het woningbouwprogramma rekening gehouden moet worden met de gemeentelijke wens om hier goedkope wooneenheden te realiseren. Het is de vraag of een tweede locatie in de directe nabijheid van Rijksweg 84 een soortgelijk programma moet hebben. De verwachting is dat een dergelijk aantal 'goedkope' appartementen in Mook niet aansluit bij de behoefte. De verwachting is dat er in Mook wel behoefte is aan goedkope appartementen voor onder andere starters, maar beperkt. Naast de 15 startersappartementen zijn er 8 andere appartementen gedacht. Het is niet duidelijk in welke prijsklasse deze appartementen komen. In de woonvisie staat dat er ruimte is huurwoningen in de vrije sector. Het lijkt wenselijk om een deel van de appartementen te realiseren in het middensegment met een prijs tussen de € 700 en € 1000.

Zoals eerder aangegeven dient er bij nieuwbouw vraaggericht ontwikkeld te worden. Oftewel het toekomstige aanbod dient aan te sluiten bij de actuele vraag. Wat deze vraag precies is, is lastig om te bepalen. Daarnaast kan de behoefte in een korte tijd veranderen. Op basis van een inschatting van de huidige markt in Mook en gezien de andere woningbouwontwikkelingen in de directe nabijheid van het perceel wordt geadviseerd om weliswaar in te stemmen met het planinitiatief, maar vooralsnog niet met het gewenste programma. Het daadwerkelijke programma zal bepaald moeten gaan worden op basis van een goed marktonderzoek en in samenwerking met de gemeente. Het is aan de initiatiefnemers om dit marktonderzoek uit te voeren. Dit onderzoek zal vervolgens ook gebruikt kunnen worden als onderbouwing van het initiatief in het kader voor de ladder voor duurzame verstedelijking. Gezien de landelijke wetgeving is het noodzakelijk om aan te geven dat de voorgenomen nieuwe stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte. "*De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.*" (artikel 3.1.6 lid 2 Bro).

Overige beleidsaspecten, regionaal, provinciaal en landelijk
In de Provinciale Omgevingsvisie Limburg 2014 staat het provinciaal beleid. Deze visie is voor de verschillende beleidsvelden uitgewerkt in een regionale visie. Uit de regionale uitwerkingen van het POL2014 met betrekking tot detailhandel, kantoren en bedrijfslocaties blijkt dat er in Mook geen, of beperkte, behoefte bestaat aan deze genoemde functies. Het omzetten van deze kantoorlocatie naar woningbouw past in een tendens die vaker zichtbaar is in kleine kernen. Door de locatie een nieuwe bestemming te geven wordt verloedering voorkomen.

Ruimtelijke kwaliteit
Het principeverzoek is ter advisering voorgelegd aan het Gelders Genootschap met het verzoek om advies uit brengen ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit. Naast een advies heeft het Gelders Genootschap de notitie stedenbouwkundige randvoorwaarden opgesteld. Het Gelders Genootschap is

van mening dat het initiatief te groot en te stedelijk is voor deze locatie. Het Gelders Genootschap geeft aan dat zij een voorkeur heeeft voor behoud van het bestaande pand. Wanneer dit niet haalbaar is, wordt geadviseerd om nieuwbouw te realiseren met een dorpse architectuur, met respect voor de ligging aan de bosrand. Het advies van het Gelders Genootschap met daarbij de 'stedenbouwkundige randvoorwaarden' is bij dit advies gevoegd. In de 'stedenbouwkundige randvoorwaarden' wordt een beschrijving gegeven van de ligging van het perceel; in welke context bevindt zich de locatie. Op basis van deze context zijn randvoorwaarden meegegeven ten behoeve van een herontwikkeling. In het stuk staat dat wanneer behoud en herbestemming van het huidige pand niet tot de mogelijkheden behoort nieuwbouw mogelijk is op ongeveer de positie van het bestaande gebouw zodanig dat er voldoende ruimte is om het beeld van 'bebouwing in het bos' te bereiken. De nieuwbouw zal moeten aansluiten op het dorpse karakter. Twee lagen met een forse kap behoort tot de mogelijkheden. Het Gelders Genootschap is van mening dat de karakteristieke gevelbanden een plaats moeten krijgen in het nieuwbouwplan. Voor de overige randvoorwaarden wordt verwezen naar het stuk van het Gelders Genootschap.

Bij brief van 19 juni 2018 hebben de initiatiefnemers gereageerd op het advies van het Gelders Genootschap. Bij deze reactie is een aangepast plan gevoegd waarbij rekening is gehouden met het advies van het Gelders Genootschap. In de reactie van 19 juni wordt aangegeven dat hergebruik van het bestaande pand niet haalbaar is. Een transformatie tot woongebouw levert een beperkt aantal te realiseren appartementen op, waarvan de indeling en functionaliteit niet aan de eisen van deze tijd beantwoorden. De initiatiefnemers geven aan dat zowel vanuit financieel economisch perspectief als vanuit bouwkundig oogpunt een transformatie naar woningen niet haalbaar is. Het Gelders Genootschap geeft aan dat wanneer behoud van het bestaande pand niet haalbaar is, het bouwvlak ten opzichte van de bebouwing in licht mate kan worden uitgebreid. Door de initiatiefnemers wordt aangegeven dat de verschillen in maatvoering tussen het bestaande gebouw en de nieuwbouw beperkt zijn. Naast een lichte uitbreiding aan de achterzijde vindt er een verbreding plaats aan de zijde van de Groesbeekseweg. Hier wordt het front verbreed ten opzichte van het huidige gebouw. De huidige frontbreedte is ongeveer 20 meter. In het nieuwbouwplan gaat de frontbreedte naar circa 30 meter. Door de frontbreedte te vergroten wordt niet alleen een groter gebouw mogelijk, maar wordt ook een rooilijn gecreëerd die evenwijdig loopt met de Bovensteweg en gelijk is aan de buren, Bovensteweg 2. Aldus de initiatiefnemers is een groter gebouw op deze locatie aan de Groesbeekseweg wel degelijk aanvaardbaar. Daar komt bij dat een beperking van de omvang van het gebouw zal leiden tot een beperking in het te realiseren programma.

Naar aanleiding van het advies van het Gelders Genootschap heeft de initiatiefnemer aanpassingen doorgevoerd die aansluiten bij de stedenbouwkundige randvoorwaarden die het Gelders Genootschap heeft opgesteld. Het aangepaste plan gaat uit van twee lagen met een forse kap, zoals ook wordt benoemd in het advies van het Gelders Genootschap. Het gebouw wordt wel groter dan het Gelders Genootschap voorstelt. Dit wordt veroorzaakt door een vergroting van het bouwvlak aan de achterzijde van het perceel. Daarnaast wordt de frontbreedte aan de Groesbeeksweg vergroot. De vergroting van het bebouwing aan de achterzijde past binnen het huidige bouwvlak van het bestemmingsplan. De grotere frontbreedte aan de Groesbeekseweg niet. De vraag is of dit volume te groot wordt en niet past in de omgeving. Gezien de beperkte uitbreiding ten opzichte van de bouwmogelijkheden van het vigerend bestemmingsplan en het feit dat in het aangepaste plan gewerkt wordt met een door het Gelders Genootschap voorgestelde kap wordt het plan zoals nu voorligt als acceptabel gezien. Wel zal bij de verdere uitwerking van het bouwplan rekening gehouden moeten

worden met randvoorwaarden zoals benoemd zijn in het advies van het Gelders Genootschap. Het gaat dan bijvoorbeeld om een goede groenstructuur en de aansluiting bij het dorpse karakter.

Het Gelders Genootschap vraagt specifiek aandacht voor de bestaande karakteristieke gevelbanden op het huidige pand. Wanneer wordt gekozen voor een variant waarbij het huidige pand gesloopt moet worden adviseert het Gelders Genootschap om deze gevelbanden terug te plaatsen. Geadviseerd wordt om dit advies over te nemen en de ontwikkelaar te vragen om de gevelbanden een plek te geven in het nieuwbouwplan.

Het perceel Groesbeekseweg 19 grenst aan de woning van Bovensteweg 2 en Groesbeekseweg 21. Zowel bij de wand grenzend aan het perceel van Bovensteweg 2 als de wand die grenst aan Groesbeekseweg 21 zal rekening gehouden moeten worden met deze woningen dit name in verband met de privacy. Zowel de Bovensteweg 2 als de Groesbeekseweg 21 zijn door middel van hoge bomen van het perceel Groesbeekseweg 19 gescheiden. Wanneer dit initiatief een vervolg krijgt zal aan de initiatiefnemers gevraagd worden om bij de verdere uitwerking van het bouwplan extra aandacht te geven aan een goede inpassing en afstemming met de omgeving.

Verkeer en parkeren
De parkeernorm hangt af van het soort appartement. In dit geval is nog niet duidelijk hoeveel appartementen er gerealiseerd gaan worden en in welke prijsklasse. Wanneer uitgegaan wordt van koopappartementen in het midden segment in de schil van het centrum in een niet stedelijke omgeving ligt de parkeernorm tussen de 1,3 en 2,1 per woning. Wanneer uitgegaan wordt van goedkope appartementen ligt de norm tussen de 0,8 en 1,6. Het plan zoals nu voorligt gaat uit van 23 appartementen waarvan 15 appartementen in de goedkope prijsklasse en 9 in het middensegment. Wanneer uitgegaan wordt van 1 parkeerplaats voor een goedkoop appartement en 1,5 parkeerplaats bij een appartement in het middensegment zijn er 27 parkeerplaatsen nodig. In de stedenbouwkundige schets zijn 26 parkeerplaatsen ingetekend. Er is dus een behoorlijk parkeercapaciteit. Daarnaast zijn er misschien mogelijkheden om het parkeren voor een deel onder het gebouw te realiseren, dit vanwege het aanwezige hoogteverschil op het perceel. Op dit moment wordt ingeschat dat het parkeervraagstuk kan worden opgelost. Wanneer het plan verder uitgewerkt wordt zal ook het parkeervraagstuk verder uitgewerkt en onderbouwd moeten worden. Insteek is dat parkeren in principe op eigen terrein plaatsvindt. Het Gelders Genootschap adviseert om de voorziene parkeerplaatsen groen in te passen zodat het groene karakter behouden blijft.

De ontsluiting van het perceel is voorzien via de Bovensteweg. Dit is vanwege verkeerstechnische redenen ook het meest voor de hand liggend.

Milieuaspecten
Het aspect geluid is naar verwachting geen belemmering voor dit plan. Dit zal wel nader onderbouwd moeten worden door het inzichtelijk maken van het aantal vervoersbewegingen. Ten aanzien van bodem zal inzichtelijk gemaakt moeten worden dat de bodem geschikt is.

Duurzaamheid
Mocht dit plan doorgang vinden dan zal bij het bouwen rekening gehouden worden met de nieuwe strenge bouwregels ten aanzien van duurzaam bouwen. Er zal onder andere gasloos gebouwd moeten worden. Wanneer het college van B&W instemt met het principeverzoek zal de ontwikkelaar gestimuleerd worden om een zo duurzaam mogelijk gebouw te realiseren.

Groen
Het perceel Groesbeekseweg 19 ligt binnen een zone van waardevolle houtopstand. De doelstelling hier is het behoud en herstellen van een lommerrijke woonomgeving en een groene overgangsfase van bebouwing naar bos. Wanneer er bomen met een stamdiameter van meer dan 10 cm gekapt moeten worden is een omgevingsvergunning nodig. De zone waardevolle houtopstand sluit aan bij het advies van het Gelders Genootschap waarin wordt geadviseerd om het beeld 'bebouwing in het bos' te bereiken Een goede inpassing in het groen zal dan ook als voorwaarde meegegeven moeten worden wanneer het plan verder uitgewerkt wordt.

