

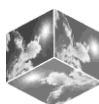
bestemmingsplan Reconstructie N271
2011, gemeente Gennep
Nota vooroverleg en inspraak
(geanonimiseerd)

status: definitief
datum: 1 mei 2012
projectnummer: 220002
adviseur: SVE & JKE



Inhoudsopgave

1	Reacties overleg en inspraak	1
2	Gemeentelijk standpunt wettelijk overleg en inspraakreacties	5
2.1	Overleg ex artikel 3.1.1. Bro en inspraak	5
2.2	Rijkswaterstaat Limburg	5
2.3	Waterschap Peel en Maasvallei	7
2.4	Buurtbewoners	8
3	Overzicht ambtshalve wijzigingen	15





1 Reacties overleg en inspraak

SWL



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 25 6200 MA Maastricht

het College van Burgemeester en Wethouders van de
gemeente Gennep
Postbus 9003
6590 HD GENNEP

VERZONDEN 22 DEC. 2011

Datum 19 december 2011
Onderwerp Voorontwerpbestemmingsplan Reconstructie N271

Geachte College,

In het kader van het vooroverleg hebben wij van u het concept
voorontwerpbestemmingsplan "Reconstructie N271" ontvangen.

De onderwerpen waarop het concept ontwerpbestemmingsplan is beoordeeld zijn
gebaseerd op de nationale belangen zoals verwoord in de Realisatieparagraaf
Nationaal Ruimtelijk Beleid (TK2007-2008, 31500 nr 1.), voor zover die door
Rijkswaterstaat Dienst Limburg worden behartigd.

**Nationaal Ruimtelijk belang: Het op orde brengen en houden van het
hoofdwatersysteem**

Het onderhavig plangebied maakt onderdeel uit van het rivierbed van de Maas.
Hierbij is de Beleidslijn grote rivieren van toepassing.

De Beleidslijn grote rivieren heeft als doelstelling de beschikbare afvoer- en
bergingscapaciteit van het rivierbed te behouden en ontwikkelingen tegen te gaan
die de mogelijkheid tot rivierverruiming door verbreding en verlaging van het
rivierbed nu en in de toekomst feitelijk onmogelijk maken.

Het toepassingsgebied van de beleidslijn omvat het gehele rivierbed, waarvoor
vergunningsplicht op grond van de Waterwet van kracht is. Het gaat hierbij om
een tweetal afwegingsregimes: stroomvoerend en waterbergend. Uitzondering
vormen de gebieden waarvoor vanuit rivierkundig oogpunt geen vergunning
noodzakelijk is (aangeduid als artikel 2a Wbr-gebieden). Sommige van deze
gebieden kunnen bij hoogwatersituaties onder water staan. Bouwen geschiedt net
als elders in het rivierbed voor eigen risico. Het Rijk is ook hier niet aansprakelijk
voor eventuele schade.

Het plangebied is conform de kaarten behorende bij de beleidsregels grote
rivieren aangeduid als "bergend regime" en "artikel 2a Wbr".

Aan activiteiten in het "bergend regime" kan alleen toestemming worden verleend
indien wordt voldaan aan de algemene voorwaarden (artikel 4) van de
Beleidsregels grote rivieren:

Rijkswaterstaat
Limburg
Avenue Ceramique 125
6221 KV Maastricht
Postbus 25
6200 MA Maastricht
T (043) 329 44 44
F (043) 325 51 36
www.rijkswaterstaat.nl

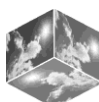
Contactpersoon
mevr. Ing. G. Snlekers
T 043-3294577

Ons kenmerk
RWS/DLB-2011/7621

Uw kenmerk
-

Bijlage(n)
-

Pagina 1 van 2





- a. er sprake is van een zodanige situering en uitvoering van de activiteit dat het veilig functioneren van het waterstaatswerk gewaarborgd blijft;
- b. er geen sprake is van een feitelijke belemmering voor vergroting van de afvoercapaciteit, en
- c. er sprake is van een zodanige situering en uitvoering van de activiteit dat de waterstandsverhoging of de afname van het bergend vermogen zo gering mogelijk is.
- d. resterende waterstandseffecten of de afname van het bergend vermogen duurzaam worden gecompenseerd waarbij de financiering en de tijdige realisering van de maatregelen gezekerd zijn.

Rijkswaterstaat
Limburg

Datum
19 december 2011

Ons kenmerk
RWS/DLB-2011/7621

Ik verzoek u de regels hierop aan te vullen.

Daarnaast heb ik geconstateerd dat de begrenzing van het rivierbed, behorende bij de Beleidsregels grote rivieren, ook niet is opgenomen in de verbeelding. Ik verzoek u deze begrenzing alsnog op te nemen in de verbeelding. U kunt de exacte (digitale) begrenzing van de verschillende regimes opvragen bij Rijkswaterstaat Dienst Limburg (via het frontoffice ANI, dlb-ani-frontoffice@rws.nl, 043-3294321).

