

# **Nota van Zienswijzen**

## **Bestemmingsplan “Verbindingsweg Milsbeek”**

Gemeente Gennepe  
28 september 2021

## **Nota van zienswijzen bestemmingsplan 'Verbindingsweg Milsbeek'**

### **Inleiding**

Het ontwerp van het bestemmingsplan Verbindingsweg Milsbeek heeft met ingang van donderdag 24 december 2020 gedurende zes weken, tot en met woensdag 3 februari 2021, ter inzage gelegen in het gemeentekantoor. Een nadere toelichting op een reeds ingediende zienswijze kon men indienen tot en met 17 februari 2021.

Daarnaast was het ontwerpbestemmingsplan te raadplegen via de gemeentelijke website [www.gennep.nl/verbindingsweg](http://www.gennep.nl/verbindingsweg), alsmede via de landelijke voorziening [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl). Gedurende voornoemde termijn heeft iedereen zijn zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan mondeling, dan wel schriftelijk, kenbaar kunnen maken.

### **Wettelijk vooroverleg**

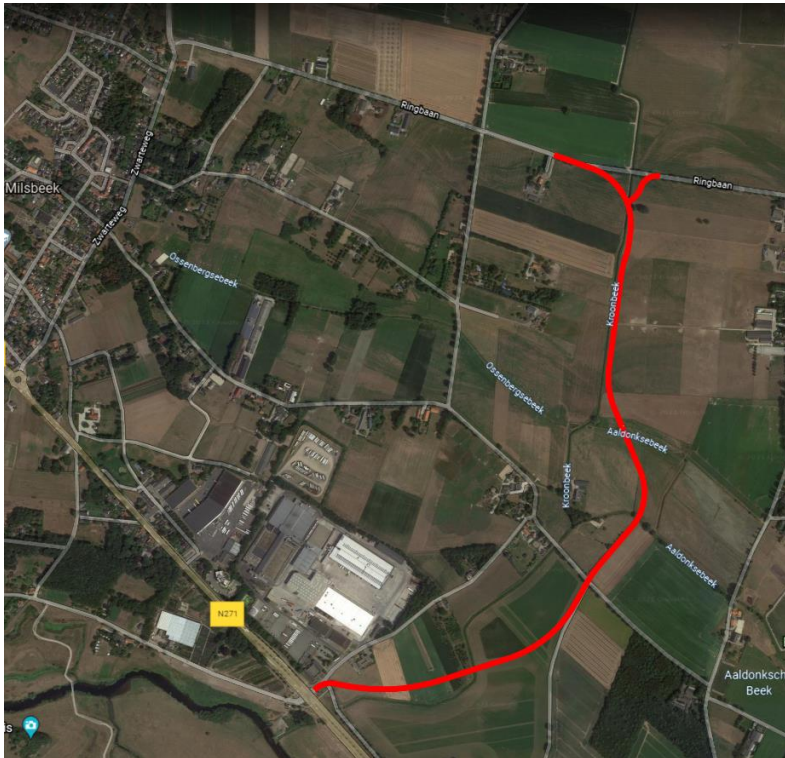
De Provincie Limburg en het Waterschap Limburg hebben per e-mail laten weten geen gebruik te maken van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen.

### **Zienswijzen**

Gedurende de inzagetermijn zijn 31 zienswijzen ontvangen. De zienswijzen zijn binnen de termijn ontvangen.

### **Projecttoelichting**

De Verbindingsweg vormt een rechtstreekse verbinding tussen de Ringbaan in Milsbeek en de N271. De weg is voorzien aan de zuidoostzijde van de kern Milsbeek. Van noord naar zuid takt de Ringbaan af en loopt de verbindingsweg dan deels parallel aan de Kroonbeek in zuidelijke richting. Vervolgens kruist de verbindingsweg de Kroefsestraat ter hoogte van de Kromsteeg, waarna deze ten oosten van de gebouwen van CNC aansluit op de plek waar nu de Driekronenstraat aansluit op de N271. De verbindingsweg zal gerealiseerd worden op gronden die momenteel voor agrarische doeleinden gebruikt worden.



Figuur 1: Tracé op luchtfoto

### **Nut en noodzaak Verbindingsweg Milsbeek**

In meerdere zienswijzen wordt de nut en noodzaak van de verbindingsweg die het bestemmingsplan 'Verbindingsweg Milsbeek' mogelijk maakt ter discussie gesteld. Daarbij wordt onder meer verwezen naar het besluit van de gemeenteraad van 15 december 2014 om het bestemmingsplan 'Rondweg Milsbeek' niet vast te stellen. Aan dat besluit ligt volgens reclamanten kort samengevat ten grondslag dat de huidige ontsluitingsroute via de Zwarteweg voldoet aan alle wettelijke eisen. Daarom zou er ook op dit moment geen aanleiding zijn om een alternatieve ontsluitingsroute te overwegen. Er is daarom volgens reclamanten geen enkele reden om de nieuwe verbindingsweg planologisch mogelijk te maken. Ook niet, omdat als gevolg van de nieuwe verbindingsweg hun woon- en leefklimaat zal verslechteren. Reclamanten werpen de vraag op waarom aan hun woon- en leefklimaat minder gewicht wordt toegekend dan aan dat van de bewoners aan de Zwarteweg.

#### Reactie:

Het is juist dat de gemeenteraad op 15 december 2014 heeft besloten om het bestemmingsplan 'Rondweg Milsbeek' niet vast te stellen. Evenals het bestemmingsplan 'Verbindingsweg Milsbeek' was de insteek van dat bestemmingsplan om door middel van een alternatieve ontsluitingsroute de woningen aan de Zwarteweg te ontlasten.

In het MER dat ten behoeve van het bestemmingsplan 'Rondweg Milsbeek' is opgesteld staat dat de huidige situatie op de Zwarteweg verkeerskundig gezien acceptabel is. Daarbij wordt wel aangetekend dat sprake is van een overschrijding van het percentage vrachtverkeer dat gelet op de functie van de Zwarteweg gewenst is. Dit percentage bedroeg toen 14%, terwijl een percentage van 10% gelet op de wegcategorisering gewenst is. De totale hoeveelheid vrachtverkeer zorgt er volgens het MER wel voor dat de bewoners van de Zwarteweg de situatie als onveilig ervaren en hinder ondervinden door trillingen en geluid.

In het besluit van 15 december 2014 heeft de gemeenteraad de belangen van de bewoners van de Zwarteweg afgewogen tegen het belang van het behoud van de landschaps- en natuurwaarden ter plaatse van het tracé van de Rondweg dat toen aan de orde was. De gemeenteraad heeft het belang van het behoud van de natuur- en landschapswaarden het zwaarst laten wegen en besloten om het bestemmingsplan 'Rondweg Milsbeek' niet vast te stellen.

Tegen het weigeringsbesluit van de raad is beroep ingesteld. In de door reclamanten aangehaalde uitspraak van 13 januari 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:30) heeft de Afdeling bestuursrechtspraak de beroepen ongegrond verklaard.

Na de Afdelingsuitspraak is het woon- en leefklimaat van de bewoners van de Zwarteweg een thema gebleven. Bij brief van 13 februari 2018 hebben burgemeester en wethouders de raad over de verkeerssituatie ter plaatse van de Zwarteweg geïnformeerd. In deze brief wordt geconstateerd dat de verkeerssituatie ter plaatse van de Zwarteweg voldoet aan alle wettelijke normen en dat er daarom geen juridische noodzaak bestaat om maatregelen te treffen.

Op 21 maart 2018 zijn er raadsverkiezingen geweest. In het coalitieakkoord 2018-2022 dat in vervolg op de gehouden verkiezingen tot stand is gekomen, is het belang van verkeer voor de leefbaarheid en de vitaliteit van de gemeente als speerpunt benoemd. In dat kader en tegen deze achtergrond is de verkeerssituatie op de Zwarteweg opnieuw tegen het licht gehouden. Daaruit is het volgende naar voren gekomen.