Conclusie
Op basis van een integrale afweging wordt geadviseerd om in principe medewerking te verlenen aan het initiatief om de locatie om te zetten naar een appartementencomplex. Ten aanzien van het woningbouwprogramma wordt geadviseerd om dit in overleg met de initiatiefnemers nader te bepalen. Het woningbouwprogramma zal in ieder geval moeten aansluiten op de actuele behoefte. Bij de verdere uitwerking van het bouwplan zal rekening gehouden moeten worden met de ligging van het perceel aan de rand van de stuwwal. Hierbij zal aansluiting gezocht moeten worden bij de randvoorwaarden zoals genoemd in het advies van het Gelders Genootschap. Onder welke voorwaarden meegewerkt wordt staat vermeld in de brief aan de initiatiefnemers. Deze brief is onderdeel van het besluit.

4. Financiële consequenties

FCL / ECL	
Bedrag	€
Restbedrag	€
Budgethouder	
Overleg FB	

Toelichting

5. Ingewonnen adviezen

Advies intern / derden
Ten behoeve van het B&W advies is aan diverse beleidsmedewerkers gevraagd om advies.
Ten aanzien van het aspect ruimtelijke kwaliteit is het Gelders Genootschap om advies gevraagd.

Advies duurzaamheid
Het advies ten aanzien van duurzaamheid is in het integrale advies verwerkt. Het streven is om een duurzaam gebouw te realiseren. Op welke manier dit gaat gebeuren zal in de verdere uitwerking van het plan duidelijk moeten worden. Afspraken ten aanzien van duurzaamheid kunnen worden vastgelegd in de exploitatie overeenkomst.

Advies participatie
Op dit moment is participatie nog niet aan de orde. Het is nu aan de ontwikkelaar om het plan verder uit te werken. Uiteindelijk zal het plan vertaald moeten worden in een nieuw bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan zal in ieder geval een inspraakprocedure moeten doorlopen.

Het is wenselijk dat voor de formele procedure gestart wordt de omgeving actief wordt meegenomen bij de planvorming en het planproces. In welke vorm dit zal gebeuren zal in overleg met de ontwikkelaar nader bepaald worden. Doel van het participatietraject is om draagvlak te creëren voor het plan en daarnaast de kwaliteit van het plan te vergroten.

Communicatieadvies
Op dit moment is communicatie nog niet aan de orde. De initiatiefnemer zal eerst het plan, in overleg met de gemeente, verder moeten uitwerken. In overleg met de initiatiefnemer zal vervolgens bepaald worden welke procedure doorlopen zal worden en welke communicatie hierbij hoort.

Juridisch advies
JZ heeft geen bezwaar tegen de inhoud van dit advies.

Overige bedrijfsvoeringsaspecten
Op dit moment niet van toepassing.

6. Uitvoering / Planning

De initiatiefnemers zullen gevraagd worden om hun plannen aan te passen en uit te werken. Op termijn zal ten behoeve van het bouwplan een bestemmingsplan in procedure gebracht moeten worden. Het is wenselijk dat dit principe besluit niet tot in de eeuwigheid betekent dat het college van B&W wil meewerken aan dit initiatief. Het bouwplan kan immers ontwikkelingen elders tegen houden. Het is verstandig om een bepaalde termijn te koppelen aan het besluit om medewerking te verlenen. Voorgesteld wordt om het besluit om medewerking te verlenen in principe een geldigheid heeft van één jaar. Dit betekent dat wanneer niet binnen één jaar geen (voor)ontwerp bestemmingsplan in procedure is gebracht het besluit om medewerking te verlenen komt te vervallen.

7. Bijlage(n)

- Principeverzoek van 2 februari 2018;
- (Stedenbouwkundige) tekening behorende bij het principeverzoek van 2 februari 2018;
- Advies Gelders Genootschap van 30 april 2018;
- Stedenbouwkundige randvoorwaarden Groesbeekseweg 19 te Mook van het Gelders Genootschap (26 april 2018);
- Reactie initiatiefnemers op advies Gelders Genootschap, d.d. 19 juni 2018;
- Laatste stedenbouwkundige schetsen (dd 18 juli 2018).

Bijlage 2

MM18009185

Gemeente Mook en Middelaar

Postadres: Postbus 200, 6585 ZK MOOK
Bezoekadres: Raadhuisplein 6 Mook
Telefoon: (024) 696 91 11
Fax: (024) 696 19 39
E-mail: gemeente@mookenmiddelaar.nl
Internet: www.mookenmiddelaar.nl

Gommers Nijmegen BV
t.a.v. Rene Gommers
Postbus 6566
6503 GB NIJMEGEN

VERZONDEN 16 okt. 2018

Uw kenmerk:
Uw brief van: 28-02-2018
Ons kenmerk: ~~SL/BT 2018~~ 2m10.007703
Inlichtingen: B.J. Tolkamp
Telefoon: 06-50007368
Afdeling: Samenleving
Datum: 15 oktober 2018
Onderwerp: Groesbeekseweg 19 te Mook

Geachte heer Gommers,

U heeft begin van 2018 een principeverzoek ingediend voor een herontwikkeling van de Groesbeekseweg 19 te Mook. U wilt graag het huidige kantoorpand slopen en daarvoor een appartementencomplex met 23 wooneenheden terugbouwen. Naar aanleiding van een onafhankelijk stedenbouwkundig advies van het Gelders genootschap heeft u een inhoudelijke reactie gegeven en uw bouwplan aangepast. Wij hebben nu op basis van een integrale afweging besloten om onder voorwaarden in te stemmen met uw principeverzoek. In deze brief kunt u lezen welke voorwaarden wij willen koppelen aan onze medewerking.

Woningbouwprogramma
Uw planinitiatief gaat uit van 23 woningen waarvan 15 appartementen in een prijsklasse geschikt voor jongeren met een oppervlakte tussen 45 en 55 m2. Wij betwijfelen of dit woningbouwprogramma aansluit bij de behoefte in Mook. Graag gaan we samen met u in overleg over het gewenste woningbouwprogramma. Het lijkt ons goed om dit nader te onderzoeken, dit mede in relatie tot de ladder voor duurzame verstedelijking, en gezamenlijk een definitief programma te maken.

Stedenbouwkundige randvoorwaarden
Wij kunnen instemmen met een appartementencomplex in twee lagen met een forse kap op de voorgestelde footprint. Wel vragen wij u om bij de verdere uitwerking van het bouwplan expliciet rekening te houden met de volgende aspecten:

- Het gebouw grenst aan de woningen Groesbeekseweg 21 en de Bovensteweg 2. Wij vinden het wenselijk dat rekening gehouden wordt met de privacy van beide percelen bij de verdere uitwerking en onderbouwing van het bouwplan;
- Het perceel Groesbeekseweg is gelegen aan de rand van de stuwwal in een groene omgeving. Wij vinden het wenselijk dat deze groene omgeving behouden blijft. Wij vragen dan ook om bij de verdere uitwerking van het bouwplan aandacht te geven aan een groene inpassing van het bouwplan;
- Op het huidige gebouw zitten karakteristieke gevelbanden. Wij vinden het wenselijk dat deze gevelbanden behouden blijven. Wij vragen jullie te onderzoeken of deze gevelbanden een plek kunnen krijgen in het bouwplan;
- Rondom het gebouw en in het verlengde aan de Groesbeekseweg is een behoorlijke parkeercapaciteit aanwezig. Wij vinden het wenselijk dat het parkeren op eigen terrein plaatsvindt. Dit kan eventueel ook met een parkeerkelder. De parkeernorm voor het appartementencomplex zal gebaseerd zijn op de CROW-normen.

Duurzaamheid
Wij vinden het belangrijk dat er duurzaam gebouwd wordt. Graag gaan we met u in gesprek om een duurzaam gebouw te realiseren. Afspraken ten aanzien van duurzaam bouwen willen we vastleggen in de anterieure overeenkomst.

Procedure en participatie
Om de gewenste ontwikkeling mogelijk te maken is een nieuw bestemmingsplan nodig. Het opstellen van het bestemmingsplan met daarbij een goede ruimtelijke onderbouwing laten we over aan de initiatiefnemers. Daarnaast zal gekoppeld aan de toekomstige ontwikkeling en voorafgaand aan het (ontwerp)bestemmingsplan een anterieure overeenkomst gesloten moeten worden.

Wij hechten veel waarde aan een goede communicatie en participatie met de omgeving. Dit betekent dat we voordat we met de formele procedure starten we de omgeving de ruimte willen geven om te reageren op jullie plannen. In welke vorm het communicatie- en participatieproces opgepakt gaat worden zal in overleg nader bepaald moeten worden.

Vervolg
Ons besluit om medewerking te verlenen aan uw initiatief is niet tot in lengte van jaren geldig. Wij zien graag dat u op korte termijn uw plannen samen met ons verder uitwerkt en omzet in een ontwerpbestemmingsplan. Wanneer binnen één jaar na verzenddatum van deze brief geen ontwerpbestemmingsplan ter inzage is gelegd vervalt dit besluit en zullen wij bij een eventueel vervolg een nieuw besluit moeten nemen.

Wij zullen naar aanleiding van ons besluit op korte termijn met u contact leggen en een overleg inplannen. Wanneer u nog nadere informatie wil of vragen heeft naar aanleiding van deze brief kunt u contact opnemen met de behandelend ambtenaar de heer B. J. Tolkamp. Zijn telefoonnummer vindt u bovenaan deze brief.

Hoogachtend

Het College van burgemeester en wethouders van Mook en Middelaar,
namens deze,

Hoofd afdeling Samenleving
mr. J. de Graaf

Bijlage 3

GELDERS genootschap

Gemeente Mook en Middelaar
t.a.v. de heer Tolkamp
Postbus 200
6585 ZK MOOK

Arnhem, 18 februari2019

Betreft Stedenbouwkundig Advies
Groesbeekseweg 19 te Mook
Onze referentie JB/k.2019014

Geachte heer Tolkamp,

In het verlengde van ons advies van 30 april 2019 reageren wij op de nieuwe schets van Bulkens Architecten gedateerd februari 2019 voor de realisatie van appartementen op de locatie van de voormalige Rabobank Groesbeekseweg 19 te Mook reageren als volgt.

- Het architectonische concept om de bouwmassa te geleden in een hoofdvolume met aansprekende kopgevels aan de Groesbeekseweg en een nevenvolume daar achter spreekt aan. De voorgestelde architectuur voegt zich goed in deze omgeving. Echter wij adviseren om herontwikkeling van het bestaande gebouw toch ook te onderzoeken, omdat dit wellicht ook kansen biedt om hier een gebouw met een eigen uitstraling te realiseren (zie ons advies van 30 april 2018).
- De voorgestelde bouwhoogte en goothoogte passen goed in deze omgeving.
- De schets toont een footprint die ca. 2x zo groot is als bestaand, wat ten koste gaat van het groen op de hoek van de straat en t.o.v. het buurperceel. Hiermee blijft o.i. op het perceel onvoldoende ruimte over om de groene omgeving te behouden. Feitelijk parasiteert het plan dan op het groen van belendende percelen.
- De parkeerplaatsen worden op eigen terrein gesitueerd, maar doordat de parkeerplaatsen haaks op de openbare weg liggen, wordt het groene beeld van voortuinen onderbroken en worden voetpaden gekruist. Vooral de lange parkeerstrook langs de Groesbeekseweg in combinatie een gevel van ca. 30 meter lengte op slechts 6 meter van de weg maakt dat hier van een groene inpassing geen sprake meer zal zijn. Eventuele bomen in de parkeerstrook kunnen onvoldoende kruingrootte ontwikkelen.
- De schets toont een nevenvolume met een gevellengte van ca. 22 meter op 5 meter van het perceel Bovensteweg 2. Dat is fors meer dan in de huidige situatie. In dit bouwvolume zijn 6 appartementen gedacht. Wij vragen ons af of hiermee de privacy voldoende is gewaarborgd, te meer daar de buitenruimte van een aantal appartementen aan de kant van het buurperceel is gesitueerd. Bovendien hebben we twijfels over de woonkwaliteit van de appartementen in het souterrain.