Aan activiteiten in het gebied aangeduid als "Gebieden WBR artikel 2a (artikel 2a Wbr)" zijn geen specifieke voorwaarden verbonden. De betreffende gebieden zijn dan ook uitgezonderd van de vergunningsplicht.

Voor nieuwe activiteiten in het rivierbed, waaronder onderhavig initiatief, dient een watervergunning te worden verkregen dan wel een melding te worden verricht. Ik verzoek u in overleg te treden met de waterbeheerder van het rivierbed van de Maas, zijnde Rijkswaterstaat Dienst Limburg (contactpersoon: de heer T. van den Boorn, 06-51053204, tjeu.vanden.boorn@rws.nl).

Volledigheidshalve merk ik op dat op gronden die onderdeel uitmaken van het rivierbed hoogwater kan optreden en dat bij schade als gevolg hiervan geen schadevergoeding kan worden verhaald op het Rijk.

Wateradvies

Rijkswaterstaat Dienst Limburg is waterbeheerder van het rivierbed van de Maas. Middels deze brief verstrekt Rijkswaterstaat u het préwateradvies.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
namens deze,
HET HOOFD PLANVORMING & ADVIES, WEGEN EN VERKEER,

H.A.A.H. Winten

Pagina 2 van 2



Jul.



Waterschap

Peel en Maasvallei

-1731.212.

Gemeente Gennepe

16 DEC 2011

No 2011/5994

P.v.m.d.

uw kenmerk:
uw brief van: 24 november 2011

Gemeente Gennepe
P. van Mil
Postbus 9003
6590 HD GENNEPE

ons kenmerk: 2011.18802
datum: 14 december 2011
verzonden:

15 DEC 2011

onderwerp: Wateradvies reconstructie N271

Geachte heer van Mil,

Op 24 november 2011 heeft u het watertoetsloket in kennis gesteld van het voorontwerp bestemmingsplan 'Reconstructie N271 2011'. Het plan maakt mogelijk dat aan de kruising N271 – Zwarteweg een rotonde wordt gerealiseerd. Tevens wordt het oprichten van één burgerwoning aan de Zwarteweg geregeld.

Hemelwater afkomstig van de wegooppervlakken wordt geborgen en geïnfiltreerd middels bermsloten. Ten behoeve van de woning wordt een separate voorziening gerealiseerd. Hierbij wordt uitgegaan van 62,5 mm berging, overeenkomstig met een volume van 10 m³.

Wij merken op dat het plan is gelegen in riviergebied van de Maas. Uw kennisgeving hebben wij daarop doorgestuurd naar Rijkswaterstaat ter beoordeling. Zij zal haar oordeel separaat aan u toezenden.

In of nabij het plangebied liggen geen watergangen, waterkeringen of leidingen in beheer bij het waterschap. Ook is het gebied niet aangewezen als grondwaterbeschermingsgebied. Hoewel het plan naar verwachting weinig invloed zal hebben op het grondwater, adviseren wij u toch om de volgende opmerkingen te overwegen;

- Ten aanzien van de hemelwatervoorziening voor de woning, merken wij op dat ons beleid niet correct wordt beschreven. Bij het realiseren van een absolute berging (zonder leegloop) dient met uit te gaan van een T=100 situatie met 84 mm neerslag in 48 uur. De door u genoemde 62,5 mm is van toepassing op een voorziening met leegloop naar oppervlaktewater. Wij verzoeken u dit aan te passen.
- Omdat er geen sprake is van een direct belang voor het waterschap, is ons beleid slechts een advies. Toch willen wij u wijzen op de ruimte voor maatwerk. Wij adviseren in veel gevallen uit te gaan van een T=10 situatie (50 mm in 27,3 uur) waarbij na 24 uur voldoende capaciteit beschikbaar is voor eenzelfde bui. Daarnaast vragen wij dan inzichtelijk te maken hoe in een T=100 situatie wateroverlast voor derden wordt voorkomen.
- Tot slot merken wij op dat hemelwater in dit plan wel aan de richtlijnen van gemeente Gennepe moet voldoen. Met vragen hierover kunt u contact opnemen met de heer Strijbosch.

Drie Decembaersingel 46
5921 AC Venlo

Postbus 3390
5902 RJ Venlo

T 077 - 38 91 111
F 077 - 38 73 605

E info@wpm.nl
I www.wpm.nl



Behoudens onze opmerkingen ontvangt u een positief wateradvies op dit plan. Mocht u na het lezen van deze brief nog vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met Menno Stevens via 06-31759730 of via menno.stevens@wpm.nl.