Dat de verkeerssituatie ter plaatse van de Zwarteweg aan de wettelijke normen voldoet, betekent (uiteraard) niet dat er geen aanleiding kan of mag zijn om die situatie te verbeteren. In het kader van het bestemmingsplan 'Verbindingsweg Milsbeek' heeft de raad alle in aanmerking komende belangen opnieuw gewogen. Anders dan in 2014 is de raad thans van mening dat de verkeerssituatie ter plaatse van de Zwarteweg verbeterd moet worden. Er is besloten dat te doen door middel van de aanleg van het nieuw wegtracé dat het bestemmingsplan 'Verbindingsweg Milsbeek' mogelijk maakt. Hierna zal de belangenafweging die aan het besluit ten grondslag ligt (nogmaals) toegelicht worden.

De Zwarteweg is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom van Milsbeek. De van oorsprong provinciale weg heeft een duidelijke verkeersontsluitende functie en heeft een maximumsnelheid van 50km/u. De weg heeft geen vrijliggende fietsvoorzieningen en fietsers worden op de rijbaan afgewikkeld. De weg heeft voor een gebiedsontsluitingsweg een relatief smal profiel met aan weerszijden woningen dicht op de rijbaan. De Zwarteweg is onderdeel van de route tussen de N271 en Groesbeek. Naast het doorgaande verkeer in de richting van Groesbeek wordt de Zwarteweg binnen de kern Milsbeek ook als ontsluitingsweg gebruikt voor het zandtransport van en naar zandwinlocatie Koningsven - De Diepen.

Uit diverse verkeerstellingen, voor het laatste in het najaar van 2019, blijkt dat er circa 5.000 motorvoertuigen per etmaal gebruik maken van de Zwarteweg. Van de totale hoeveelheid verkeer is circa 14% (middel) zwaar verkeer. Dit is voor een weg binnen de bebouwde kom meer dan een aandeel van 10% dat wenselijk is.

De 10%-norm wordt door de provincie Limburg toegepast als een acceptabel percentage vrachtverkeer voor een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Ter plaatse van de Zwarteweg is dat niet aan de orde. Daarom is de 10%-norm voor de beoordeling van de vraag of sprake is van een aanvaardbare verkeerssituatie als uitgangspunt gehanteerd.

Op basis van de specifieke situatie met relatief veel vrachtverkeer, fietsers op de rijbaan en een smal wegprofiel staat de verkeersveiligheid en de leefbaarheid voor de omwonenden van de Zwarteweg

onder druk. De verkeerssituatie voor fietsers kan niet verbeterd worden, omdat er vanwege de aanwezige woningen onvoldoende ruimte beschikbaar is om vrijliggende fietspaden aan de leggen. Daarbij komt dat een aantal woningen dicht op de weg staat. Hoewel aan de wettelijke geluids- en trillingsnormen wordt voldaan, is er door de hoeveelheid geluid en trillingen wel sprake van een verminderd woon- en leefklimaat.

Om de verkeersveiligheid en de leefbaarheid ter plaatse van de Zwarteweg te verbeteren, zijn diverse maatregelen onderzocht. De onderzochte maatregelen worden beschreven in de brief van 13 februari 2018 (zie bijlage bij het zienswijzenrapport). Uit de brief blijkt dat geen van deze maatregelen soelaas biedt.

In de plantoelichting is uiteengezet dat het thans beoogde tracé voldoet aan het vereiste van een goede ruimtelijke ordening. Door middel van de maatregelen die beschreven staan in het landschapsplan en het mitigatie- en compensatieplan wordt geborgd dat de aanleg van de Verbindingsweg per saldo niet leidt tot een aantasting van natuur en landschap.

Door de toevoeging van de Verbindingsweg aan het wegennet wordt een beter alternatief voor het verkeer dat nu gebruik maakt van de Zwarteweg, geboden. De verkeersmodel berekeningen tonen aan dat de Verbindingsweg door dit verkeer ook gebruik gaat worden. De hoeveelheid verkeer op Zwarteweg neemt af en het verkeer dat achterblijft, past bij een normale woonstraat. Door het afwaarderen van de weg naar een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom en daar ook de inrichting en de voorrangssituatie op aan te passen wordt dit karakter verder onderstreept. Door de realisatie van de verbindingsweg ontstaat een duurzame oplossing voor het verkeer rondom Milsbeek en eventuele ontwikkelingen in het buitengebied, of in Groesbeek kunnen verkeerskundig altijd via de Verbindingsweg worden afgewikkeld en dit verkeer hoeft niet meer de kern van Milsbeek te rijden. Hiermee wordt niet alleen de Zwarteweg, maar ook de kern van Milsbeek leefbaarder en aantrekkelijker gemaakt.

De nieuwe ontsluitingsroute leidt verder tot een aanzienlijke verbetering van de verkeersveiligheid. Gelet op de situering van de Verbindingsweg, zal deze niet door fietsverkeer gebruikt worden. Door de vormgeving van de aansluiting op de N271 en de Ringbaan, zal het fietsverkeer afgeleid worden in de richting van alternatieve routes.

Tot slot blijkt uit de plantoelichting en het ten behoeve van het bestemmingsplan uitgevoerde onderzoek dat ter plaatse van de nabij de Verbindingsweg gelegen woningen aan de geldende geluid- en trillingnormen kan worden voldaan. Ter plaatse van drie woningen aan de Ringbaan moet een hogere waardenbesluit genomen worden. Dat betekent dat aanzienlijk minder woningen met een hogere geluidsbelasting worden geconfronteerd dan ter plaatse van de Zwarteweg. Verder is van belang dat twee van de drie woningen op meer dan 14 meter van het wegtracé staan.

Samengevat wegen de voordelen van de Verbindingsweg die het bestemmingsplan mogelijk maakt, zwaarder dan de nadelen.

### **Reactie op zienswijzen**

In navolgend verslag worden de ingekomen zienswijzen samengevat en van een reactie voorzien. Bij de beantwoording is volledige tekst van de zienswijzen beoordeeld en gewogen.