Tabel: vergelijking bestaand en beoogd
(maten zijn ruwe schatting op basis van schets)

	Huidig	Schetsontwerp
Kavel oppervlak	1.345 m2	1.345 m2
Bebouwd oppervlak	265 m2	535 m2
Groen	465 m2	280 m2
Lengte gevel op 5 m. van erfgrens buren	7 m	22 m
Lengte gevel langs Groesbeekseweg	16 m	30 m

Conclusie
O.i. voldoet het schetsplan niet aan de voorwaarden, die door de gemeente zijn gesteld in haar brief aan initiatiefnemer van 15 oktober 2018. Wij adviseren het bouwvolume aan de Groesbeekseweg in te korten, zodat meer ruimte blijft voor groen op de hoek van de Bovensteweg. Daarnaast adviseren we het nevenvolume in breedte te beperken tot 2 appartementen, zodat meer privacy mogelijk is voor het buurperceel. Tenslotte adviseren wij het aantal parkeerplaatsen aan de Groesbeekseweg te beperken.

Bijlage 3

Noord west gevel
conform advies Gelders
Genootschap



Noordwest gevel
conform plan Gommers



Bijlage 4

http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/Images/Asten/i286721.pdf

BIJLAGE 4

Parkeernormen per gebiedsprofiel
Parkeernormen wonen

Woning (per woning)	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers[1]
Koop, vrijstaand	1,8	2,3	2,4	0,3 pp per woning
Koop, twee-onder-een-kap	1,7	2,2	2,2	
Koop, tussen/hoek	1,5	2,0	2,0	
Koop, etage, goedkoop	1,3	1,6	1,6	
Koop, etage, midden	1,4	1,9	1,9	
Koop, etage, duur	1,6	2,1	2,1	
Huur, etage, midden/goedkoop	1,1	1,4	1,4	
Huur, etage, duur	1,4	1,9	1,9	
Huurhuis, sociale huur	1,3	1,6	1,6	
Huur, vrije sector	1,5	2,0	2,0	
Kamerverhuur zelfstandig (per kamer)	0,6	0,7	0,7	0,2 pp per kamer
Aanleunwoning, serviceflat	1,1	1,2	1,2	0,3 pp per woning

tabel 4: Parkeernormen woningen

Toelichting tabel[2]

Koop, etage, goedkoop	tot € 195.000,-
Koop, etage, midden	tussen € 195.000,- en € 337.000,-
Koop, etage, duur	vanaf € 337.000,-
Huur, etage, midden/goedkoop	tot € 710,68

[1] Aandeel bezoekers is al meegenomen in de parkeernorm
[2] Prijspeil 2016, op basis van de Regionale Begrippenlijst Wonen 2016

BIJLAGE 5

GEVAAR VAN HAAKSE PARKEERPLAATSEN AAN DE GROESBEEKSEWEG.

Bij het uitrijden vanuit haakse parkeerplaatsen moet de auto gebruik maken van beide weghelften, wat het uitparkeren bijzonder complex maakt. Vanuit de negen meest oostelijke parkeerhavens is het kruispunt Groesbeekseweg – Gen. Gavinstraat te overzien (zie foto 3), eerder niet (foto 4). Die kruising is 21,5-40 meter verwijderd van de negen meest oostelijke parkeerhavens (bron Google maps; zie foto1).

Auto's en vrachtwagens (± oplegger) rijden vanaf de stuwwal > 30 km/uur bergafwaarts richting de haakse parkeerhavens, terwijl auto's pas goed zichtbaar zijn vanaf de Gen Gavinstraat die 21,5 meter verwijderd is van deze haakse parkeerhavens (foto 1). De beginsnelheid bergafwaarts vanaf dit punt is 30-60 km/uur. De remvertraging[5] van een moderne vrachtwagen zonder oplegger is 8 m/s^2 en van een gewone auto 4 m/s^2, op vlak terrein bij droog wegdek (zie onderstaade tabellen). Dat betekent dat de remweg van **auto's** varieert tussen >29 meter (droog wegdek) en >34 meter (nat wegdek), op een vlakke weg (zie tabellen), terwijl de remweg van vrachtwagens **op een vlakke weg** ongeveer het dubbele bedraagt. De afstand tussen het kruispunt Gen Gavinstraat en de eerste 9 parkeerhavens varieert van 22-40 meter (bron: Google maps), terwijl de remweg vanuit daar , bergafwaarts, buitengewoon krap is vooral voor (samengestelde) vrachtwagens. Kortom, vragen om problemen.

foto 1. De afstand Vanaf het kruispunt Gen Gavinstraat tot de eerste negen (geel gemarkeerde vak) oostelijke parkeerhavens bedraagt 21,5 – 40 meter.



[5] de remvertraging die van moderne vrachtwagens zonder oplegger (8m/s^2) is twee maal zo groot is als die van gewone auto's terwijl men zich moet realiseren dat de voertuigen die bergafwaarts rijden een nog veel hogere remvertraging hebben, waardoor remweg en remtijd aanzienlijk groter zullen zijn.



Foto 2.Vrachtwagen ter plaatse van wegsmalling Groesbeekseweg (afstand 100 meter) alleen het dak is te zien.



Foto 3. Vrachtwagen ter plaatse van kruising Gen Gavinstraat- Groesbeekseweg (afstand 21,5 meter).

Tabel NOODSTOP MET EEN REMVERTRAGING VAN – 8 M/S² (DROOG WEGDEK) bron (Bron: http://members.home.nl/johngrimbergen/remwegformule.htm)

Snelheid	**Remweg** in meters	**Afstand reactietijd** bij 1 sec.	**Stopafstand** in meters
10 km/h = 2,78 m/s	0,48 m	2,78 m	3,26 m
30 km/h = 8,33 m/s	4,34 m	8,33 m	12,67 m
50 km/h = 13,89 m/s	12,06 m	13,89 m	25,95 m
70 km/h = 19,44 m/s	23,62 m	19,44 m	43,06 m
80 km/h = 22,22 m/s	30,86 m	22,22 m	53,08 m
90 km/h = 25 m/s	39,06 m	25 m	64,06 m
100 km/h = 27,78 m/s	48,23 m	27,78 m	76,01 m
120 km/h = 33,33 m/s	69,43 m	33,33 m	102,76 m

NOODSTOP MET EEN REMVERTRAGING VAN – 5 M/S² (NAT WEGDEK)

Snelheid	**Remweg** in meters	**Afstand reactietijd** bij 1 sec.	**Stopafstand** in meters
10 km/h = 2,78 m/s	0,77 m	2,78 m	3,55 m
30 km/h = 8,33 m/s	6,94 m	8,33 m	15,27 m
50 km/h = 13,89 m/s	19,92 m	13,89 m	33,81 m
70 km/h = 19,44 m/s	37,79 m	19,44 m	57,23 m
80 km/h = 22,22 m/s	49,37 m	22,22 m	71,59 m
90 km/h = 25 m/s	62,50 m	25 m	87,50 m
100 km/h = 27,78 m/s	77,17 m	27,78 m	104,95 m
120 km/h = 33,33 m/s	111,09 m	33,33 m	144,42 m

Bron: http://members.home.nl/johngrimbergen/remwegformule.htm

Bijlage 6. Projectie van het geplande gebouw op de kavel van Groesbeekseweg 19



BIJLAGE 7. Het concept bestemmingsplan Groesbeekseweg langs de meetlat van Coalitieakkoord DGP, PVDA, Groen links : Op weg naar Mook en Middelaar in 2030	
Coalitieakkoord	Uitwerking in het concept bestemmingsplan
"Inwoners worden van meet af aan betrokken bij plannen in hun leefomgeving". " onze besluitvorming is transparant, herleidbaar naar deze toekomstvisie en we zijn voor onze inwoners aanspreekbaar op de afwegingen die we in dit kader maken".	B&W houden zich niet aan de door hen gemaakte afspraken en negeren , zonder enige uitleg, de adviezen van het Gelders Genootschap in 2018 en 2019 en negeren ook de op- en aanmerkingen van omwonenden, zonder enige toelichting.
Verkeersveiligheid op de Heumensebaan en Ringbaan in Molenhoek en Groesbeekseweg Mook wordt structureel verbeterd etc. We gaan een wijkveiligheidsplan opstellen samen met politie en bewoners om onveilige plaatsen in beeld te brengen en oplossingen te bedenken, ook voor onveilige verkeerssituaties.	De belangengroep maakt de coalitie er op attent dat de veiligheid op de Groesbeekseweg ernstig in het geding is en verder verslechterd indien daar 19 haakse parkeerplaatsen worden gecreëerd.
Zorgen voor een goede samenwerking met de hulpdiensten, om effectief en snel hulp te kunnen verlenen. (Let op).	Er is geen rekening gehouden met parkeerplaatsen voor hulpdiensten bij de ingang van het complex en er ontbreken opstelplaatsen voor hulpdiensten (denk aan brandweer)
Coalitie akkoord kernwaarden	**Commentaar belangengroep**
• Behoud van het dorpse en groene karakter. • Wij willen dat er gebouwd wordt naar behoefte voor alle leeftijds- en inkomensgroepen, met speciale aandacht voor starters en eenpersoonshuishoudens.	Dorps karakter? *Appartementencomplex met 4 woonlagen, 1,5 zo groot en hoog (10 vs 15 meter) als het huidige gebouw (2650 vs 5850 m^3), terwijl bijna alle omgevende huizen 1 woonlaag hebben met een zadeldak (hoogte 7 meter)* Ruimte voor groen wordt verminderd van 465 m^2 naar 280 m^2, terwijl de bomen op de erfgrens met Bovensteweg 2 worden bedreigd door de bouw. Toelichting belangengroep. - Het ontwerp bestemmingsplan is in tegenspraak met de visie van B&W, de adviezen van het Gelders genootschap en de wensen van de belangengroep. Het betreft een massaal complex dat wordt omgeven door een zee van auto's. - Een kleiner appartementen complex past veel beter bij de omliggende huizen en kan bijdragen aan de beleving van wonen in een groene omgeving doorat er veel meer ruimte overblijft voor het aanplanten van groen dat aansluit bij de woningen in de omgeving. Zo kan het complex omzoomd worden door groen, terwijl het gebouw nu parasiteert op het groen van het belendende percelen. - Met een kleiner complex kunnen minder en veiliger parkeerplaatsen worden gecreëerd, wat beter past bij een dorpse uitstraling. Door het nevengebouw te verkleinen en daar 9 middelgrote en kleine appartementen in te richten kan een complex gerealiseerd worden voor starters en eenpersoonshuishoudens , waar jong en oud samen wonen.
• Duurzaam bouwen	oplaadstations voor elektrische auto's ontbreken in het plan.
• Oog voor minder valide mensen (i.h.b.)	Er is geen rekening gehouden met parkeerplaatsen voor minder validen. Er zijn minstens 3 invaliden parkeerplaatsen nodig bij de ingang van het complex.
• Zorgen voor een goede samenwerking met de hulpdiensten, om effectief en snel hulp te kunnen verlenen.	Er is geen rekening gehouden met parkeerplaatsen voor hulpdiensten bij de ingang van het complex en er ontbreken opstelplaatsen voor hulpdiensten (denk aan brandweer)).
• Verbeteren verkeersveiligheid Groesbeekseweg etc. De verkeersveiligheid zal met dit plan aanzienlijk verslechteren. • De situatie op de Groesbeekseweg is onveilig	De haakse parkeerplaatsen op de Groesbeeksewg waar > 4400 voertuigen per dag passeren met een gemiddelde snelheid van > 47 km/uur wordt bedreigd. Parallelle parkeerhavens zouden de veiligheid aanzienlijk verbeteren.