Namens het watertoetsloket,



ir. A. (Alfred) Paarberg,
hoofd van de afdeling Kennis en Advies

* Het watertoetsloket Peel en Maasvallei is een gezamenlijk initiatief in het kader van de watertoets van het Waterschap Peel en Maasvallei, de provincie Limburg en Rijkswaterstaat Directie Limburg. Dit (pré-)wateradvies is opgesteld door het waterschap Peel en Maasvallei. Het eventueel noodzakelijke (pré-)wateradvies van de provincie Limburg is hierin verwerkt. Het eventueel noodzakelijke (pré-)wateradvies van Rijkswaterstaat zal separaat worden verstrekt. Zowel het waterschap als de provincie zijn binnen de kaders van hun eigen taak en bevoegdheid verantwoordelijk voor hun deel van het advies. De provincie Limburg heeft het afdelingshoofd van de afdeling Kennis en Advies en het Dagelijks Bestuur van het waterschap Peel en Maasvallei bij besluit van 12 augustus 2004, kenmerk 2004/46842, gemachtigd tot ondertekening van het wateradvies, voor wat betreft het provinciale wateradvies in het kader van de watertoets.

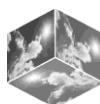
i.a.a. dhr. Van Rooij (Rijkswaterstaat, Postbus 25, 6200 MA, Maastricht)
dhr. Strijbosch (Gemeente Gennepe, Postbus 9003, 6590 HD, Gennepe)

Drie Decembersingel 46
5921 AC Venlo

Postbus 3390
5902 RJ Venlo

T 077 - 38 91 111
F 077 - 38 73 605

E info@wpm.nl
I www.wpm.nl



2 Gemeentelijk standpunt wettelijk overleg en inspraakreacties

2.1 Overleg ex artikel 3.1.1. Bro en inspraak

Door onderstaande instanties is in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (hierna Bro) een schriftelijke reactie met betrekking tot het voorontwerpbestemmingsplan ingediend:

1. Rijkswaterstaat Limburg;
2. Waterschap Peel en Maasvallei.

Aan de burgers is inspraak verleend op basis van de “Inspraakverordening gemeente Gennepe”, zoals deze is vastgesteld door de gemeenteraad in zijn vergadering van 30 januari 2006. De publicatie van de terinzagelegging van het voorontwerpbestemmingsplan heeft op 30 november 2011 plaatsgevonden. Het voorontwerpbestemmingsplan heeft van 1 december 2011 t/m 11 januari 2012 gedurende zes weken ter inzage gelegen gedurende welke termijn iedereen een schriftelijke inspraakreactie kon indienen. Van deze mogelijkheid is gebruik gemaakt door 14 buurtbewoners; zij hebben een gelijkkluidende inspraakreactie ingebracht (zie paragraaf 2.4).

2.2 Rijkswaterstaat Limburg

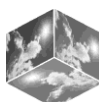
2.2.1 voorwaarden bergend regime Beleidslijn grote rivieren

Het onderhavig plangebied maakt onderdeel uit van het rivierbed van de Maas. Hierbij is de Beleidslijn grote rivieren van toepassing. De beleidslijn grote rivieren heeft als doelstelling de beschikbare afvoer- en bergingscapaciteit van het rivierbed te behouden en ontwikkelingen tegen te gaan die de mogelijkheid tot rivierverruiming door verbreding en verlaging van het rivierbed nu en in de toekomst feitelijk onmogelijk maken.

Het toepassingsgebied van de beleidslijn omvat het gehele rivierbed, waarvoor vergunningsplicht op grond van de Waterwet van kracht is. Het gaat hierbij om een tweetal afstemmingsregimes: stroomvoerend en waterbergend. Uitzondering vormen de gebieden waarvoor vanuit rivierkundig oogpunt geen vergunning noodzakelijk is (aangeduid als artikel 2a Wbr-gebieden). Sommige van deze gebieden kunnen bij hoogwatersituaties onder water staan. Bouwen in het rivierbed geschiedt voor eigen risico; het Rijk is niet aansprakelijk voor eventuele schade.

Het plangebied is conform de kaarten behorende bij de Beleidsregel grote rivieren aangeduid als ‘bergend regime’ en ‘artikel 2a Wbr’. Aan activiteiten in het ‘bergend regime’ kan alleen toestemming worden verleend indien wordt voldaan aan de algemene voorwaarden (artikel 4) van de Beleidslijn grote rivieren:

- a. er sprake is van een zodanige situering en uitvoering van de activiteit dat het veilig functioneren van het waterstaatswerk gewaarborgd blijft;
- b. er geen sprake is van een feitelijke belemmering voor vergroting van de afvoercapaciteit, en



- c. er sprake is van een zodanige situering en uitvoering van de activiteit dat de waterstandsverhoging of de afname van het bergend vermogen zo gering mogelijk is;
- d. resterende waterstandseffecten of de afname van het bergend vermogen duurzaam worden gecompenseerd waarbij de financiering en de tijdige realisering van de maatregelen gezekerd zijn.

Verzocht wordt de regels hierop aan te passen.

Standpunt gemeente

De regels bij het ontwerpbestemmingsplan worden conform het voorstel van RWS aangevuld. De dubbelbestemming 'Waterstaat – bergend regime' is opgenomen.