<b>Naam</b>	<b>A. Zaaknummer 422571</b>
<b>Vraag en antwoord</b>	<p>1. Structuurvisie: "De gezondheid van burgers moet worden beschermd tegen negatieve milieueffecten...". Hoe ziet u dit effect als u als Gemeente een stil gebied voorziet van een 60km voorrangsweg? Wat maakt dat het belang van burgers aan de Zwarteweg zwaarder zou kunnen wegen dan het belang van burgers in het buitengebied?</p> <p><b>Antwoord:</b> De Verbindingsweg wordt aangelegd in het buitengebied van de gemeente. De stelling dat dit een stil gebied is, wordt niet gedeeld. In het buitengebied rijdt immers in de huidige situatie ook verkeer. De aanleg van de Verbindingsweg leidt niet tot onevenredige milieueffecten en het geluid blijft onder de wettelijk aanvaardbare normen. Er is politiek-bestuurlijk een keuze gemaakt om de Verbindingsweg aan te leggen waarbij de belangen van de bewoners in het Buitengebied zorgvuldig zijn afgewogen tegen die van de bewoners elders in de gemeente, waaronder de bewoners aan de Zwarteweg en de kern van Milsbeek. Korthedshalve wordt ook verwezen naar de onderbouwing van de nut en noodzaak die in het begin van dit zienswijzenrapport is toegelicht.</p> <p>2. Is het niet zo dat het commercieel belang van de ontzander hier de grote veroorzaker van de ellende is?</p> <p><b>Antwoord:</b> Nee. De Verbindingsweg wordt aangelegd voor een veilige en leefbare omgeving van dorpskern Milsbeek en een toekomstbestendige oplossing voor al het doorgaande verkeer van en naar Groesbeek. Dit staat geheel los van de commerciële belangen van welk bedrijf dan ook. Korthedshalve wordt ook verwezen naar de onderbouwing van de nut en noodzaak die in het begin van dit zienswijzenrapport is toegelicht.</p> <p>3. Hoofdstuk 4.4: Landschappelijke inpassing: "Het doel is om het tracé op een rustige wijze in het landschap op te nemen". Kunt u dit uitleggen in het kader van zwaar verkeer en enige duizenden verkeersbewegingen per dag?</p> <p><b>Antwoord:</b> Met 'op een rustige wijze' wordt bedoeld: het inpassen van de weg in de bestaande landschapsstructuren en het zoveel mogelijk volgen van het bestaande maaiveld. Deze passage heeft dus puur betrekking op de uitvoering van de landschappelijke inpassing en niet op het verkeer dat over de weg rijdt.</p> <p>4. Hoe ziet u de aansluiting met de Rijksweg? Deze is vele malen onveiliger dan de aansluiting die er nu bestaat met de Zwarteweg.</p> <p><b>Antwoord:</b> Uw stelling dat de aansluiting van de Verbindingsweg op de N271 veel onveiliger is dan de aansluiting van de Zwarteweg op de N271 wordt niet gedeeld. Op basis van de verkeersaantallen, conform de verkeersmodelberekeningen, past de vormgegeven aansluiting bij deze wegen en kan het verkeer op een veilige manier worden afgewikkeld. Overigens heeft hierover ook uitgebreid overleg plaatsgevonden met de Provincie Limburg die wegbeheerder is voor de N271. Ook de provincie is akkoord met de gekozen oplossing.</p> <p>5. U kiest bij de verbindingsweg voor een voorrangsweg, wat de snelheid bevordert. Kunt u motiveren waarom dit uw voorkeur heeft tegenover gelijkwaardige kruisingen?</p> <p><b>Antwoord:</b> Gezien het beperkt aantal kruisingen tussen Verbindingsweg en overige wegen en de beperkte hoeveelheid verkeer op deze aansluitende wegen is de afweging gemaakt om de kruisingen niet uit te voeren als gelijkwaardige kruispunten. Bij weinig verkeersaanbod op de zijwegen en een klein aantal zijstraten bestaat het risico dat weggebruikers geen voorrang verlenen bij een gelijkwaardige kruising. Op basis van deze punten en uniformiteit voor de weggebruiker is na afweging besloten om de Verbindingsweg en Ringbaan in de voorrang te plaatsen. Om de snelheid ter plekke van de kruisingen te verlagen, zullen kruispuntplateaus aangelegd worden.</p> <p>6. Kunt u aangeven hoe de huidige paden langs de sloten van de Oudedijk naar de ponyclub in Ottersum straks nog te gebruiken zijn?</p>

	<p><b>Antwoord:</b> De ruiterroutes die bekend zijn via <a href="https://www.visitnoordlimburg.nl/nl/maak-je-eigen-route">https://www.visitnoordlimburg.nl/nl/maak-je-eigen-route</a> worden bij uitwerking van het civieltechnisch ontwerp (dat verder wordt uitgewerkt na het vaststellen van dit bestemmingsplan) ingepast in het project. Onderhoudspaden die langs bestaande watergangen liggen, blijven gehandhaafd en wijzigen niet.</p>
<b>Conclusie</b>	Gelet op het voorgaande geeft deze zienswijze geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

<b>Naam</b>	<b>B. Zaaknummer 423780</b>
<b>Vraag en antwoord</b>	<p>1. De Toelichting geeft onvoldoende inzicht in de consistentie van het beleid van de gemeente op het vlak van de ruimtelijke ordening.</p> <p><b>Antwoord:</b> De gemeente heeft voldoende onderbouwd waarom het planvoornemen voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Daartoe is een groot aantal onderzoeken uitgevoerd, is een landschappelijk inpassingsplan gemaakt en is een beleidsanalyse uitgevoerd. De gemeente is van mening dat de onderzoeken voldoende aantonen dat omgevings- en milieukundige waarden niet onevenredig worden geschaad. Het landschappelijk plan zal nader ingevuld en onderbouwd worden. In de toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan is extra aandacht besteed aan de beleidsanalyse om de consistentie van het beleid verder uit te leggen.</p> <p>2. Niettemin poneert de Toelichting (p. 22), zonder toegankelijke, op feiten gebaseerde motivering, dat het project verbindingsweg Milsbeek 'aansluit op' en 'in overeenstemming is met' het in het POL 2014 verantwoorde ruimtelijk beleid en voldoet aan de bij de gebiedskenmerken gestelde normen.</p> <p><b>Antwoord:</b> Het beleid in de POL2014 is er op gericht om de (huidige) landschappelijke kernkwaliteiten van de Bronsgroene landschapszone te behouden, te beheren, te ontwikkelen en te beleven. Ontwikkelingen binnen de ruimte die het beleid voor de verschillende thema's biedt zijn mogelijk mits de kernkwaliteiten behouden blijven of versterkt worden ('ja-mits'). Deze zone bestaat hoofdzakelijk uit landbouwgronden. Binnen deze zone mogen op bestemmingsplanniveau ook andere functies voorkomen, zoals infrastructuur, woningen, toeristische voorzieningen e.d. De kernkwaliteiten in de Bronsgroene landschapszone zijn het groene karakter, het visueel ruimtelijk karakter, het cultuurhistorisch erfgoed en het reliëf. Om te voorkomen dat sprake is van een aantasting van de aanwezige landschappelijke waarden, wordt de weg landschappelijk ingepast. Met de Provincie Limburg heeft ook overleg plaatsgevonden over de Bronsgroene landschapszone. De provincie heeft aangegeven akkoord te zijn met dit bestemmingsplan.</p> <p>3. De Toelichting voldoet niet aan de voorschriften van de Provinciale Omgevingsverordening Limburg 2014. De beschrijving van kernkwaliteiten is onder de maat en niet specifiek, waardoor nadelige effecten van het plan onderbelicht blijven. Dientengevolge ontbreekt ook een adequate uiteenzetting van de wijze waarop deze effecten zullen worden gecompenseerd. In de Regels van het ontwerpbestemmingsplan is generlei compensatie bindend verankerd.</p> <p><b>Antwoord:</b> In de bijlage bij artikel 2.7.2, derde lid, en artikel 2 van de Omgevingsverordening Limburg 2014 staat een tabel van de Kernkwaliteiten Bronsgroene landschapszone en Zilvergroene natuurzone. Hierbij wordt voor Noord- en Midden-Limburg verwezen naar het landschapskader Noord- en Midden-Limburg. Onder de status van dit landschapskader wordt verstaan: <i>“Het Landschapskader is vooral een hulpmiddel om antwoord te kunnen geven op de vraag: ‘Hoe kunnen ontwikkelingen in het landschap een plaats krijgen, waarbij ook de kwaliteit van het landschap wordt vergroot’.</i> Het Landschapskader biedt dan ook geen blauwdruk voor het toekomstige landschap van Noord- en Midden-Limburg.” Als doel is daarbij aangegeven: <i>“Het vormt een inspiratiebron om tot kwaliteitsverbeteringen te komen voor het Noord- en Midden-</i></p>

*Limburgse landschap.*” In de toelichting van het bestemmingsplan worden de kernkwaliteiten specifiek omschreven aan de hand van dit landschapskader. Daarnaast blijkt “de wijze waarop met de bescherming en versterking van de kernkwaliteiten wordt omgegaan en hoe negatieve effecten worden gecompenseerd” uit de Landschappelijke inpassing.