ECONOMISCHE HAALBAARHEID

Appartementencomplex met 18 appartementen.
Volgens een calculatie op basis van huidige gasloos bouwkostprijzen kost het gebouw van Gommers **maximaal** €4.727.688 en is de opbrengst na verkoop van alle appartementen op basis van de huidige marktprijzen € 6.104.000.

Appartementencomplex met 10 appartementen.
Een appartementen gebouw met 10 appartementen is echter ook rendabel, zeker als in het nevengebouw 9 middelgrote en kleine appartementen (zes van 67 m^2 en 3 van 40 m^2)worden gebouwd. Volgens een calculatie op basis van huidig gasloos bouwkostprijzen kost de bouw van een appartementencomplex met 10 appartementen maximaal €2.472300 (inclusief aankoop bouwgrond en afbraak), terwijl de verkoop van alle appartementen + > € 3.440.000 op kan brengen. Kortom een kleiner appartementencomplex met 10 appartementen is rendabel te financieren. Door het kleinere nevengebouw iets anders in te richten zouden kunnen daar 9 middelgrote en kleine appartementen gerealiseerd worden, voor starters en eenpersoonshuishoudens , zodoende kan het complex een huis worden waar jong en oud samen wonen in een groene omgeving, en dat daarmee volledig voldoet aan het coalitieakkoord. Daardoor neemt het rendement toe.

OPBOUW VAN HET APPARTEMENTENCOMPLEX GROESBEEKSEWEG MET. APPARTEMENTEN CONFORM HET ADVIES VAN HET GELDERS GENOOTSCHAP.

	Appartementen noord-west zijde (oppervlakte in m^2) exlusief 11 m^2 berging)		Appartementen Groesbeekseweg zijde (oppervlakte in m^2 exclusief 11 m^2 berging)	
2	**Geen woonbestemming op de tweede verdieping.**			
1	87	87	90	90
BG	87	87	90	90
Souterrain	87	87	Boxen	

Belangengroep "de Wolkenkrabber "Mook.

GEMEENTE MOOK C.A.
Afdeling Planning
Ingekomen
d.d. 09 NOV. 2020
Nummer
Opbergen O Paraaf .....
MM20056680

Aan de gemeenteraadsleden van
Gemeente Mook en Middelaar
Raadhuisplein 6
6585 AP Mook

Kopie:
burgemeester en wethouders
Gemeente Mook en Middelaar
Griffier

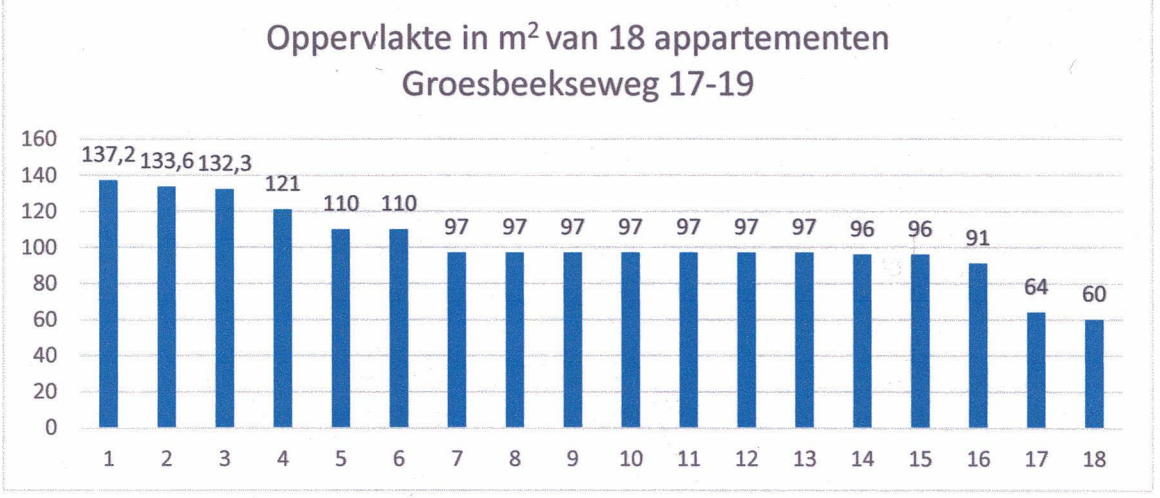
Betreft :aanvulling op zienswijze concept bestemmingsplan Groesbeekseweg 17-19, Mook

Mook, 7 november 2020

Geachte leden van de gemeenteraad,

Bij deze een aanvulling/correctie op de zienswijze van de belangengroep “de Wolkenkrabber”, omdat wij bij nadere beschouwing van het ingediende concept bestemmingsplan Groesbeekseweg 17-19, op onzorgvuldigheden zijn gestuit, die nadere toelichting nodig hebben.

Bij nadere bestudering van de plattegronden van het appartementencomplex, blijkt dat het complex niet 18 middensegment of goedkope appartementen omvat, maar het merendeel van de appartementen (zeer) groot is en dus valt in de categorie duur: 6 (33%)van de 18 appartementen is 110-137 m^2, 10 (56%) 90 – 97 m^2 en 2 (11%) ≥ 60 m^2 is (figuur 1).



In bijgaande tabellen (bijlage 1) zijn de exacte gegevens per appartement weergegeven. Het project blijkt dus niet anders dan een lucratief investeringsproject te zijn, maar beslist niet

een object dat voldoet aan de wensen voor woonruimte zoals bedoeld in het coalitieakkoord DGP, PvdA en GroenLinks en zeker niet aan de wensen van de omwonenden. Onbegrijpelijk dat de gemeente geen behoefteraming heeft gedaan, met een goed marktonderzoek, zoals genoemd in hun advies van 2 augustus 2018 (kenmerk mm18008744) en ook de bewering van de projectontwikkelaar, dat alleen een groot appartementencomplex financieel haalbaar is, voetstoots aanneemt.

Omdat de feiten anders zijn dan voorheen gedacht op basis van het concept bestemmingsplan en de gegevens van de project ontwikkelaar, willen wij graag aandacht vragen voor onderstaande aspecten.

Parkeerplaatsen.

De omwonenden zijn ernstig bezorgd over het tekort aan parkeerruimte. Deze zorgen worden gevoed door het feit dat de CROW criteria uit 2012 (publicatie 317) al zijn vervangen door de CROW publicatie uit 2018, 'Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkencijfers naar parkeernormen" (publicatie 381).

De berekening van het aantal parkeerplaatsen is dus onjuist op twee gronden:

1. Er wordt gebruik gemaakt van CROW normen uit 2012, die al zijn vervangen door de normen in 2018.

2. De appartementen zijn onterecht geclassificeerd als midden/goedkoop, terwijl **89% van de appartementen valt in de categorie duur**. Dat betekent dat het aantal parkeerplaatsen volgens de CROW criteria 2,1 per parkeerplaats per appartement is en 1,6 voor de kleine appartementen.

Conclusie: Volgens de huidige normen uit 2018 zijn minimaal 35 parkeerplaatsen nodig exclusief parkeerplaatsen en opstelplaatsen voor hulpdiensten en parkeerplaatsen voor minder valide bewoners.

Economische haalbaarheid.

In hun advies van 2 augustus 2018 (kenmerk mm18008744)stellen B&W dat de projectontwikkelaar te kennen heeft gegeven dat een groot complex noodzakelijk is omdat een kleiner complex niet haalbaar is uit financieel oogpunt. Enigerlei onderbouwing van de gemeente en/of projectontwikkelaar ontbreekt.

De bewering dat het huidige voorstel van de projectontwikkelaar waarschijnlijk een lucratief investeringsproject is en een kleiner gebouw ook haalbaar is berust op de volgende nieuwe berekeningen:

Er van uitgaande dat de helft van de appartementen verhuurd wordt (3 sociaal en 6 vrije sector), zijn de huurpenningen per jaar minimaal € 109.6476,72, bij een investering van ongeveer €2.600.000. (rendement 4,2% /jaar), maar daarna kunnen de 9 appartementen verkocht worden voor ruim € 3.700.000 (rendement 42%) volgens de huidige marktprijzen. Kortom een goed rendement bij verhuur (er van uitgaande dat de eerste 5 jaren weinig onderhoud nodig zal zijn) maar een fantastisch rendement bij verkoop.

De bewering van de projectontwikkelaar dat het huidige plan nauwelijks rendeert en dat de winst maximaal €50.000 (geuit in mondeling overleg) bedraagt is op niets gebaseerd. Het rendement van 9 huurappartementen en de overige 9 koopappartementen dekt ruimschoots de kosten en rendeert uitstekend. Er is dus geen enkel argument om een zo groot complex te bouwen.

Belangrijke vragen die wij aan de gemeente stelden, maar waarvan wij de antwoorden nog niet ontvangen hebben zijn, zijn belangrijk voor een aanscherping van de rendementen berekening van het huidige plan:

1. Welke appartementen zijn de huurappartementen.
2. Voor hoe lang is vastgelegd dat het huurappartementen blijven. Of wel: na welke periode kunnen de huurappartementen alsnog te koop aangeboden worden?

Concluderend, de belangengroep "de Wolkenkrabber" is van mening dat het concept bestemmingsplan Groesbeekseweg 17-19, moet worden afgewezen omdat het complex veel te groot is en omdat onjuiste richtlijnen zijn gebruikt en claims zijn geuit dat een kleiner complex niet economisch haalbaar is, waarvoor elke grond ontbreekt en aantoonbaar onjuist is.

Bovenstaande aanpassingen hebben de volledige instemming van alle leden van de belangengroep "de Wolkenkrabber".

Hoogachtend,

Mede namens de leden van de belangengroep "de Wolkenkrabber"

SECRETARIS BELANGENGROEP "De Wolkenkrabber"

Bilage 1. Opbouw van het appartementencomplex Groesbeekseweg 17-19.Let op: wat de etage die de projectontwikkelaar de begane grond noemt is niet gelegen op de begane grond maar op de verdieping boven het souterrain ,dat op de begane grond ligt.