2.2.2 Begrenzing rivierbed

Tevens is geconstateerd dat de begrenzing van het rivierbed, behorende bij de Beleidslijn grote rivieren, niet is opgenomen in de verbeelding. Verzocht wordt de begrenzing alsnog op te nemen.

Standpunt gemeente

De verbeelding bij het ontwerpbestemmingsplan is conform het voorstel van RWS aangevuld. Op de verbeelding is de dubbelbestemming 'Waterstaat – bergend regime' opgenomen.

2.2.3 Nieuwe activiteiten

Aan activiteiten in gebieden aangeduid als 'artikel 2a Wbr-gebied' zijn geen specifieke voorwaarden verbonden. De betreffende gebieden zijn dan ook uitgezonderd van de vergunningplicht. Voor nieuwe activiteiten in het rivierbed, waaronder onderhavig initiatief, dient een watervergunning te worden verkregen dan wel een melding te worden verricht. Verzocht wordt in overleg te treden met de waterbeheerder van het rivierbed van de Maas, zijnde Rijkswaterstaat Dienst Limburg.

Standpunt gemeente

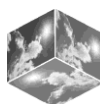
Er heeft afstemming plaatsgevonden met de Dienst Landelijk Gebied en Rijkswaterstaat. De conclusie is dat een klein deel van de reconstructieve werkzaamheden inderdaad plaatsvindt binnen gronden waarop het bergend regime van toepassing is (er komt 20-30 m3 bij in het rivierbed). Derhalve zal ingevolge artikel 4 van de Beleidslijn grote rivieren door de gemeente een melding in het kader van de Waterwet worden gedaan.

2.2.4 Schade

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat op gronden die onderdeel uitmaken van het rivierbed hoogwater kan optreden en dat bij schade als gevolg hiervan geen schade op het kan worden verhaald.

Standpunt gemeente

Een en ander is in de toelichting opgenomen.



2.3 Waterschap Peel en Maasvallei

2.3.1 Hemelwatervoorziening

Ten aanzien van de hemelwatervoorziening voor de woning wordt opgemerkt dat het beleid van het waterschap niet correct wordt beschreven. Bij het realiseren van een absolute berging (zonder leegloop) dient te worden uitgegaan van een T=100 situatie met 84 mm neerslag in 48 uur. De door u genoemde 62,5 mm is van toepassing op een voorziening met leegloop naar oppervlaktewater. Verzocht wordt dit aan te passen.

Standpunt gemeente

Een en ander is aangepast in de toelichting.

2.3.2 Maatwerk

Omdat er geen sprake is van een direct belang voor het waterschap, is het beleid een advies. Toch wordt gewezen op de ruimte voor maatwerk. Het waterschap adviseert in veel gevallen uit te gaan van een T=10 situatie (50 mm in 27,3 uur) waarbij na 24 uur voldoende capaciteit beschikbaar is voor eenzelfde bui. Daarnaast wordt verzocht inzichtelijk te maken hoe in een T=100 situatie wateroverlast voor derden wordt voorkomen.

Standpunt gemeente

In de toelichting zijn de T=10 en T=100 situatie inzichtelijk gemaakt, rekening houdend met de afspraken die daarover tussen provincie en gemeente zijn gemaakt.

2.3.3 Richtlijnen Gennep

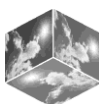
Tot slot wordt opgemerkt dat het aspect 'hemelwater' in dit plan aan de richtlijnen van de gemeente Gennep moet voldoen.

Standpunt gemeente

In het 'Waterplan gemeente Gennep' is het gemeentelijk waterbeleid beschreven. Een van de belangrijke aspecten uit het waterplan is het zoveel mogelijk afkoppelen van hemelwater van verharde oppervlakken. Daartoe dient de doorlatendheid van de bodem te worden bepaald, zodat de afmetingen van de bermsloot kunnen worden berekend. Uitgangspunt is dat een T=100 geïnfiltreerd en/of geborgen kan worden.

Het hemelwater afkomstig van de ontsluitingsweg en de toevoerwegen kan naar een infiltratieberm kan worden afgevoerd. Hier kan het hemelwater worden gebufferd en infiltreren in de bodem. Het afstromende hemelwater van de rotonde is meer verontreinigd dan het hemelwater van de weg. Het hemelwater van de rotonde kan tevens op de bodempassage/bermsloot worden geloosd, mits deze goed wordt beheerd. (Waterparagraaf Reconstructie N271 (km 117,1 – 118,4) te Milsbeek, Oranjewoud, 21 februari 2009, projectnr. 148667).

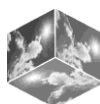
De aanvraag voor de Watertoets voldeed niet volledig aan de door de gemeente gestelde eisen bij nieuwe situaties. Inmiddels is in overleg tussen provincie en gemeente hierin



voorzien. Opgemerkt wordt verder dat de werkzaamheden een zodanige aanpassing van de bestaande situatie betreffen dat de waterhuishouding ten opzicht van de bestaande situatie sterk verbetert.