In het verkennend flora- en faunaonderzoek (Kragten, 2020) is beoordeeld dat de realisatie van de Verbindingsweg Milsbeek van invloed is op de huidige landschappelijke waarden die het gebied kent. De nieuwe bestemming van de Verbindingsweg Milsbeek is echter niet in strijd met de Omgevingsverordening Limburg 2014 en het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL), mits sprake is van een landschappelijke inpassing. Deze landschappelijke inpassing is verder uitgewerkt op basis van het Mitigatie- en compensatieplan en afgestemd met het bevoegd gezag (Provincie Limburg). De provincie is akkoord met het de inhoud van het Mitigatie- en compensatieplan en met het totale bestemmingsplan zoals eerder ook aangegeven. Van de gestelde strijd met de Provinciale Omgevingsverordening is geen sprake.

4. Onduidelijk is welke redenering ten grondslag ligt aan de stelling (p. 23), dat aanleg van de verbindingsweg 'aansluit op' het provinciale waterbeleid zoals uitgewerkt in het Provinciaal Waterplan 2016-2021. Dit beleid verlangt 'behoud en herstel van natte natuur en verbetering waterkwaliteit en bescherming van natuurbeken' (zoals de Kroonbeek). Daarbij komt dat in de Toelichting geen acht is geslagen op de landschappelijke, ecologische en natuurwaarden van het aaneengesloten systeem en stroomgebied van Kroonbeek, Ossenbergsebeek, Aaldonksebeek en Spiekerbeek.

**Antwoord:** De aanleg van de verbindingsweg sluit aan op het provinciaal waterprogramma 2022-2027 zoals dit vanaf 2022 van kracht zal zijn. In dit programma is in het kader van de functieherziening van watersystemen door de provincie Limburg de Natuurfunctie van de Kroonbeek veranderd naar Omgevingsgericht water. Dit geldt ook zo voor de Ossenbergsebeek en de Aaldonksebeek die binnen het plangebied van de verbindingsweg worden gekruist. Voor dergelijke watersystemen gelden over het algemeen lagere natuurdoelen, waarbij de omgeving de mogelijkheden voor de herinrichting bepaalt. Hiertoe is het mitigatie- en compensatieplan opgesteld dat onderdeel uitmaakt van het vast te stellen bestemmingsplan. Er heeft zowel met de Provincie Limburg als met het Waterschap Limburg uitgebreid overleg plaatsgevonden over dit aspect.

5. Ten aanzien van de 'Omgevingsvisie Gennep' wordt in § 3.4 uiteengezet, dat het tracé van de verbindingsweg (het plangebied) ligt binnen het deelgebied met de kwalificatie 'Landelijk, door natuur omarmd'. Voor dit deelgebied benoemt de visie de volgende kernkwaliteiten: lucht en ruimte, ruimte voor land- en tuinbouw, innige buurtschappen, historische en linten, kwelranden natuur, klimaatadaptief'. Vervolgens wordt evenwel zonder inzichtelijke afweging tegen die kernwaarden, maar onder verwijzing naar een vaag en meerduldig thema' van de visie, 'sterke samenleving en (digitale) verbindingen', geponereerd dat de verbindingsweg bijdraagt aan het oplossen van de verkeersproblematiek van de Zwarte weg.

**Antwoord:** In de Omgevingsvisie Gennep is als speerpunt benoemd bij het thema “sterke samenleving en (digitale) verbindingen betreft: “*het inzetten op veilige en gezonde wegen en duurzame vervoersmogelijkheden.*” Hierbij is het groot onderhoud, verkeersveiligheidsmaatregelen voor de N271 en het oplossen van verkeersproblematiek van de Zwarteweg genoemd als opgave. De onderbouwing van de kernkwaliteiten zal worden aangevuld in de toelichting, daarbij zal worden aangegeven aan welke kansen uit de Omgevingsvisie een bijdrage wordt geleverd met dit plan. Zo wordt de infrastructuur afgestemd op het aanwezige landbouw- en vrachtverkeer en wordt de toegankelijkheid en aantrekkelijkheid voor recreatie verhoogd. Ook draagt het plan bij aan natuurontwikkeling langs de beken en in de vorm van nieuwe kleine landschapselementen.

6. In het Landschapsontwikkelingsplan Gemeente Mook en Middelaar en Gemeente Gennep (april 2009) heet het bijvoorbeeld nog (p. 92); *De ecologische verbindingszone gekoppeld aan de Kroonbeek heeft de grootste ecologische waarde, aangezien deze zone een directe verbinding verzorgt tussen het Maasdal en de stuwwal.*

De Kroonbeek en het daaraan parallel lopende tracé van de Verbindingsweg kruisen de Aaldonksebeek. Deze beek valt onder het Paraplubestemmingsplan kwetsbare gebiedskwaliteiten



Gemeente Gennep 2019. Het aan dit bestemmingsplan gekoppelde Beleidskader Hoogwaterveiligheid en het borgen van kwetsbare gebiedskwaliteiten Gemeente Gennep (19 april 2019) zegt hierover het volgende (p. 11): *'Net zoals het Niersdal is het beekdal van Schraveltschebeek - Spiekerbeek - Aaldonkschebeek - Ossenbergse beek (werknaam: SPA-beekdol) een hoogwaardige lineaire structuurdrager in het Gennepse landschap.' Een structuurdrager waarin, op unieke wijze, wezenlijke landschappelijke kenmerken en kernkwaliteiten verweven zijn: aardkundig, geomorfologisch, hydrologisch, ecologisch, historisch geografisch en archeologisch. (...) Het SPA-beekdal is een universeel gaaf ruimtelijk ensemble met een groots ecologisch en toeristisch potentieel. (...) Het is bijzonder wenselijk dat de gemeente zich richt op het integrale behoud en de ontwikkeling van dit beekdal en directe omgeving; zowel cultureel als natuurlijk.'* De Toelichting (S 3.4) laat na, de verbindingsweg in het licht van de aangehaalde passages uit gemeentelijke beleidsdocumenten te verantwoorden.

**Antwoord:** Dank voor deze aanvulling. Het klopt dat het "Paraplubestemmingsplan Kwetsbare gebiedskwaliteiten Gemeente Gennep" voor een deel over het plangebied van de verbindingsweg ligt. Op basis van het "Paraplubestemmingsplan Kwetsbare gebiedskwaliteiten Gemeente Gennep" ligt er een dubbelbestemming 'Waarde – Gebiedskwaliteiten' over een deel van het plangebied. Gronden met deze bestemming zijn bestemd voor behoud, het herstel en de versterking van de op deze gronden voorkomende cultuurhistorische en/of aardkundige waarden zoals vervat in het 'Beleidskader Hoogwaterveiligheid en het borgen van kwetsbare gebiedskwaliteiten Gemeente Gennep'. In de toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan is gemotiveerd waarom de aanwezige gebiedskwaliteiten niet worden aangetast. De dubbelbestemming is daarom in dit bestemmingsplan niet nodig. De belangenafweging is gedaan middels de uitgevoerde onderzoeken, waarvan de samenvattingen en conclusies terug zijn te vinden in hoofdstuk 5 van de toelichting. De weg wordt cultuurhistorisch en landschappelijk ingepast.

7. In POL 2014 meet de zone natuurbeek aan weerszijden van het betreffende beektraject 25 m om te voorkomen dat 'onomkeerbare ontwikkelingen plaatsvinden'. In de waterparagraaf (S S.e I wordt de natuurbeekstatus van de Kroonbeek in de relevante tekstpassages echter niet meer genoemd. De Toelichting voldoet daarom niet aan de motiveringsplicht die bij nieuwe ontwikkelingen ten aanzien van natuurbeken geldt.

**Antwoord:** In het POL 2014 staat het volgende: Teneinde te voorkomen dat er in de nog her in te richten trajecten langs natuurbeken onomkeerbare ontwikkelingen plaatsvinden, geldt in de zone natuurbeek (een indicatieve zone ter breedte van 25 m aan weerszijden van de betreffende beektrajecten) bij nieuwe ontwikkelingen een motiveringsplicht: in het daarvoor op te stellen ruimtelijke plan dient aangegeven te worden hoe rekening is gehouden met en geanticipeerd is op de beoogde herinrichting van de natuurbeek.