APPARTEMENTEN NEVENGEBOUW						
	Appartement west	nr 15	geen		Appartement West	nr 16
2e	Hal	8,9	**geen**		Hal	11,1
	berging	4,8			berging	5,1
	Slaap 1	12,8			Slaap 1	12,8
	Slaap 2	20,5			Slaap 2	20,5
	Toilet	1,2			Toilet	1,3
	Badkamer	4,8			Badkamer	4,8
	Woonkeuken	46,3			Woonkeuken	68,8
	Terras	7,6			Terras	7,9
	TOTAAL	121,5			TOTAAL	132,3
1E	WEST	NR 10	**geen**		**OOST**	**NR 11**
	Hal	11,9			Hal	**11,9**
	berging	6,6			berging	**6,6**
	Slaap 1	17			Slaap 1	**17**
	Slaap 2	11,5			Slaap 2	**11,5**
	Toilet	1,2			Toilet	**1,2**
	Badkamer	7,5			Badkamer	**7,5**
	Woonkeuken	47,9			Woonkeuken	**47,9**
	Terras	6			Terras	**6**
		109,6				109,6
BG	appartement oost	Nr4	Midden nr 5		appartement west nr 6	
	Hal	11,6	Hal	4,3	Hal	11,6
	berging	4,5	berging	2,6	berging	4,5
	Slaap 1	9	Slaap 1	12,9	Slaap 1	9
	Slaap 2	15,4	Slaap 2	0	Slaap 2	15,4
	Toilet	1,5	Toilet	0	Toilet	1,5
	Badkamer	4,8	Badkamer	5,3	Badkamer	4,8
	Woonkeuken	26,6	Woonkeuken	27,2	Woonkeuken	26,6
	Terras	6,2	Terras	7,2	Terras	6,2
					Hal	11,6
	Totaal	97,4	TOTAAL	63,8	Totaal	91,2
Souterrain	Appartement oost nr 1		Midden nr2		Appartement west nr 3	
	Hal	11,6	Hal	4,3	Hal	11,6
	berging	4,5	berging	2,6	berging	4,5
	Slaap 1	9	Slaap 1	12,9	Slaap 1	9
	Slaap 2	15,4	Slaap 2		Slaap 2	15,4
	Toilet	1,5	Toilet		Toilet	1,5
	Badkamer	4,8	Badkamer	4,8	Badkamer	4,8
	Woonkeuken	26,6	Woonkeuken	27,2	Woonkeuken	26,6
	Terras	6,2	Terras	7,2	Terras	6,2

		79,6				
	TOTAAL	**96,1**	**TOTAAL**	**59,5**	**TOTAAL**	96

APPARTEMENTEN HOOFDGEBOUW						
	oost	Nr 17				Nr 18
2e	Hal	12			Hal	12,7
	berging	8,1			berging	8,2
	Slaap 1	16,4			Slaap 1	15,9
	Slaap 2	22			Slaap 2	22,5
	Toilet	1,3			Toilet	1,3
	Badkamer	6,3			Badkamer	6,3
	Woonkeuken	52,9			Woonkeuken	53
	Terras	5,7			Terras	5,7
	kastruimte	4,5			Extra kamertje	8
	Extra kamertje	8				
	TOTAAL	**137,2**			**TOTAAL**	**133,6**
1e		Nr 12		**Nr 13**		**Nr14**
	Hal	10,2	Hal	10,2	Hal	10,2
	berging	6,5	Berging	6,5	berging	6,5
	Slaap 1	11,4	Slaap 1	11,4	Slaap 1	11,4
	Slaap 2	16,2	Slaap 2	16,3	Slaap 2	16,2
	Toilet	1,7	Toilet	1,7	Toilet	1,7
	Badkamer	6,4	Badkamer	6,4	Badkamer	6,4
	Woonkeuken	38,4	Woonkeuken	37,9	Woonkeuken	38,7
	Terras	6	Terras	6	Terras	6
	Totaal	**96,8**	**TOTAAL**	**96,8**	**Totaal**	**97,1**
BG	appartement oost	Nr 7	MIDDEN nr 8			West nr 9
	Hal	10,2	Hal	10,2	Hal	10,2
	berging	6,5	berging	6,5	berging	6,5
	Slaap 1	11,4	Slaap 1	11,4	Slaap 1	11,4
	Slaap 2	16,2	Slaap 2	16,3	Slaap 2	16,2
	Toilet	1,7	Toilet	1,7	Toilet	1,7
	Badkamer	6,4	Badkamer	6,4	Badkamer	6,4
	Woonkeuken	38,4	Woonkeuken	37,9	Woonkeuken	38,7
	Terras	6	Terras	6	Terras	6
	Totaal	**96,8**	**TOTAAL**	**96,8**	**Totaal**	**97,1**
outerrain	**Geen woningen in het hoofdgebouw, alleen boxen en een entree**					

Belangengroep “de Wolkenkrabber”

Griffier gemeente Mook en middelaar
Mevrouw Smits - de Kinkelder

Kopie per e-mail:
Mr W. Gradisen
G.J. Wienhoven
Drs K. Peters
P. Baneke

Betreft :zienswijze voorlichtingstraject Groesbeekseweg 19.

Mook, 22-11-2020

Zeer geachte leden van het gemeentebestuur,

De paragraaf over het overleg over het plan herinrichting Groesbeekseweg, was ons ontgaan. Hoewel laat, willen wij toch protest aantekenen tegen de voorstelling van zaken. De omwonenden verenigd in de belangengroep “de Wolkenkrabber”, maakt ernstig bezwaar tegen de weergave van het overlegtraject met omwonenden, omdat dit op meerdere plaatsen de gang van zaken verkeerd weergeeft.

1. omdat een aantal direct omwonenden helemaal niet bezocht is door Gommers op 17 of 25 januari.
2. omdat in januari 2019 aan omwonenden een nep plan is voorgelegd.
3. omdat Gommers niet de waarheid schrijft over de inhoud van de gesprekken op 17 en 25 januari.
4. Omdat omwonenden voor bijeenkomsten geen informatie kregen over de inhoud van de plannen.
5. Dat opmerkingen en/of suggesties in brieven van omwonenden stelselmatig zijn genegeerd

Ad 1-4. Bezoek Gommers aan omwonenden, januari2019.

Op 17 en 25 januari 2019 komen Gommers en architect op bezoek bij **een deel** van de omwonenden van het project Groesbeekseweg 19, zonder de omwonenden vooraf informatie ter beschikking te stellen over de te bespreken onderwerpen.
Bij het overleg wordt een groot boek op tafel gelegd met tekeningen en wordt gevraagd wat wij er van vinden. Bij dat overleg lag het 2e ontwerp voor 23 appartementen uit juli 2017 voor. Vóór 17 januari 2019 is nooit één van de omwonenden betrokken geweest bij het maken van de plannen.
Voor het voeren van een dialoog is voorkennis van de te bespreken onderwerpen een eerste vereiste. Voor leken is het onmogelijk om een zo omvangrijk plan met ingewikkelde plattegronden, instant te beoordelen. De vraag wat “vindt u van de plaatjes” kan onmogelijk als dialoog worden gekenschetst. Overdonderd door de overval door Gommers c.s. geven omwonenden wel wat premature opmerkingen, echter zonder de finesses van het plan te kennen en zonder de implicaties van deze bijeenkomst te kennen. Na 20 minuten vetrekken Gommers en zijn kompaan, maar laten geen enkele documentatie achter , die wij ook later niet van hen krijgen. Die documenten krijgen wij alsnog via een WOB verzoek bij de gemeente. **Overigens kan geen van de omwonenden zich herinneren dat Gommers verschillende andere ontwerpen ter beoordeling heeft voorgelegd, ook niet een voorbeeld van een plan op basis van de Delftse school.**

Mening van de "Wolkenkrabber.

Naar de mening van omwonenden is het :

1. ***ongepast en onjuist om voornoemde bijeenkomsten te houden onder de noemer omgevingsdialoog, zonder betrokkenen vooraf grondig te informeren en documentatie te niet ter beschikking te stellen.***
2. ***laakbaar niet alle omwonenden te bezoeken voor presentatie van het plan.***
3. ***laakbaar dat Gommers doet voorkomen dat omwonenden verschillende alternatieven zijn aangeboden, hetgeen volgens geen van hen op waarheid berust.***

Ad 2. Aangepast 3e ontwerp , 19 appartementen.

Dat het Aangepaste 3e ontwerp (19 appartementen) is gemaakt op basis van een omgevingsdialoog is zeer ongeloofwaardig. Het plan, blijkt namelijk al in februari door de gemeente voor advies naar het Gelders Genootschap te zijn gestuurd. Al op 18 februari stuurt het Gelders Genootschap daarover een rapportage. Gommers suggereert dus dat tussen 25 januari en begin februari een volledig nieuw en gedetailleerd plan is opgesteld naar aanleiding van de omgevingsdialoog. Dat is weinig aannemelijk , omdat in die korte periode het volgende moet zijn gerealiseerd:

1. Maken van een volledig nieuw plan inclusief tekeningen en gedetailleerde plattegronden.
2. Opsturen van het plan door Gommers naar de gemeente (+ bespreking binnen de gemeente?).
3. Voor advisering opsturen van het plan door de gemeente, naar het Gelders genootschap,
4. Maken van een rapportage door het Gelders Genootschap dat op 18 februari naar de gemeente werd gestuurd.

Mening "van de "Wolkenkrabber.

1. ***Bij de belangengroep bestaat het sterke vermoeden dat bet aangepaste 3e plan al beschikbaar was toen Gommers en van den Braak eind januari met het oude plan uit juli 2017 naar de omwonenden kwamen. De omwonenden werden dus met een oud plan om de tuin geleid, tijdens de bijeenkomsten op 17 en 25 januari, daarmee suggererend dat omwonenden betrokken waren bij het maken van de plannen.***
2. ***Hoewel deze gegevens bekend waren bij de gemeente werden zij, ondanks een WOB verzoek daartoe niet naar de belangengroep gestuurd.***

Ad 4. WOB verzoek juli 2019.

In maart vraagt familie belet bij de heer Tolkamp en informeert naar de ontwikkelingen rondom de Groesbeekseweg 19. Kort gezegd, zegt Tolkamp:" Die zijn er niet ".
Nog pijnlijker is dat familie een WOB verzoek stuurt op 26 juni 2019 om de documenten te sturen die de gemeente heeft ontvangen tussen januari 2019 en juni 2019 over de ontwikkelingen rondom Groesbeekseweg 19 . Het antwoord was dat er geen documenten beschikbaar waren.
Toen de heer Gommers in oktober 2019 refereerde aan een brief van het Gelders Genootschap (zie punt 5, brief van 30 oktober), hebben wij weer een WOB verzoek ingediend (3 november) en het rapport van 18 februari in handen gekregen over de het 3e ontwerp . Door de gemeente en de heer Tolkamp werd dus informatie achter gehouden over de nieuwe plannen voor de locatie Groesbeekseweg 19.

Mening van de "Wolkenkrabber".

De gemeente heeft informatie over de ontwikkelingen van het project Groesbeekseweg niet gedeeld met omwonenden, ondanks een nadrukkelijk verzoek deze toe te sturen (WOB verzoek) en met ons te delen tijdens overleg op het gemeentehuis.

Ad 4. Inloopavond 18 juni 2019.

Begin juni werd een inloopavond georganiseerd om het plan herinrichting Groesbeekseweg 19 te presenteren. Geleerd van de eerste "omgevingsdialoog" heeft de "Wolkenkrabber" de documentatie over de

plannen op 14 juni opgevraagd bij Gommers BV. Die werden niet ter beschikking gesteld. Volgens Gommers, omdat de geplande inloopavond al 4 dagen later is, en is besloten eerst het plan toe te lichten op de inloopavond en het plan daarna beschikbaar te stellen.
Wederom wordt de waarheid geweld aan gedaan. Dat Gommers een toelichting op de plannen noemt was een bijeenkomst waarbij een aantal tekeningen werd getoond rondom het bestaande biljart. De tekeningen bevatten tekst die niet leesbaar was, omdat de teksten met minimale lettergrootte waren afgedrukt. De tekeningen werden niet toegelicht. In de uiterst krappe ruimte moesten de bezoekers zelf maar uitzoeken wat op de tekeningen te zien was. Bij vragen werden de vragenstellers nauwelijks te woord gestaan en kregen regelmatig geen antwoord op hun vragen. **De aanwezigen vroegen kopieën van de tekeningen. Vooral omdat zij binnen 3 dagen een reactie moesten geven op een voorbedrukt formulier . Die tekeningen werden niet ter beschikking gesteld.**
Op 19 juni 2019 schrijft de belangengroep een reactie naar Gommers BV over hun plannen. Wij stellen in die brief dat alleen een definitieve reactie kan worden gegeven als de tekeningen ter beschikking zijn. Na nogmaals aandringen via de e-mail kregen wij op 25 juni een deel van de tekeningen toegestuurd.
Na ontvangst van de stukken wordt door "de Wolkenkrabber" op 30 juni een aanvulling op de brief van 25 juni gestuurd naar Gommers. Die brief wordt op 30 oktober (!) 2019 beantwoord, waarin Gommers stelt dat het plan is goedgekeurd door het Gelders Genootschap en de gemeenteraad, hetgeen niet op waarheid berust . Alle op- en/of aanmerking van de belangengroep zijn stelselmatig genegeerd. Gommers was duidelijk, wat hem betreft was de discussie afgelopen.