2.4 Buurtbewoners

Door 14 personen is een gelijkluidende inspraakreactie ingediend (zie volgende pagina):

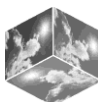


Opmerkingen ten behoeve van de inspraak in het kader van ter inzagelegging vooraankondiging bestemmingsplan aanleg rotonde N271 – Zwarteweg.

Het standpunt van de werkgroep is dat er geen vrachtverkeer door de kern van Milsbeek en over de Zwarteweg gaat. Om de verkeersproblematiek van Milsbeek integraal aan te pakken en dat op een zo efficiënt mogelijke manier te doen is een rotonde niet noodzakelijk. De spaarzame middelen kunnen beter worden ingezet voor de aanleg van een rondweg.

Onderstaand onze meer specifieke opmerkingen ten aanzien van het voorontwerp bestemmingsplan rotonde N271 – Zwarteweg:

1. Rotonde aan de Zwarteweg-N271 verliest haar bestaansrecht als er een rondweg komt achter langs Milsbeek.
2. Het spaarzaam omgaan met gelden maakt dat men zorgvuldig moet omgaan en niet meer voorzieningen aanlegt dan strikt noodzakelijk.
3. Ten behoeve van de veiligheid in Milsbeek op het kruispunt N271 met de Zwarteweg en Kerkstraat zijn betere en goedkopere voorzieningen aan te wenden.
4. De rotonde moet zorgen voor het afnemen van de snelheid in Milsbeek. Ervaring leert dat rotondes dat nauwelijks doen. Zie de rotonde bij De Oude Tol, daar rijdt men met hoge snelheden door de bochten. Als je snelheid wilt verminderen is bijvoorbeeld het plaatsen van een meetapparaat (met foto) een veel effectiever middel.
5. De uitstoot van emissies wordt sterk verhoogd. Zwaar vrachtverkeer moet zeer sterk afremmen bij het naderen van rotondes, daarna moeten ze veel energie gebruiken om de snelheid op te voeren. Dit betekent veel extra uitstoot van vuile gassen en roetdeeltjes. Met een rotonde zo dicht bij de woonkern zorgt dat voor extra ongewenste effecten.
6. Ook de transportsector moet steeds meer en meer op de financiën letten. De trend is dat steeds meer voertuigen worden ontwikkeld die in één rit meer lading mee kunnen nemen. Hierdoor worden de vrachtwagens steeds zwaarder en langer. De longtrucks kunnen zelfs al een aanhanger trekken. Deze combinaties kunnen straks niet meer rijden op de wegen met rotondes.
7. Het woongenot aan de Zwarteweg is de laatste jaren sterk afgenomen door toename van (vracht)verkeer en de vele zandtransporten. Er moet een toekomstbestendige oplossing komen voor een betere en minder overlast bezorgende bereikbaarheid van "De Banen" en de N271. De verwachting is dat het doorgaande (vracht)verkeer in de komende jaren alleen nog maar zullen toenemen.
8. De aanleg van deze rotonde zal een aanzuigende werking hebben op het verkeer vanuit Groesbeek naar het zuiden via de N271. Dit verkeer, dat nu nog via Mook op de N271 komt, zal ook over de Zwarteweg gaan rijden. Een rondweg zal ook dit probleem kunnen oplossen.
9. Uit de actualisatie van het verkeersonderzoek Zwarteweg uit 2002 (1) van de Grontmij Advies en techniek bleek ook reeds dat een andere oplossing dan het aanleggen van een rotonde de voorkeur heeft. Zowel financiële als veiligheidsaspecten werden daarbij betrokken.



2.4.1 Bestaansrecht rotonde Zwarteweg-N271

De rotonde aan de Zwarteweg-N271 verliest haar bestaansrecht als er een rondweg komt achter langs de Milsbeek.

Standpunt gemeente

Met of zonder rondweg is een rotonde de beste verkeersmaatregel voor dit kruispunt vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en verkeersafwikkeling voor met name de Rijksweg N271. De geplande rotonde staat los van de eventuele komst van een rondweg.

2.4.2 Financiële afwegingen

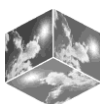
Er moet zorgvuldig met gelden worden omgesprongen, waardoor niet meer voorzieningen dan strikt noodzakelijk moeten worden aangelegd. Op het kruispunt N271 met de Zwarteweg en de Kerkstraat kunnen bovendien goedkopere voorzieningen worden aangelegd.

Uit de actualisatie van het verkeersonderzoek Zwarteweg uit 2002 van de Grontmij Advies en techniek bleek reeds dat een andere oplossing dan het aanleggen van een rotonde de voorkeur heeft. Daarbij werden zowel financiële als veiligheidsaspecten betrokken.