In het provinciaal waterprogramma 2022-2027 is in het kader van de functieherziening van watersystemen door de provincie Limburg de Natuurfunctie van de Kroonbeek veranderd naar Omgevingsgericht water. Voor dergelijke watersystemen gelden lagere natuurdoelen. Ook in het waterbeheerprogramma 2022-2027 van waterschap Limburg is de KRW-status voor de Kroonbeek niet meer van toepassing. Het opgestelde mitigatie- en compensatieplan geeft invulling aan de inrichting van de Kroonbeek al omgevingsgericht water. Aan de motiveringsplicht is in het vast te stellen bestemmingsplan op deze wijze voldaan.

8. De passage 'De huidige ontsluitingsroute is niet eenvoudig via de Leembaan, Ringbaan, Zwarteweg' doet de vraag rijzen, of en op welke wijze B&W zich in het kader van dit project (zandwinlocatie Koningsven de Diepen) en de financiering ervan met TZG hebben verstaan. Een bijzondere reden om deze vraag op te werpen is daarin gelegen, dat B&W zo'n zes jaar geleden, toen ook al over een verbindingsweg (toen rondweg geheten) werd gedelibereerd, bereid bleken TZG met een anterieure overeenkomst te betrekken in de financiering van zo'n weg.

**Antwoord:** Dit bestemmingsplan is een volledig gemeentelijk project. Er bestaat dus geen enkele relatie met het bedrijf Teunesen Zand en Grint. De vergelijking met het eerdere project (destijds: Rondweg Milsbeek) gaat daarom niet op.

De woordkeuze "niet eenvoudig" die aangehaald wordt in de zienswijze heeft betrekking op de het deel rijdend transportverkeer door de kern van Milsbeek (de Zwarteweg). Een deel van de problematiek op de Zwarteweg is het verkeer van- en naar de zandwinlocatie. Echter het is zeker

	<p>niet alleen dit verkeer dat bijdraagt aan de problematiek op de Zwarteweg, maar ook het verkeer van en naar Groesbeek. Ook zijn er diverse andere redenen die maken dat de verbindingsweg wenselijk is. Kortheidshalve wordt verwezen naar de onderbouwing van de nut en noodzaak die in het begin van dit zienswijzenrapport is toegelicht.</p> <p>9. Ook ontbreekt een beschouwing van de maatschappelijke en politieke implicaties die de weg, eenmaal aangelegd, voor (de vrijheid van) toekomstige besluitvorming ten aanzien van het buitengebied zal kunnen hebben.</p> <p><b>Antwoord:</b> de gemeenteraad dient bij zijn besluitvorming de huidige geldende regels in acht te nemen en alle relevante belangen af te wegen. In het bestemmingsplan en de bijbehorende rapporten is alle relevante informatie daarvoor opgenomen. Daarnaast worden in dit zienswijzenrapport alle ingekomen zienswijzen gemotiveerd beantwoord. Over de toekomstige besluitvorming, kan het huidige gemeentebestuur geen uitspraak doen.</p> <p>10. Daartoe volstaat niet de vage opmerking, dat 'er zorgen zijn' over de verkeersveiligheid en de leefbaarheid en dat er 'de wens is' tot afwaardering van en verkeersvermindering op de Zwarteweg. Een door onderzoeksgegevens gestaafde objectivering van zulke zorgen en wensen ontbreekt. Ontoereikend is uiteraard ook de enkele verwijzing (§1.1) naar de 'in het verleden' al bereikte conclusie, dat een alternatieve routing 'de enige oplossing is.</p> <p><b>Antwoord:</b> Voor het antwoord op deze vraag verwijzen wij naar de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzerapport. Hierin wordt uitgebreid het nut en de noodzaak van de Verbindingsweg verder toegelicht.</p> <p>11. Zou het college ruimte willen laten bestaan voor verdere doorgaande zandwinning - met alle gevolgen van dien voor het buitengebied - , dan ligt het op zijn weg daarover alsnog in de Toelichting, ten overstaan van de Gennepse burgerij, open kaart te spelen.</p> <p><b>Antwoord:</b> Ontgrondingsvergunningen voor zandwinningen worden door de Provincie Limburg verleend en niet door de gemeente Gennep. Er is op dit moment geen enkele aanleiding om te veronderstellen dat de huidige zandwinning verlengd wordt als de geldende ontgrondingsvergunning afloopt. De huidige provinciale ontgrondingsvergunning loopt tot 2032.</p> <p>12. Evenmin vermeldt het bestemmingsplan welke maatregelen nodig en mogelijk en overwogen zijn om de weg voor deze functie passend te maken. Redelijkerwijs had mogen worden verwacht, dat B&amp;W hun voornemen ook in dit opzicht in de Toelichting hadden verantwoord. Bij ontbreken hiervan is niet in te zien waarom de weg zou moeten worden 'afgevaarderd' tot 'erftoegangsweg' en, ter wille van de gebiedsontsluiting, een nieuwe weg zou moeten worden aangelegd.</p> <p><b>Antwoord:</b> Voor het antwoord op deze vraag verwijzen wij naar de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzerapport.</p> <p>13. Niet duidelijk is of in de berekeningen op basis van het Verkeersmodel Noord-Limburg (§ 4.1) rekening is gehouden met voorzienbaar additioneel verkeer richting bestemmingen in Ottersum, Aaldonk en Ven-Zelderheide en vice versa.</p> <p><b>Antwoord:</b> Om de verkeerskundige effecten van de Verbindingsweg Milsbeek in kaart te brengen is met behulp van het Verkeersmodel Noord – Limburg inzichtelijk gemaakt wat de effecten zijn van de realisatie van de Verbindingsweg. Het Verkeersmodel Noord-Limburg is een softwarepakket (Aimsun) dat door de gehele regio Noord-Limburg wordt gebruikt voor het (vroegtijdig) berekenen van verkeerseffecten bij aanpassingen aan het wegennet of bijvoorbeeld een nieuwe planologische ontwikkeling. Het model wordt gehanteerd door de gemeenten in Noord-Limburg, de Provincie Limburg en het Regionale MobiliteitsOverleg (RMO). In het verkeersmodel zijn de (reeds bekende) planologische ontwikkelingen in een gebied of regio opgenomen en het model berekent hoe bij een verandering van het wegennet de verkeersstromen gaan verlopen. De effecten van de Verbindingsweg zijn dan ook met het verkeersmodel inzichtelijk gemaakt, ook in de richting van de bestemmingen Ottersum, Aaldonk en Ven-Zelderheide.</p>
--	---

14. Er is in het Verkeersmodel slechts vergeleken tussen het uitgangsjaar 2018 zónder verbindingsweg en prognosejaar 2030 mét verbindingsweg. Dientengevolge blijven de gevolgen van ontwikkelingen in de verkeersintensiteit die niet met de verbindingsweg samenhangen, buiten beeld. Daardoor geven de uitkomsten geen inzicht in de (specifieke) effecten van de verbindingsweg.

**Antwoord:** Deze aanname is niet correct. In het verkeersmodel zijn de (reeds bekende) planologische ontwikkelingen in een gebied of regio opgenomen en het model berekent bij een verandering van het wegennet hoe de verkeersstromen gaan verlopen. Het Verkeersmodel Noord-Limburg beschikt over een zogenaamd basisjaar (2018) dat de bestaande planologische situatie simuleert op basis van relevante verkeerstellingen. Daarnaast heeft het model een prognosejaar (2030) waarin toekomstige planologische ontwikkelingen zijn opgenomen. In dit prognosejaar zijn ook autonome ontwikkelingen ten aanzien van het autogebruik opgenomen. De Verbindingsweg is in het prognosejaar 2030 doorgerekend en ook vergeleken met de huidige situatie in 2030 (dus zonder Verbindingsweg).