Mening "van de "Wolkenkrabber.
Naar de mening van omwonenden is het

5. ***onfatsoenlijk en laakbaar om de omwonenden uit te nodigen voor een voorlichtingsbijeenkomst over het plan herinrichting Groesbeekseweg 19 en te weigeren hen vooraf de nodige informatie te sturen.***
6. ***laakbaar van omwonenden een reactie op de plannen te eisen binnen 3 dagen, zonder adequate informatie ter beschikking te stellen.***
7. ***het opmerkelijk is dat sinds januari 2019 alle op en/of aanmerkingen van omwonenden zijn genegeerd en dat Gommers schrijft dat het plan is goedgekeurd door het Gelders Genootschap, hetgeen bezijden de waarheid is.***

Ad 5. Brieven

Belangengroep "de Wolkenkrabber" stuurde meerdere brieven aan Gommers. Hier wordt gerefereerd aan de brieven die een opmerking zijn op het 4e ontwerp.

- ✓ De opmerkingen op het 2e ontwerp waren vergelijkbaar aan de opmerkingen op het 4e ontwerp en worden verder buiten beschouwing gehouden.
- ✓ Op 19 en 30 juni wordt een reactie gegeven op de plannen zoals gepresenteerd op de inloopavond.
- ✓ Op 30 oktober (!) ontvangt de belangengroep hier een reactie op.
- ✓ De belangengroep reageert hier op.
- ✓ De briefwisseling nadien levert geen nieuwe gezichtpunten op.

- Brief 21 juni 2019 als reactie van “de Wolkenkrabber” op de voorlichtingsbijeenkomst op 18 juni 2019 en de reactie van Herrendal op 30-102019.

Wolkenkrabber	Reactie Gommers BV (Herrendal B.V.) van **30/10/19**		Commentaar van de Wolkenkrabber
De omgeving	Datum	Antwoord	
• behouden dat het bos beeldbepalend is • gebouw strrokt niet met de intentie van “wonen in het groen • Advies Gelders Genootschap is een boom na elke 2 parkeerplaatsen om het groene karakter te behouden dat betekent totaal 10 bomen		• Er wordt veel groen toegevoegd ten opzichte van de huidige situatie • In het plan staan 3 bomen op 19 parkeerplaatsen gepland.	Onzin oppervlakte groen wordt gereduceerd van 465 m^2 tot 265 m^2. Advies over bomen op de parkeerplaatsen 1 boom na elke 2 parkeerplaatsen wordt niet gehonoreerd, er worden 3 in plaats van 10 bomen gepland.
Het gebouw			
• ziet er beter uit dan eerste plan • Groot en massief gebouw niet gewenst • T groot en te hoog” • Maximaal 3 woonlagen		• Er wordt gerefereerd aan het 1e en 2e ontwerp waar 23 appartementen waren gepland • Er wordt gerefereerd aan aanpassing 3e ontwerp naar 4e ontwer waarbij 1 appartement minder wordty gerealiseerd	Zie commentaar bij privacy
Verkeersveiligheid en parkeren		Verkeersveiligheid en parkeren	
• Verkeersveiligheid in gevaar door • Groesbeekseweg niet ingericht als 30 km weg. • Haaks parkeren is vragen om ongelukken		• Snelheid van auto’s en de verkeersintensiteit is niet het verantwoordelijkheid van Herrendal B.V. • Voetpad wordt aangelegd zodat bewoners veilig naar hun huis kunnen lopen • Er wordt 1 invalidenparkeerplaats gerealiseerd	• Zie zienswijze Wolkenkrabber
Privacy		Privacy	
• Privacy is in het gedrang • Gevaar van geluidsoverlast		4e aangepast ontwerp i.v.m privacy op basis van advies Gelders genootschap. • Van 3 naar 2 grote appartementen op 3e woonlaag. • 1 balkon vervallen. Op 3e woonlaag • Goed geïsoleerd gebouw, dus geen geluidsoverlast	• Het advies van het Gelders Genootschap wordt niet gevolgd. GG pleit voor het opheffen van de 3 appartementen aan de zuid oost zijde waardoor de gevel breedte wordt verminderd van 22 tot 15 meter en de privacy wordt gewaarborgd. • Geluidsoverlast zal er niet. • Na berekening van de zichtlijnen is de privacy ernstig in gevaar vanuit de appartementen op de 3e en 4e woonlaag aan de noord-west zijde en de zuid-oost zijde.

- Brief van 30 juni 2019, aanvulling op 21 juni 2019 na ontvangst van documentatie:

Conclusie:

Deze notitie is opgesteld nadat de beperkte gegevens van de projectontwikkelaar ter beschikking zijn gesteld. De belangengroep vindt dat het projectplan Groesbeekseweg geen recht doet aan de omwonenden en in strijd is met vele adviezen/ besluiten van de gemeente en het Gelders Genootschap.

De omwonenden zijn van mening dat de participatie van omwonenden in de planvorming volstrekt onvoldoende is, zo niet heeft plaatsgevonden. Wij stellen voor om samen met Herrendal BV, het college van B&W/gemeenteraadsleden en de belangengroep te bespreken of tot een door alle partijen gedragen voorstel kan worden gekomen.

- Brief van 3 november als reactie op reactie van Herrendal dd 30-1-2019

Samenvatting.
Uw voorstelling van zaken over het beoogde gebouw is onjuist. Het gebouw zal twee maal zo groot zijn, in vergelijking met het huidige gebouw. De bezwaren, zoals voorgelegd in onze brief van 30 juni jl., blijven voor ons volledig overeind. Dat het gebouw aansluit bij de Delftse School, bestrijden wij. Een zo groot prominent gebouw voor woningen is juist strijdig met de Delftse School.

• U suggereert overleg te hebben gehad met de omwonenden. Ondanks ons verzoek actief bij de plannen betrokken te worden, heeft u dit verzoek wederom volledig genegeerd, in weerwil met de eis van B& W in hun brief van 16 oktober 2018.

• U suggereert consensus over uw plan met de gemeenteraad. Enig overleg met de gemeenteraad, laat staan hun toestemming, is ons niet bekend. Wij verzoeken u de besluiten van het gemeentebestuur daaromtrent aan ons ter beschikking te stellen.

• U suggereert overleg met het Gelders Genootschap over de nieuwste plannen. Omdat het Gelders Genootschap hun advies altijd schriftelijk vastlegt, verzoeken wij u ons deze adviezen toe te sturen. U wijkt in uw plan in hoge mate af van het eerste advies van het Gelders Genootschap, het verbaast ons dan ook zeer, dat zij met het nieuwste plan akkoord gaan.

Op basis van deze passage hebben wij een WOB verzoek bij de gemeente, waaruit bleek dat het plan al in maart was beoordeeld.

1. **Brieven na 3 november**
   Geen extra informatie, meer van het zelfde

Mening “van de “Wolkenkrabber.

7. **Geen van de op- en/ of aanmerkingen van de belangengroep is ooit gehonoreerd.**

8. **Gommers spreekt niet de waarheid over overleg met de gemeenteraad en over de implementatie van adviezen van het Gelders Genootschap.**

Indien gewenst kunt u kopieën van de correspondentie opvragen bij de secretaris (robert.bleichrodt@gmail.com)

Hoogachtend, Namens belangengroep “de Wolkenkrabber”

, secretaris

Bovensteweg 2

E-mail:

Aan de gemeenteraadsleden van
Gemeente Mook en Middelaar
Raadhuisplein 6
6585 AP Mook

Kopie:
Burgemeester en wethouders
Gemeente Mook en Middelaar

GEMEENTE MOOK C.A.
Afdeling Planning
Ingekomen
d.d. - 4 NOV. 2020
Nummer
Opbergen O Paraaf .....

Betreft: zienswijze concept bestemmingsplan Groesbeekseweg 17-19, Mook

Mook, 30 oktober 2020.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Hierbij de zienswijze van familie wonende in het pand de Bovensteweg 2, het perceel grenzend aan de Groesbeekseweg 17-19.

Wij steunen de zienswijze van belangengroep "De Wolkenkrabber" volledig. Het plan in het concept bestemmingsplan Groesbeekseweg 19 is veel te groot en is strijdig met de uitgangspunten van het coalitieakkoord **DGP, PvdA en Groen Links en ook met de adviezen van B&W over de herbestemming Groesbeekseweg 17-19 (B&W advies dd 2-8-2018, kenmerk zm 18008744). Het gebouw heeft niet twee verdiepingen, maar vier bouwlagen (zie figuur 1).**

Let op! de projectontwikkelaar zet de onoplettende lezers op het verkeerde been. Hij noemt de eerste etage begane grond, maar het souterrain ligt op de begane grond (= niveau Bovensteweg) en hij probeert zo een etage weg te poetsen, om aan het advies van B&W te voldoen (zie figuur 1

Figuur 1 Het gebouw heeft niet 2 etages, maar 4 etages c/q woonlagen): Het souterrain (dat op de begane grond ligt)en daarboven nog 3 bewoonbare etages . Wat Gommers de begane grond noemt is in werkelijkheid de eerste etage, waar je alleen kan komen door de trap op te lope, dat is dus niet de begane grond, maar echt de 1e verdieping. Zo probeert projectontwikkelaar het te doen voorkomen dat het gebouw voldoet aan het advies van B&W.

Noord-west gevel
conform plan Gommers



Onze situatie, als directe buren, vraagt om een extra toelichting.

- Privacy.
  B&W negeren de eigen adviezen over de privacy. Het advies van B&W van 2-8-2018 (kenmerk mm18008744) stelt ten aanzien van de woningen aan de Groesbeekseweg 21 en aan de Bovensteweg 2: "*dat rekening moet worden gehouden met de privacy van de woningen*".

- Hetzelfde vermeldt de brief aan Gommers dd 28-02-2018 (kenmerk zm 1800783): *Het gebouw grenst aan de woningen Groesbeekseweg 21 en de Bovensteweg 2. 'Wij vinden het wenselijk dat rekening gehouden wordt met de privacy van beide percelen bij de verdere uitwerking en onderbouwing van het bouwplan".*

- Het Gelders Genootschap schrijft hierover(18 februari 2019): "*wij adviseren het nevenvolume in breedte te beperken tot 2 appartementen, zodat meer privacy mogelijk is voor het buurperceel*".

Het goed doordachte advies van het Gelders Genootschap volgt het advies van B&W, maar wordt zonder enige toelichting genegeerd door de projectontwikkelaar en B&W. In figuur 6 is het advies van het Gelders Genootschap uitgewerkt.