Ook de transportsector moet meer en meer op de financiën letten. De trend is dat steeds meer voertuigen worden ontwikkeld die in één rit meer lading mee kunnen nemen. Hierdoor worden de vrachtwagen steeds langer en zwaarder. De longtrucks kunnen zelfs al een aanhanger trekken. Deze combinaties kunnen straks niet meer rijden op wegen met rotondes.

Standpunt gemeente

Het feit dat ook een gemeente zorgvuldig om moet gaan met de spaarzame middelen betekent niet dat er dan geen maatregelen meer noodzakelijk zijn op de Rijksweg en met name het kruispunt met de Zwarteweg. Zowel de provincie als de gemeente dienen te investeren in de Rijksweg N271 om deze voor een lange periode verkeersveiliger te maken. Indien er geen rotonde Zwarteweg gerealiseerd zou worden, zijn de spaarzame middelen overigens nog steeds nodig als gemeentelijke bijdrage aan de provinciale reconstructie van de Rijksweg N271. De Rijksweg en het kruispunt met de Zwarteweg dienen dan op een andere wijze te worden aangepakt. De huidige verkeerssituatie van de Rijksweg N271 dient, vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, op korte termijn te worden aangepakt. Indien een gemeente niet meer voorzieningen zou mogen aanleggen dan strikt noodzakelijk, hoeft er ook niet geïnvesteerd te worden in een nieuwe vrachtautoroute of een rondweg. Dergelijke plannen zijn immers ook niet strikt noodzakelijk. Het argument dat betere en goedkopere voorzieningen zijn aan te wenden, is bovendien niet nader geconcretiseerd. De gemeente Gennep staat uiteraard open voor verkeersmaatregelen die beter én goedkoper zijn.



Het verkeersonderzoek van Grontmij uit 2002 is niet meer actueel. De tijd, de omgeving, de intensiteiten en de inzichten zijn ondertussen veranderd. Bovendien is er destijds ook niet voor gekozen om andere verkeersmaatregelen uit te voeren. De geplande rotonde Zwarteweg staat al sinds 2004 op de ontwerptekeningen van de provincie Limburg en heeft nooit ter discussie gestaan.

Het lange zware vrachtverkeer (LZV) is niet op alle wegen toegestaan. Deze LZV's zijn in ieder geval niet toegestaan op de Zwarteweg. De gemeente Gennep is ook niet van plan dit op termijn toe te zullen staan. Op de wegen en kruispunten waar deze LZV wel worden toegestaan, moeten de wegen en kruispunten dit qua vormgeving ook aankunnen.

2.4.3 Veiligheidsaspecten

Snelheid

De rotonde moet zorgen voor het afnemen van de snelheid in Milsbeek. De ervaring leert dat rotondes dat nauwelijks doen. Zie de rotonde bij De Oude Tol: daar rijdt men met hoge snelheden door de bochten. Als je snelheid wilt verminderen, is bijvoorbeeld het plaatsen van een meetapparaat (met foto, bedoeld zal zijn een 'flitspaal') een veel effectiever middel.

Verkeersintensiteiten, aanzuigende werking

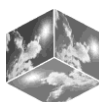
De aanleg van de rotonde zal bovendien een aanzuigende werking hebben op het verkeer vanuit Groesbeek naar het zuiden via de N271. Dit verkeer, dat ook nu nog via Mook op de N271, uitkomt, zal ook over de Zwarteweg gaan rijden. Een rondweg kan dit probleem oplossen.

Standpunt gemeente

Snelheid

Uit landelijk onderzoek is gebleken dat de verkeersveiligheid op rotondes beter scoort dan op kruispunten die door middel van een verkeersregelinstallatie worden geregeld. Bij een rotonde moet de naderingssnelheid van elk voertuig immers gering zijn om de rotonde te kunnen passeren. De kans op ongelukken met fors letsel of dodelijke afloop is bij een rotonde dus veel kleiner. De ervaring leert dat een rotonde niet wordt gepasseerd met een snelheid van 80 km/uur of hoger, zoals dat in de huidige situatie wel het geval is (ondanks de ingestelde maximumsnelheid van 50 km/uur). De rotonde bij de Oude Tol (kruispunt N271-N291) is niet te vergelijken met de geplande rotonde Zwarteweg. De rotonde Zwarteweg komt - in tegenstelling tot de rotonde Oude Tol - binnen de bebouwde kom te liggen. Deze rotondes zijn niet met elkaar te vergelijken.