15. De vraag rijst of het gebruikte verkeersmodel wel een betrouwbare gids voor de toekomst is, gezien de klimaat- en biodiversiteitscrisis die bezig is zich te voltrekken, zal in die periode immers nopen tot ingrijpende aanpassingen van de structuur van de economie en van de levensstijl .

**Antwoord:** Het verkeersmodel wordt standaard bij alle nieuwe ontwikkelingen toegepast en is afgestemd op alle landelijke modellen. Er is geen enkele reden om te twijfelen aan dit veelgebruikte en algemeen geaccepteerde verkeersmodel. In het prognosejaar (2030) zijn naast toekomstige planologische ontwikkelingen ook autonome ontwikkelingen ten aanzien van het autogebruik opgenomen. Het is daarmee dan ook een zo goed mogelijke inschatting van de toekomstige verkeersstromen. Het is gebaseerd op landelijke onderzochte en vastgestelde autonome ontwikkelingen aangevuld met vastgestelde planologische ontwikkelingen. In de autonome ontwikkelingen zijn de door indiener beschreven elementen opgenomen.

16. De uitsplitsing tussen (middel)zwaar verkeer is nodig om het aanzienlijke aandeel van de zandwagens van Teunesen Zand & Grint in deze verkeerscategorie en in het bijzonder in het zwaar verkeer over (het hier relevante deel van) de Zwarte weg zichtbaar te kunnen maken.

**Antwoord:** Verkeerstellingen en de hierbij gebruikte tellussen tellen het verkeer op basis van lengtes. De lengteklasse van voertuigen is niet zuiver te koppelen aan een gewichtsklasse. Aangezien gewicht niet met tellussen wordt gemeten, wordt op basis van lengte de gewichtsklasse (Licht, Middel, Zwaar) in beeld gebracht. Dit is een algemeen geaccepteerde methode.

17. De Toelichting bevat geen verantwoording van het verkeerskundig ontwerp van de aansluiting Verbindingsweg met de N271.

**Antwoord:** Op basis van de berekende verkeersintensiteiten met het verkeersmodel (2030 inclusief Verbindingsweg) is doorgerekend of de kruising in zijn bestaande vorm het verkeer kan verwerken. Hiervoor is zowel in de ochtend- als avondspits (de drukste perioden) de verkeersafwikkeling doorgerekend. Geconcludeerd kan worden dat de bestaande kruising in zowel de ochtend- als avondspits de verkeersintensiteiten kan verwerken. Overigens heeft hierover ook uitgebreid overleg plaatsgevonden met de Provincie Limburg die wegbeheerder is voor de N271. Ook de provincie is akkoord met de aansluiting.

18. Dit gebied fungeert als toenemend belangrijke pleisterplaats voor foeragerende ganzen en andere 'doortrekkers' en voor de 'wintergasten' onder de beek- en weidevogels. Voorzienbaar is dat de verbindingsweg het gebied in deze hoedanigheid ernstig zal degraderen. Verscheidene daarvan zijn op de Nederlandse Rode Lijst van Trekvogels en die van bedreigde broedvogels aangemerkt als kwetsbaar, gevoelig of afnemend.

**Antwoord:** Uit onderzoek van Sovon is gebleken dat de verbindingsweg niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van weidevogels en overwinterende ganzen. Het onderzoek van SOVON is als bijlage toegevoegd bij het opstelde Mitigatie- en compensatieplan. Inhoudelijk heeft hier verder overleg over plaatsgevonden met de Provincie Limburg die bevoegd

gezag is voor de Wet natuurbescherming. De provincie is akkoord met het mitigatie-en compensatieplan.

19. Nu al een aantal jaren op rij treffen zij (Driekronenstraat) daar patrijzen (Rode Lijst: kwetsbaar) aan. Begunstigd door het toegepaste maaibeeld konden die er al een nest met talrijke jongen grootbrengen. In hun schuilstal op dit perceel hebben al meer dan eens in een nis steenuilen gebroed en jongen grootgebracht. Als zij 's ochtend hun paarden gaan voeren, zien ze regelmatig een das zich uit de voeten maken. Daar werd, foeragerend, ook de wespendif (Rode Lijst van Trekvogels: kwetsbaar) waargenomen. Het afgelopen jaar liet zich regelmatig in de langstromende Kroonbeek de bever zien dan wel zijn aanwezigheid uit de achtergelaten sporen in haag en bomen blijken. Ook hazen en konijnen (Rode Lijst Zoogdieren: gevoelig) behoren tot de regelmatige waarnemingen. Van dit alles is niets terug te vinden in de bij de Toelichting gevoegde ecologische rapporten. Die reppen bijvoorbeeld alleen van bevers in de bocht van de Kroonbeek ter hoogte van CNC. Maar als je de beek stroomopwaarts volgt, zie je onmiskenbare aanwijzingen van hun aanwezigheid ook daar. Om een gebied ecologisch in beeld te brengen, is dan ook een onderzoek 'het jaar rond' nodig.

**Antwoord:** De onder 'punt 19' genoemde soorten zijn alle reeds onderzocht en beoordeeld in het kader van het verkennend flora- en faunaonderzoek (Kragten, 2020). Ten aanzien van onder andere de steenuil en das heeft reeds een jaarrond nader soortenonderzoek plaatsgevonden (Kragten, 2020). In deze rapporten is ingegaan op de wettelijke bepalingen die gelden voor deze soorten en in hoeverre maatregelen getroffen dienen te worden om een negatief effect op deze soorten voorkomen. Indien er sprake is van een (mogelijk) negatief effect, is in het mitigatie- en compensatieplan (Kragten, 2021) beschreven hoe hiermee wordt omgegaan.

Voor de bever heeft weliswaar geen specifiek jaarrond onderzoek plaatsgevonden, maar op basis van de diverse uitgevoerde veldbezoeken (waarbij ook gelet is op bever) is een volledig beeld verkregen van de verspreiding van de bever. Als gevolg van een drooggevalen Kroonbeek tijdens het onderzoeksjaar, was ook goed zichtbaar waar holen van de bever aanwezig waren. Nader jaarrond onderzoek specifiek naar de bever was daarom niet van meerwaarde en is derhalve niet uitgevoerd.

20. Ter plaatse van de kruising van de verbindingsweg met de Aaldonksebeek zijn eenvoudige duikers in de beek gepland. Deze bieden ter plaatse van de daar ontworpen ecologische zone onvoldoende kansen aan de beoogde vergroting van de biodiversiteit.

**Antwoord:** In totaal zijn vier passages voorzien ter plaatse van kruisingen met een waterloop. Afhankelijk van de uitvoering van de passages blijven de oevers toegankelijk of worden deze voorzien van een loopplank.

21. Onduidelijk is voor wiens verantwoordelijkheid de voorgespiegelde landschappelijke inpassing van de verbindingsweg, waaronder de herinrichting van weidegronden en waterlopen en het beheer daarvan, zal komen en wie de kosten daarvan zal dragen.

**Antwoord:** De inrichting en beheer en onderhoud van het landschappelijk inpassingplan is voor verantwoordelijkheid van de gemeente. Hiervoor is budget gereserveerd voor aankoop, inrichting, beheer en onderhoud van percelen.

22. De toelichting gaat ook niet in op de eventuele implicaties van de besluitvorming in het kader van het MIRT-project Lob van Gennep. De bestemming van het plangebied voor verkeer kan in verband daarmee eerst zijn beslag krijgen, nadat die besluitvorming verder is voortgeschreden.

**Antwoord:** Er is geen inhoudelijk raakvlak tussen het MIRT-project Lob van Gennep en het ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Milsbeek. Er is daarom geen noodzaak om de besluitvorming volgordekelijk te laten plaatsvinden.