Figuur 2 De huidige situatie vanuit de meest verafgelegen slaapkamer (januari 2020). Het nieuwe complex schuift aan de zuid-oost zijde 4 meter op richting ons huis, met balkons die volledig zicht hebben op alle zuid gerichte vertrekken van ons huis. En het nevengebouw nadert ons huis op minder dan 3 meter (zie figuur 4) ***Weg privacy.***

In het huidige plan van de projectontwikkelaar worden de grenzen van het juridisch toelaatbare opgezocht, maar worden de burgerlijke fatsoensnormen overschreden. In het plan wordt het complex tot op 3 meter van de erfgrens opgeschoven en kan men vanuit de noord-oostzijde direct in onze woonkamer, slaapkamers , badkamer en het trappenhuis kijken, zodat geen plek meer veilig is voor inkijk. Er wordt dus ernstige inbreuk gemaakt op onze privacy, terwijl dit in het advies van het Gelders genootschap volledig wordt gerespecteerd. Waarom dit advies niet wordt opgevolgd is ons een raadsel. Om de privacy te waarborgen zijn in het verleden afspraken gemaakt met de directie van de Boerenleenbank, dat de gordijnen voor de ramen aan de noordwestzijde, altijd gesloten moeten zijn. Dat is een al lang bestaande situatie en daar hielden de gebruikers van het gebouw zich aan, behalve de huidige huurders!

De zuid-oost gevel van het hoofdgebouw, van 15 meter hoog en 12 meter breed (180 m^2), is 3 meter van de erfgrens gepland en dus meer dan 4 meter opgeschoven in onze richting. Er komt dus geen spat zon meer in onze achtertuin. Ook de zon in de voortuin krijgt een flink deel van de dag geen zon meer, door de hoogte van het gebouw. Het nevengebouw nadert de erfgrens op een plek zelfs minder dan 2.7 meter.

Verder is de privacy in onze tuin ernstig in het geding door alle appartementen op de "begane grond" (= bouwlaag boven het souterrain) en hoger, die aan de zuid-oostgevel grenzen. Deze appartementen kijken uit op het terras waar wij in de zomer vaak zitten, met of zonder kleding. De huidige plannen maken zeer ernstig inbreuk op onze privacy in zowel de zomer als in de winter, als de bomen hun blad hebben verloren.

Visie familie

Wij doen een dringend beroep op de gemeenteraadsleden het concept bestemmingplan te amenderen zodat het gebouw zodanig wordt aangepast dat onze privacy is gewaarborgd en dat het gebouw niet vier woonetages krijgt, maar maximaal drie inclusief het souterrain (figuur 1), conform het advies van B&W[1] en het overeenkomstige advies van het Gelders Genootschap
Voorts doen wij een dringend verzoek de afstand tot de erfgrens aan de zuid-oostzijde te vergroten tot minimaal 7 meter (net zoals de huidige situatie) en de zuid-oostgevel van het nevengebouw in te korten met 1 appartement (= breedte gebouw 15 meter) zodat de afstand tot onze tuin vergroot wordt tot redelijke proporties en de privacy wordt gewaarborgd.

Bedreiging bomen Bovensteweg 2.

Het perceel Groesbeekseweg wordt omgetoverd tot een steenwoestijn omzoomd door een zee van geparkeerde auto's in plaats van bomen, precies wat je in een groen dorp niet wilt. Het complex parasiteert louter op de bomen van het perceel Bovensteweg 2. De projectontwikkelaar lijkt meer geïnteresseerd in stenen dan in het scheppen van een groene omgeving waarin het gebouw kan worden ingebed.

Om het gebouw te kunnen bouwen zal het wegdek aan de noord-westzijde van het geplande gebouw verwijderd moeten worden. Juist daar lopen de wortels van de bomen die op de noord-westelijke erfgrens staan en volgens plan gespaard moeten worden. Zonder enige twijfel zullen de wortels van de bomen bij het verwijderen van het asfalt beschadigd worden. Bij de bouw zullen ook de overhangende takken moeten worden gekapt, zodat het de vraag is of de bomen die in de zomer onze privacy bewaken, de bouw zullen overleven. Dat de projectontwikkelaar en de gemeente hier weinig boodschap aan hebben moge duidelijk zijn uit het overleg dat heeft plaatsgevonden tussen mijn vertegenwoordigster mw. Keegstra (van Kubiek Ruimtelijke Plannen),

[1] Advies B&W : plan aanpassen tot gebouw met twee bouwlagen met forse kap. (Nokhoogte 12 meter t.o.v Groesbeekseweg; Goothoogte 6-6,5 meter, positie ongeveer overeenkomend met het bestaande gebouw zodanig dat er voldoende ruimte is om het beeld van bebouwing in het bos.)

de heer Gommers en de heer Tolkamp (van de gemeente), waar besproken werd dat de bomen op de perceelgrens wel gekapt konden worden om plaats te maken voor extra parkeerplaatsen.

Duurzaam bouwen.

Tijdens ons verblijf in Zambia, waar wij van 2012-2018 werkten voor VSO[2], besloten wij ons huis uit 1962 te verduurzamen, van een energielabel G, op weg naar A. Wij werden in 2018, net terug in Nederland, compleet overvallen door het plan om naast ons een nieuw gebouw te plannen. Daardoor is ons huis volgens onze makelaar onverkoopbaar geworden. Wij hebben het huis nu toch wel te koop gezet, maar alle potentiële kopers knappen af op het concept bestemmingsplan, daarom hebben wij verdere investeringen in duurzaamheid stilgelegd en zijn de gemaakte investeringen waarschijnlijk dus weggegooid geld. Niet erg stimulerend om te helpen de doelen van het klimaatbeleid te verwezenlijken.

Daarbij komt dat het gebouw ons huis in de schaduw zet vanaf het middaguur. Weg zonnewarmte en weg investeringen in duurzaamheid[3].

Visie familie

Wij vinden dat het gebouw moet worden aan gepast aan het advies van B&W (maximaal 2 etages met forse kap, hoogte 12 meter) en de adviezen van het Gelders Genootschap.



Figuur 3. Ons huis is gericht op het zuiden en zodanig (ver)bouwd , dat de zon in de zomer niet in de huiskamer schijnt en dus koel blijft, maar in de winter (bij laagstaande zon) ons huis verwarmt. Door het hoge gebouw wordt ons huis gedurende de winter in de schaduw gezet vanaf het middaguur.

Economische haalbaarheid.

Aanpassingen aan het gebouw worden afgedaan door gemeente en projectontwikkelaar als financieel niet haalbaar, omdat de winst van het project slechts € 50.000 zou bedragen, volgens de heer Gommers. Als dat werkelijk zo zou zijn dan is het project volkomen onhaalbaar. Echter, ook hier brengt de projectontwikkelaar iedereen op een dwaalspoor. Het huidige concept plan is namelijk niet alleen prima haalbaar maar ook uiterst lucratief en kan ook in een afgeslankte vorm prima gefinancierd worden. De berekeningen in de zienswijze van de belangengroep de "Wolkenkrabber" zijn nogal aan de veilige kant, het rendement van het project zal, indien uitgevoerd in eigen beheer veel groter zijn dan voorgesteld. De geraamde kosten van een gasloos gebouw met 4 bouwlagen bedragen minimaal €3.780.000 en maximaal € 5.470.000, terwijl de opbrengst op basis van de huidige marktprijzen ongeveer € 6.282.000 bedraagt. **Een**

[2] Voluntary Services Overseas.

[3] Ons huis is gericht op het zuiden en zodanig (ver)bouwd , dat de zon in de zomer niet in de huiskamer schijnt en dus koel blijft, maar in de winter (bij laagstaande zon) ons huis verwarmt. Door het hoge gebouw wordt ons huis aan de zuidzijde gedurende de winter in de schaduw gezet vanaf het middaguur.

rendement dat varieert tussen 15 en 66%. De geraamde kosten van een gasloos gebouw met 3 bouwlagen bedragen minimaal € 3.000.000 en maximaal € 4.170.000 terwijl de opbrengst ongeveer € 4.886.000 is. **Een rendement dat varieert tussen de 17 en 62%.**

Beste gemeenteraadsleden , het ontbreken van een gedetailleerde financiële onderbouwing van het project zal de mogelijkheid blokkeren om eventuele aanpassingen aan het project te bediscussiëren, met de dooddoener "financieel niet haalbaar".

Een alternatief plan dat volledig aansluit op het coalitieakkoord, conform het plan in de zienswijze van "de Wolkenkrabber".

Wij vinden dat het gebouw moet worden aangepast aan het advies van B&W (maximaal 2 etages met forse kap, hoogte 12 meter, en dus geen vierde woonetage onder de kap) en de adviezen van het Gelders Genootschap.
Door het nevengebouw te verkleinen, conform het advies van het Gelders Genootschap en in het nevengebouw 9, goed betaalbare, middelgrote en kleine appartementen in te richten kunnen in dat deel van het complex appartementen worden gerealiseerd voor starters en eenpersoonshuishoudens. Samen met een afgeslankt hoofdgebouw (advies Gelders Genootschap) wordt zo een complex gerealiseerd , waar jong en oud samen kunnen wonen. Het nevengebouw zal daardoor ook meer daglicht krijgen (Het Gelders Genootschap is van mening dat de woonkwaliteit van de appartementen in het souterrain te wensen overlaat). Het betekent ook dat het merendeel van de appartementen kan worden gerealiseerd, zoals gepland. Een dergelijk voorstel is economisch haalbaar en voldoet beter dan het huidige plan aan het coalitie akkoord van DGP, PVDA en Groen Links en bewaakt onze privacy en de bomen in onze tuin.

Hoogachtend,

Figuur 4 Het oude bankgebouw (rode lijnen) in vergelijking met het nieuwe plan Gommers (zwarte lijnen). Huis op Bovensteweg 2 ligt op kavel 3165. De afstand van het hoofdgebouw nadert de erfgrens op 3 meter, terwijl de afstand tot het nevengebouw zelfs kleiner ▶ is.

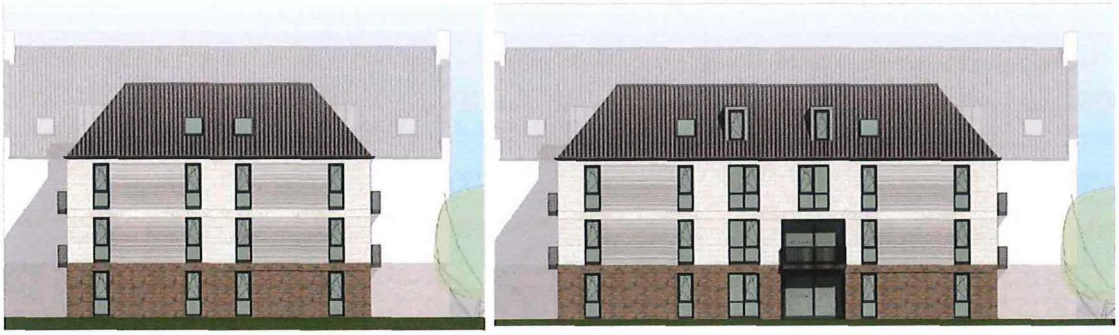


*Figuur 5. Aangepast nevengebouw conform advies van het Gelders Genootschap. De appartementen zijn richting west opgeschoven waardoor vanuit ter plaatse van de meest zuidoostelijke (**groen gemarkeerd**) geen appartementen zijn zodat de privacy is gewaarborgd,*



Noord west gevel
conform advies Gelders
Genootschap

Noordwest gevel
conform plan Gommers



Figuur 6. Nevengebouw ingekort conform advies Gelders Genootschap tot een lengte van 15 meter.

Noord-west gevel
conform plan Gommers



Figuur 7. Noord-oostgevel volgens plan Gommers, met duidelijke indeling in de 4 woonlagen.

Animatie over de gevolgen voor huis en tuin van het hoge en grote appartementengebouw.

Maquette schaal 1:150. Foto's met natuurlijk zonlicht gemaakt (3 november 2020).

Figuur 1.Tuin en huis baden in het zonlicht vanuit het zuiden.