Het ontwerp voor de reconstructie gaat bovendien uit van een nieuw wegprofiel. Dit nieuwe wegprofiel zal uitgevoerd worden als een zogenaamd 'kom' profiel. Een 'kom' profiel houdt in dat visueel herkenbaar wordt gemaakt dat men binnen de bebouwde kom van een kern rijdt, waar vervolgens een maximum snelheid van 50 km/uur geldt. De nieuwe rotonde fungeert als een snelheidsremmer, die de snelheid van het inkomende wegverkeer moet terugbrengen van 80 naar 50 km/u. (p. 10-11 toelichting)



Een rotonde zorgt ervoor dat het verkeer dat de rotonde nadert snelheid mindert en met een snelheid tussen de 35 km/h en 45 km/h de rotonde passeert, uitzonderingen daargelaten. Het plaatsen van een 'flitspaal' gebeurt niet door de wegbeheerder (Provincie Limburg), maar door de politie. Dit betekent dus dat enkel de politie kan overgaan tot het plaatsen van een flitspaal. Zij zullen dit alleen doen wanneer er structureel ongelukken zouden gebeuren op dit punt, waarbij in eerste instantie (voordat wordt overgegaan tot het plaatsen van een paal) gekeken wordt of door een aanpassing van de weg de ongelukken kunnen worden voorkomen. In dit geval zal dan ook de politie niet overgaan tot het plaatsen van een flitspaal op basis van het vorengenoemde. Het is niet juist dat een 'flitspaal' een veel effectiever middel is om hoge snelheden terug te dringen. Automobilisten die met de situatie bekend zijn, zullen inderdaad snelheid minderen ter hoogte van deze 'flitspaal' maar zullen zowel voor als achter de 'flitspaal' hun snelheid niet minderen is de ervaring. Het enkel ter hoogte van de 'flitspalen' aanpassen van de snelheid levert vervolgens ook weer gevaarlijke en niet wenselijke situaties op. Wegbeheerder (Provincie Limburg) tracht door de inrichting van de weg, door het ontwerp, de belijning, weg het gedrag van de automobilist met betrekking tot snelheid te beïnvloeden.

Verkeersintensiteiten, aanzuigende werking

De richtlijnen voor de inrichting van provinciale wegen in relatie tot de huidige wegkwaliteit en veiligheid vormen reeds voldoende aanleiding om de provinciale weg te reconstrueren. De huidige en toekomstige verwachte verkeersintensiteiten vormen dan ook niet de belangrijkste aanleiding om tot reconstructie van de provinciale weg over te gaan, noch om daarvan af te zien (p. 8 toelichting). De geplande rotonde Zwarteweg is noodzakelijk vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, (verkeers)leefbaarheid en verkeersafwikkeling van met name de Rijksweg N271, ongeacht de aanwezigheid van een rondweg of een nieuwe vrachtautoroute voor het zand- en grindtransport. Indien er in de toekomst een rondweg zou worden aangelegd, zal er nog steeds een bepaalde hoeveelheid (vracht)verkeer vanuit de Zwarteweg de Rijksweg N271 op willen rijden.

Er zal altijd vrachtverkeer door de kern Milsbeek en dus ook over de Zwarteweg rijden. Indien er in de toekomst een nieuwe vrachtautoroute voor het zand- en grindtransport zou worden gerealiseerd en/of een rondweg om Milsbeek via een andere route dan de Zwarteweg, zal er nog altijd vrachtverkeer rijden over de Zwarteweg. Denk hierbij aan vuilniswagens, vrachtauto's van aanwonenden, bevoorradend bestemmingsverkeer e.d. Dit is niet te vermijden. Naar verwachting zal de aanleg van de rotonde niet of nauwelijks leiden tot meer (vracht)verkeer vanuit Groesbeek naar het zuiden via de N271. De routekeuze van het (vracht)verkeer vanuit Groesbeek zal niet afhangen van de aanwezigheid van één rotonde. Een rondweg kan wel een bijdrage leveren aan het bestrijden van de huidige problematiek van het (vracht)verkeer op de Zwarteweg.

Een rotonde op dit punt in deze situatie is een betere en veiligere oplossing dan de huidige. Deze rotonde zal geen aanzuigende werking hebben voor verkeer. Met andere woorden zorgt deze rotonde er niet voor dat er meer of minder verkeer op dit punt zal gaan rijden. Los van een autonome groei. Ook wanneer er een rondweg in welke vorm dan ook



zal komen zal er verkeer op de N271 tussen Venlo en Nijmegen blijven rijden en ook verkeer Nijmegen – Zwarteweg vice versa en verkeer Venlo – Zwarteweg vice versa. De rotonde zorgt voor een veilige en comfortabele afwikkeling van dit lokale verkeer.

2.4.4 Luchtkwaliteit

De uitstoot van emissies wordt sterk verhoogd. Zwaar vrachtverkeer moet zeer sterk afremmen bij het naderen van rotondes, waarna ze veel energie moeten gebruiken om de snelheid weer op te voeren. Dit betekent veel extra uitstoot van vuile gasen en roetdeeltjes. Met een rotonde zo dicht bij de woonkern zorgt dat voor extra ongewenste effecten.