23. De wet legt een algemene zorgplicht op ten aanzien van alle in het wild levende dieren en planten. Ter voldoening aan deze verplichting is een integraal onderzoek geboden. Zo'n op de ecologische functie van het plangebied en zijn omgeving gericht onderzoek is niet gedaan.

**Antwoord:** Alle benodigde onderzoeken zijn op de juiste wijze gedaan. Zie antwoord op zienswijze B – ‘punt 19’. Er wordt verwezen naar de rapportage van het verkennend flora- en faunaonderzoek (Kragten, 2020), paragraaf 6.2.3, welke specifiek in gaat op het naleven van de zorgplicht in het kader van de Wnb. Er wordt hiervoor in het kader van de uitvoering van de werkzaamheden een ecologisch werkprotocol opgesteld. Inhoudelijk heeft hier verder overleg over plaatsgevonden met de Provincie Limburg die bevoegd gezag is voor de Wet natuurbescherming.

24. Niets in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan geeft er blijk van, dat en hoe de afweging van nut en noodzaak en de aan realiseren van de weg verbonden kosten heeft plaats gevonden. Tenslotte biedt de toelichting geen enkel inzicht in de kosten van realisatie van de weg en de financierbaarheid daarvan.

**Antwoord:** Voor het antwoord op deze vraag verwijzen wij u naar de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzer rapport. In zijn algemeenheid kan wel aangegeven worden dat het een volledig gemeentelijk project is waarvoor de gemeenteraad de middelen beschikbaar stelt.

25. De toelichting bij de planregels suggereert dat de realisering van het landschappelijk inpassingsplan is verzekerd. De verankering van het landschappelijk inpassingsplan is in dat artikel minder dan had mogen verwacht. De relatie met paragraaf 4.4. van de toelichting is (bedrieglijke) schijn.

**Antwoord:** Het landschappelijk inpassingsplan geeft invulling aan het mitigatie- en compensatieplan voor behoud van ecologische soorten en landschapskwaliteiten in het gebied en is afgestemd met de provincie Limburg die bevoegd gezag is voor de natuurwetgeving.

26. Met het oog op de substantiële ecologische en landschappelijke gevolgen van de beoogde verbindingsweg alsmede de aanzienlijke kosten die met het aanleggen van die weg gemoeid zullen zijn, verdient het aanbeveling dat de gemeente alsnog besluit tot het vrijwillig doen uitvoeren van een milieu-effectrapportage door de MER-commissie.

**Antwoord:** Een milieu-effectrapportage en advisering door de Commissie m.e.r. is voor dit bestemmingsplan niet nodig en niet verplicht. De milieueffecten zijn in het bestemmingsplan en de bijbehorende rapporten bovendien goed in beeld gebracht waardoor het college en de raad voldoende inzicht hebben om een goed gemotiveerd besluit te nemen. Volledigheidshalve is een vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld. Deze is toegevoegd aan de bijlagen van de toelichting van het bestemmingsplan.

De voorgenomen activiteit betreft de aanleg van een 'gewone' weg met twee rijstroken. De weg voldoet niet aan de definitie van een autoweg uit het Besluit m.e.r. Deze definitie luidt als volgt:

- ➔ een voor autoverkeer bestemde weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het is verboden te stoppen en te parkeren, of
- ➔ weg, aangeduid door bord G3:



De weg wordt niet aangeduid met een zogenaamd 'G3-bord' (aanduiding autoweg).

<b>Conclusie</b>	<p>Gelet op het voorgaande geeft deze zienswijze aanleiding om het vast te stellen bestemmingsplan aan te passen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het landschappelijk plan is nader ingevuld en onderbouwd. In de toelichting is meer aandacht besteed aan de beleidsanalyse.</li> <li>• In de toelichting van het bestemmingsplan zijn de kernkwaliteiten van de bronsgroene landschapszone specifiek omschreven.</li> <li>• De onderbouwing van de kernkwaliteiten van deelgebied 'Landelijk, door natuur omarmd' uit de Omgevingsvisie Gennep zijn aangevuld in de toelichting, daarbij is aangegeven aan welke kansen uit de Omgevingsvisie een bijdrage wordt geleverd met dit plan.</li> <li>• De toelichting wordt aangevuld met het “Beleidskader Hoogwaterveiligheid en het borgen van kwetsbare gebiedskwaliteiten Gemeente Gennep”.</li> </ul>
------------------	--

<b>Naam</b>	<b>C. Zaaknummer 424359</b>
<b>Vraag &amp; antwoord</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li> <p>Wat zijn de redenen van de gemeente Gennep om nu met een verbindingsweg/rondweg te komen en niet met een echte rondweg die ook de verkeerssituatie bij de sportvelden veiliger maakt.</p> <p><b>Antwoord:</b> Voor het antwoord op deze vraag verwijzen wij u naar de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzerapport.</p> </li> <li> <p>Stikstof; Zijn wel alle zaken in deze berekeningen meegenomen?</p> <p><b>Antwoord:</b> Ja. Alle autonome en beoogde ontwikkelingen zijn verdisconteerd in het verkeersmodel en daarmee opgenomen in de berekeningen.</p> </li> <li> <p>En welke invloed heeft de uitspraak van de raad van state van 20 januari 2021 over de doortrekking van de A 15 op deze berekening?</p> <p><b>Antwoord:</b> De berekeningen zijn uitgevoerd overeenkomstig de toe te passen rekenregels zoals beschikbaar gesteld en voorgeschreven in de standaard rekenmethode 2 (conform de landelijke AERIUS-calculator). Ten aanzien van de projectlocatie zijn de Natura 2000-gebieden gelegen binnen de afstand van 5 kilometer waardoor verkeerseffecten op de Natura 2000-gebieden zijn berekend. Alle actuele informatie zoals nu bekend vanuit de Rijksoverheid en de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State zijn bij de afweging in deze bestemmingsplanprocedure betrokken.</p> </li> <li> <p>Wegen de belangen van deze mensen minder zwaar dan de belangen van de bewoners van de Zwarteweg?</p> <p><b>Antwoord:</b> Alle belangen worden afgewogen, zowel de belangen van bewoners en bedrijven in het Buitengebied als de belangen van bewoners en bedrijven in Milsbeek of elders in de gemeente. Het is daarbij niet zo zwart-wit als in deze zienswijze wordt gesteld. In de inleiding van dit zienswijzenrapport is daarom het nut en de noodzaak uitgebreid toegelicht. Korthedshalve wordt daarnaar verwezen. Uiteindelijk is de gemeenteraad het orgaan dat een definitief besluit dient te nemen over dit bestemmingsplan. De gemeenteraad vertegenwoordigt de bevolking van de gemeente Gennep en zal alle belangen meewegen.</p> </li> <li> <p>Wij doen een dringende oproep aan de gemeente Gennep om alle financiële zaken die op de verbindingsweg/rondweg betrekking hebben aan ons beschikbaar te stellen.</p> <p><b>Antwoord:</b> Het project 'Verbindingsweg' is een volledig gemeentelijk project. Er is geen relatie met het project 'Rondweg Milsbeek' dat destijds beëindigd is door de toenmalige gemeenteraad. De gemeenteraad stelt de financiële middelen beschikbaar voor het project Verbindingsweg en die gegevens zijn openbaar. Op het stopgezette project van destijds heeft deze procedure geen betrekking dus daar wordt hier verder niet op ingegaan.</p> </li> </ol>

6. Is het verantwoord om op dit moment waarbij zowel de rijksoverheid als de gemeentelijke overheid in financieel zwaar weer verkeren een dergelijk groot bedrag uit te geven terwijl dat niet direct noodzakelijk is?

**Antwoord:** Ja dit is verantwoord en uiteindelijk een afweging die de gemeenteraad maakt in het kader van de besluitvorming over deze Verbindingsweg.