Figuur 2. Situatie nadat de zon achter het appartementen complex is verdwenen . Vanaf ±12.30 uur.



Animatie over de gevolgen voor huis en tuin van het hoge en grote appartementengebouw.

Maquette schaal 1:150. Foto's met natuurlijk zonlicht gemaakt (3 november 2020).

Figuur 1.Tuin en huis baden in het zonlicht vanuit het zuiden.



Figuur 2. Situatie nadat de zon achter het appartementen complex is verdwenen . Vanaf ±12.30 uur.



Animatie over de gevolgen voor huis en tuin van het hoge en grote appartementengebouw.

Maquette schaal 1:150. Foto's met natuurlijk zonlicht gemaakt (3 november 2020).

Figuur 1.Tuin en huis baden in het zonlicht vanuit het zuiden.



Figuur 2. Situatie nadat de zon achter het appartementen complex is verdwenen . Vanaf ±12.30 uur.



Animatie over de gevolgen voor huis en tuin van het hoge en grote appartementengebouw.

Maquette schaal 1:150. Foto's met natuurlijk zonlicht gemaakt (3 november 2020).

Figuur 1.Tuin en huis baden in het zonlicht vanuit het zuiden.



Figuur 2. Situatie nadat de zon achter het appartementen complex is verdwenen . Vanaf ±12.30 uur.



Animatie over de gevolgen voor huis en tuin van het hoge en grote appartementengebouw.

Maquette schaal 1:150. Foto's met natuurlijk zonlicht gemaakt (3 november 2020).

Figuur 1.Tuin en huis baden in het zonlicht vanuit het zuiden.



Figuur 2. Situatie nadat de zon achter het appartementen complex is verdwenen . Vanaf ±12.30 uur.



MM20055993

GEMEENTE MOOK C.A.
Afdeling Planning
Ingekomen
d.d. - 2 NOV. 2020
Nummer
Opbergen O Paraaf .....

Groesbeekseweg 24

31-10-2020

Gemeente Mook en Middelaar.
Raadhuisplein 6
6585AP Mook

Afd Samenleving

Bezwaarschrift Ontwerp Bestemmingsplan Groesbeekseweg 19 aanvulling op CM 19.2553.

Geachte Bestuur,

Bij het nogmaals bestuderen van het ontwerp is ons opgevallen dat aan de Groesbeekseweg zijde van het pand , de appartementen voorzien zijn van een balkon. Als bewoners van nr 24 maken wij bezwaar tegen deze balkons aangezien daarmee onze privacy ernstig geschaad wordt en wij verzoeken u dan ook de bouw van deze balkons in elke vorm geheel te verbieden.

Hoogachtend,

MM20056675

GEMEENTE MOOK C.A.
Afdeling Planning
Ingekomen d.d. - 5 NOV. 2020
Nummer
Opbergen Q Paraaf

5-11-2020

B&W en Gemeenteraad,

Wat is er gebeurd met jullie adviezen en de adviezen van Het Gelders Genootschap aan Gommers en Herrendaal? EN de vragen en adviezen van de omwonenden?
En nee wij hebben zeker geen toestemming gegeven in ons eerste contact met de Heer Gommers voor zo'n groot Gebouw.
Van 'in samenspraak' kan dan ook geen sprake zijn.

HET belangrijkste punt blijft dat het gebouw veel te groot en veel te hoog is voor de privacy van de omwonenden.

EN de parkeerplaatsen en veiligheid hebben wij vanaf het begin al als niet haalbaar aangegeven.

Meneer Gommers heeft na ons gezamenlijke protest wel het aantal appartementen verminderd maar niet de grootte van het gebouw, voor zover ik kan zien.
Dus minder maar wel grotere appartementen met bewoners, die waarschijnlijk meer dan 1 auto hebben.
Op een willekeurige dag zoals bv 30-01-2020 staan12 auto's op de plek waar meneer Gommers 20 parkeerplaatsen en 4 plekken voor bomen heeft getekend.

Het gevaar van achteruit de Groesbeekseweg opdraaien en de ongelukken die dat zeker gaat geven met zowel voor de bewoners als voor de omwonenden een psychische last.

Lawaai: door de grote gevel van het gebouw ontstaat er nog meer geluidsoverlast van de Groesbeekseweg voor de omwonenden.

En de Fries van het Rabobank gebouw weggemoffeld en als stootbuffer voor auto's is ????

EN
Waar is er rekening gehouden met de toekomstige bewoners?
Met hun geluidsoverlast? Met hun fijnstof inademing vd vrachtwagens?
Waar is hun buitenruimte? Hun groen, behalve dat van de over- zij en achterburen?
Er is zelfs geen ruimte om een kind te laten touwtje springen! of veilig op een trottoir te lopen!
Waar is hun verkeers veiligheid als ze vanuit de veel te krappe parkeerplaatsen achteruit de Groesbeekseweg of Bovensteweg op moeten rijden? En bij de lastige kruising Groesbeekseweg-Bovensteweg.
Daar moet de gemeente voor zorgen was het commentaar van een Herrendaal medewerker op de eerste presentatie van dit Project!!

B&W en Gemeenteraad nemen jullie hiervoor de verantwoordelijkheid?

En in wat voor recht staan de bewoners bij ongelukken en bij de vele overlast die ze hebben van de Groesbeekseweg? Zij komen heel zeker binnen 2 jaar bij jullie klagen over lawaai en veiligheid!

Dit is een schets zoals wij het op dit moment zien en beleven en een extra persoonlijke toevoeging, als bewoners van nr 28 sinds 1976
Wij voelen ons sindsdien vaak de bewakers van de veiligheid van de Groesbeekseweg

Groesbeekseweg 28

MM20056863

GEMEENTE MOOK C.A.
Afdeling Planning
Ingekomen
d.d. - 6 NOV. 2020
Nummer
Opbergen O Paraaf .....

Aan de gemeenteraadsleden van
Gemeente Mook en Middelaar
Raadhuisplein 6
6585 AP Mook

Mook, 6 november 2020

Betreft: Zienswijze van op het ontwerpbestemmingsplan Groesbeekseweg 19, zoals dat op 28 september 2020 ter inzage is gelegd op het gemeentehuis

Geachte gemeenteraadsleden,

Via deze zienswijze laat ik u weten dat ik een waardedaling voorzie van mijn huis aan de Pastoor Fabritiusstraat 2 te Mook, als deze voorgestelde wijziging van het bestemmingsplan doorgaat.
Als de gemeente de aanleg van een dergelijk massaal appartementencomplex zou toestaan, krijg ik als direct ernaast wonende te maken met onder meer een ernstige aantasting van privacy en woongenot, verkeersgevaarlijke situaties, ernstige parkeerhinder en geluidsoverlast, vermindering van het uitzicht op het bos en het natuurgebied, ernstige aantasting van de natuurwaarden (direct naast natuurgebied De Mookerheide), ernstige aantasting van de wijkbestemming 'wonen in het bos' en een algehele teloorgang van de locatie die voor Mook een bijzondere betekenis heeft als mooie groene poort naar het dorp.
Ik zal afhankelijk van uw besluit door een waardedaling van mijn huis een financiële schade oplopen en ik zal een verzoek tot planschadevergoeding bij u moeten indienen. Ik hoop dat dat niet nodig zal zijn. Ik verzoek u daarom in een aangepast voorstel verder strekkende grenzen te stellen aan de plannen van de projectontwikkelaar, opdat die een kleiner appartementencomplex bouwt maximaal ter grootte van het huidige Rabobankgebouw, waarin een maximum wordt gesteld van 10 appartementen en bovendien geen 4 bouwlagen zoals nu is voorgesteld worden maar een maximum van 3 bouwlagen.
Naast deze zienswijze over de voor mij persoonlijk dreigende financiële schade verwijs ik u voor een gedetailleerde argumentering naar de mede door mij ondertekende zienswijze die belangengroep “De Wolkenkrabber” reeds op 25 oktober j.l naar u stuurde (onder nummer CM19.2553).

Hoogachtend,

Pastoor Fabritiusstraat 2

Gemeente Mook en Middelaar
t.a.v. de heer Tolkamp
Postbus 200
6585 ZK MOOK

Arnhem, 18 februari2019

Betreft Stedenbouwkundig Advies
Groesbeekseweg 19 te Mook
Onze referentie JB/k.2019014

Geachte heer Tolkamp,

In het verlengde van ons advies van 30 april 2019 reageren wij op de nieuwe schets van Bulkens Architecten gedateerd februari 2019 voor de realisatie van appartementen op de locatie van de voormalige Rabobank Groesbeekseweg 19 te Mook reageren als volgt.

- Het architectonische concept om de bouwmassa te geleden in een hoofdvolume met aansprekende kopgevels aan de Groesbeekseweg en een nevenvolume daar achter spreekt aan. De voorgestelde architectuur voegt zich goed in deze omgeving. Echter wij adviseren om herontwikkeling van het bestaande gebouw toch ook te onderzoeken, omdat dit wellicht ook kansen biedt om hier een gebouw met een eigen uitstraling te realiseren (zie ons advies van 30 april 2018).
- De voorgestelde bouwhoogte en goothoogte passen goed in deze omgeving.
- De schets toont een footprint die ca. 2x zo groot is als bestaand, wat ten koste gaat van het groen op de hoek van de straat en t.o.v. het buurperceel. Hiermee blijft o.i. op het perceel onvoldoende ruimte over om de groene omgeving te behouden. Feitelijk parasiteert het plan dan op het groen van belendende percelen.
- De parkeerplaatsen worden op eigen terrein gesitueerd, maar doordat de parkeerplaatsen haaks op de openbare weg liggen, wordt het groene beeld van voortuinen onderbroken en worden voetpaden gekruist. Vooral de lange parkeerstrook langs de Groesbeekseweg in combinatie een gevel van ca. 30 meter lengte op slechts 6 meter van de weg maakt dat hier van een groene inpassing geen sprake meer zal zijn. Eventuele bomen in de parkeerstrook kunnen onvoldoende kruingrootte ontwikkelen.
- De schets toont een nevenvolume met een gevellengte van ca. 22 meter op 5 meter van het perceel Bovensteweg 2. Dat is fors meer dan in de huidige situatie. In dit bouwvolume zijn 6 appartementen gedacht. Wij vragen ons af of hiermee de privacy voldoende is gewaarborgd, te meer daar de buitenruimte van een aantal appartementen aan de kant van het buurperceel is gesitueerd. Bovendien hebben we twijfels over de woonkwaliteit van de appartementen in het souterrain.

Tabel: vergelijking bestaand en beoogd
(maten zijn ruwe schatting op basis van schets)

	Huidig	Schetsontwerp
Kavel oppervlak	1.345 m2	1.345 m2
Bebouwd oppervlak	265 m2	535 m2
Groen	465 m2	280 m2
Lengte gevel op 5 m. van erfgrens buren	7 m	22 m
Lengte gevel langs Groesbeekseweg	16 m	30 m

Conclusie
O.i. voldoet het schetsplan niet aan de voorwaarden, die door de gemeente zijn gesteld in haar brief aan initiatiefnemer van 15 oktober 2018. Wij adviseren het bouwvolume aan de Groesbeekseweg in te korten, zodat meer ruimte blijft voor groen op de hoek van de Bovensteweg. Daarnaast adviseren we het nevenvolume in breedte te beperken tot 2 appartementen, zodat meer privacy mogelijk is voor het buurperceel. Tenslotte adviseren wij het aantal parkeerplaatsen aan de Groesbeekseweg te beperken.

Met vriendelijke groet,

Ir. J.Wabeke, stedenbouwkundige
Ir. J. Boros, rayonarchitect