Standpunt gemeente

Bij het handhaven van een voorrangskruispunt of bij de realisatie van verkeerslichten moet zwaar vrachtverkeer komende vanaf de Zwarteweg ook afremmen en optrekken. Bij de aanwezigheid van een rotonde kan het (vracht)verkeer gebruik maken van de hiaten in de verkeersstroom en kan men vaker dan bij een voorrangskruispunt of verkeerslichten met lage snelheid doorrijden zonder te hoeven stoppen. Naar verwachting leidt een rotonde juist tot minder uitstoot van vuile gasen en roetdeeltjes ten opzichte van de huidige situatie en een kruispunt met verkeerslichten.

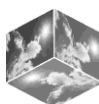
Het verkeer dat over de N271 en de Zwarteweg rijdt, veroorzaakt luchtverontreiniging. Teneinde te bepalen welke stoffen in welke hoeveelheden in de lucht terechtkomen als gevolg van het over het gewijzigde tracé rijdende verkeer, is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd (Oranjewoud, januari 2009, projectnr. 148667). Uit het onderzoek blijkt na een vergelijking tussen de bestaande situatie en de nieuwe situatie dat de grenswaarden van stikstofdioxide, fijn stof (zwevende deeltjes) en overige stoffen in geen van de beschouwde scenario's wordt overschreden. Er wordt voldaan aan de voorschriften, behorende bij hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer. Op grond van bovenstaande bevindingen vormt de luchtkwaliteit geen belemmering voor de reconstructie van de weg (p. 14 toelichting). Overigens bestaat er geen aanleiding om aan de juistheid van de inhoud en de conclusies van het onderzoeksrapport te twijfelen.

2.4.5 Woongenot

Het woongenot aan de Zwarteweg is de laatste jaren sterk afgenomen door toename van (vracht)verkeer en de vele zandtransporten. Er moet een toekomstbestendige oplossing komen voor een betere en minder overlast bezorgende bereikbaarheid van “De Banen” en de N271. De verwachting is dat het doorgaande (vracht)verkeer in de komende jaren alleen nog maar zal toenemen.

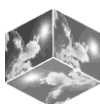
Standpunt gemeente

Dit argument is niet relevant voor de plannen van de realisatie van rotonde Zwarteweg; de zand- en grindtransporten van en naar “De Banen” worden in 2013 beëindigd. Voor de mogelijke toekomstige zand- en grindtransporten van en naar “Koningsven-De Diepen” dient weliswaar een toekomstbestendige oplossing te komen, deze discussie staat echter los van de komst van de onderhavige rotonde.



Op basis van de huidige verkeersintensiteiten én de verwachte verkeersintensiteiten over 15 jaar is de afwikkeling van de rotonde berekend. Mede gelet op een verkeersaangroei van 2% per jaar blijkt dat over een periode van 15 jaar de rotonde over voldoende capaciteit beschikt om het verkeer op een acceptabele wijze af te wikkelen (Oranjewoud, Advies kruispunt N271 – Zwarteweg Milsbeek,, projectnr. 246624).

De onderhavige ontwikkeling leidt overigens niet tot een verdere vermindering van het woongenot in de directe omgeving, wat daar ook van zij. Veeleer draagt zij, doordat de fysieke ruimte – met het oog op veiligheid en leefbaarheid - beter wordt ingericht, juist bij aan een vergroting daarvan. De situatie met rotonde zorgt ervoor dat voertuigen niet geheel tot stilstand komen, waardoor de uitstoot wordt beperkt ten opzichte van bijvoorbeeld een voorrangskruispunt. Een situatie met rotonde betekent wel remmen en optrekken van verkeer, ook in de nachtelijke perioden als het rustiger is. Als specifiek wordt gekeken naar deze locatie blijkt dat er niet veel woningen direct langs het kruispunt staan. Langs de Zwarteweg staan wel veel woningen. Bij een rotonde is de kans op ‘terugslag’ of filevorming op de Zwarteweg kleiner in vergelijking met een voorrangskruispunt. Gelet op de leefbaarheid is dit een goede oplossing (Oranjewoud, Advies kruispunt N271 – Zwarteweg Milsbeek van Oranjewoud, projectnr. 246624).



3 Overzicht ambtshalve wijzigingen

Toelichting

In de toelichting wordt melding gemaakt van de gedeeltelijke ligging binnen het bergend regime van de Maas. Vermeld wordt dat daardoor voor een deel van het plangebied sprake is van de dubbelbestemming 'Waterstaat – bergend regime'.

Evenzo wordt in de toelichting gemeld dat daarbij sprake is van de ligging binnen artikel 2a Wbr-gebied. In het kader van de Waterwet wordt door de gemeente een melding gedaan met betrekking tot het planvoornemen. Tevens wordt vermeld dat bouwen in het rivierbed geschiedt voor eigen risico; het Rijk is niet aansprakelijk voor eventuele schade.

In de toelichting wordt nader ingegaan op de uitvoering en benodigde capaciteit van de hemelwatervoorzieningen.

Regels

Aan de regels wordt de dubbelbestemming 'Waterstaat – bergend regime' toegevoegd.

Verbeelding

Op de verbeelding wordt de dubbelbestemming 'Waterstaat – bergend regime' ingetekend.