7. Is met de huidige berekeningen van het geluid wel rekening gehouden met de harde ondergrond die zich direct langs de weg bevindt?

**Antwoord:** Ja, hier is rekening mee gehouden. Er is gerekend met de landelijk wettelijk voorgeschreven rekenmethode.

8. Wanneer zullen de geluidopnames zowel binnen als buiten plaatsvinden?

**Antwoord:** de geluidopnames zijn uitgevoerd op 7 april 2021.

9. Is dit voor of na het besluit tot wijziging van het bestemmingsplan Verbindingsweg Milsbeek?

**Antwoord:** Voor het besluit.

10. Wij verwachten dat de 4 woningen allemaal op het extra geluid worden onderzocht, ook Ringbaan 5B die nu net onder de grenswaarde valt omdat hij ongeveer 6 meter verder van de weg staat?

**Antwoord:** Voor Ringbaan 5b is geen ontwerpbesluit hogere grenswaarde boven de 48 dB vastgesteld. Hiervoor is op grond van het gestelde in artikel 100a en 110a Wet geluidshinder geen onderzoek noodzakelijk.

11. Wat zijn de redenen dat bij de aansluiting van de rondweg/verbindingsweg op de N271 geen rotonde staat gepland?

**Antwoord:** Op basis van de berekende verkeersintensiteiten met het verkeersmodel (2030 inclusief Verbindingsweg) is doorgerekend of de kruising in de bestaande vorm het verkeer kan verwerken. Hiervoor is zowel in de ochtend- als avondspits (de drukste perioden) de verkeersafwikkeling doorgerekend. De conclusie is dat de bestaande kruising in zowel de ochtend- als avondspits de verkeersintensiteiten kan verwerken. Er is vanuit het oogpunt van doorstroming geen noodzaak om een rotonde te realiseren. Daarnaast gaat het om een aansluiting van wegen van ongelijke orde waardoor een rotonde verkeerskundig niet de passende oplossing is. Overigens heeft hierover ook uitgebreid overleg plaatsgevonden met de Provincie Limburg die wegbeheerder is voor de N271. Ook de provincie is akkoord met de gekozen oplossing.

12. Is de gemeente bereid om een deugdelijk wandelpad te realiseren aan de westkant van de Ringbaan tussen de Ebbekamp en de Zwarteweg?

**Antwoord:** Het standaardbeleid binnen de gemeente is dat woningen in het buitengebied geen voetpaden worden aangelegd. Omdat de genoemde locatie wel onderdeel uit maakt van het wandelnetwerk 82-86 (bron: <https://www.visitnoordlimburg.nl/nl/maak-je-eigen-route>) zal bij uitwerking van het ontwerp een landelijk wandelpad worden gerealiseerd aan de zuidzijde van de Ringbaan tussen Ebbekamp en Zwarteweg.

13. Wij zouden graag vernemen wat de redenen zijn om geen fietspad of fietssuggestiestrook aan te leggen minimaal op dit gedeelte van de Ringbaan?

**Antwoord:** De Ringbaan is een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. Binnen het Nederlandse wegontwerp worden op deze erftoegangswegen geen aanvullende voorzieningen aangebracht voor fietsers. Er zijn voldoende alternatieven in de omgeving. Met de aanleg van

	<p>een fietspad of fietssuggestiestroken wordt gesuggereerd dat fietsen op de Ringbaan wordt gestimuleerd.</p> <p>14. Wat zijn de redenen dat er geen lichtpunten voorzien zijn aan de nieuw in te richten Ringbaan?</p> <p><b>Antwoord:</b> Standaard beleid binnen de gemeente is om alleen de conflictpunten (kruisingen) in het buitengebied te voorzien van verlichting. Dat betekent dat op de Ringbaan alleen voorzieningen worden aangevuld en bij komen ter hoogte van de kruising Oude Dijk, aansluiting Verbindingsweg en aansluiting t.h.v. de Zwarteweg.</p> <p>15. Is de gemeente bereid om bij de panden Ringbaan 5A en 5B aan beide zijden van de uitrit een boom te rooien. (deze bomen zijn een belemmering in de veiligheid bij de uitritten van de woningen Ringbaan 5A en 5B). De eigenaren van deze 2 panden zouden graag zien dat er bij hun in/afrit aan elke kant een boom wordt gerooid zodat ze bij het uitrijden meer zicht hebben op het verkeer op de Ringbaan en veiliger de weg op kunnen rijden. Het gaat in totaal dus om 4 bomen)</p> <p><b>Antwoord:</b> De bomen langs de Ringbaan vallen onder een beschermde laanstructuur. Voor het kappen van beschermde bomen is een kapvergunning noodzakelijk met een motivering waarom de boom echt niet kan blijven staan. Voor de betreffende bomen die u noemt ziet de gemeente in het kader van de verkeersveiligheid geen reden om deze bomen te kappen.</p> <p>16. Is in de begroting van bestemmingsplan Verbindingsweg Milsbeek een bedrag voor planschade opgenomen? Zo ja, hoe hoog is het totaal bedrag dat aan planschade staat begroot?</p> <p><b>Antwoord:</b> Ja, er is een post opgenomen voor planschade. Omwille van de economische en financiële belangen van de gemeente en het voorkomen van onevenredige bevoordeling of benadeling van de bij de aangelegenheid betrokken natuurlijke personen of rechtspersonen dan wel van derden worden deze gegevens niet verstrekt. Na afronding van de bestemmingsplanprocedure kan een verzoek om planschade worden ingediend dat in een aparte procedure conform de landelijk wetgeving wordt afgehandeld.</p> <p>17. Wat is de huidige inschatting van het aantal woningen dat voor planschade in aanmerking zal komen?</p> <p><b>Antwoord:</b> Voor het plan Verbindingsweg is een planschaderisicoanalyse opgesteld met daarin alle woningen in de omgeving die schade ondervinden als gevolg van de aanleg van de Verbindingsweg. Omwille van de economische en financiële belangen van de gemeente en het voorkomen van onevenredige bevoordeling of benadeling van de bij de aangelegenheid betrokken natuurlijke personen of rechtspersonen dan wel van derden worden deze gegevens niet verstrekt. Na afronding van de bestemmingsplanprocedure kan een verzoek om planschade worden ingediend dat in een aparte procedure conform de landelijk wetgeving wordt afgehandeld.</p> <p>18. Moeten de eigenaren zelf actie ondernemen om voor planschade in aanmerking te komen of worden de belanghebbenden door de gemeente op de hoogte gesteld over de mogelijkheid van aanvragen van planschade?</p> <p><b>Antwoord:</b> De eigenaren moeten – zoals gebruikelijk is in dit soort procedures - zelf actie ondernemen om voor planschade in aanmerking te komen. Na afronding van de bestemmingsplanprocedure kan een verzoek om planschade worden ingediend dat in een aparte procedure conform de landelijk wetgeving wordt afgehandeld.</p>
<b>Conclusie</b>	Gelet op het voorgaande geeft deze zienswijze geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.



Naam	D. Zaaknummer 424357
<p><b>Vraag en antwoord</b></p>	<p>1. Uit alle metingen betreffende overlast door verkeersintensiteit blijkt dat de noodzaak voor de aanleg van deze nieuwe weg verkeerstechnisch niet aanwezig is.</p> <p><b>Antwoord:</b> Voor het antwoord op deze vraag verwijzen wij u naar de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzer rapport.</p> <p>2. De stelling is niet houdbaar: het is niet voorstelbaar dat via de smalle, bochtige Horsestraat en de Kroefsestraat intensief verkeer ontstaat van en naar Groesbeek, en is een nachtmerrie voor de omwonenden. Het argument dat de Verbindingsweg als extra verbinding Groesbeek-Gennep nodig zou zijn, vervalt hiermee in zijn geheel.</p> <p><b>Antwoord:</b> De benoemde route vanuit Ottersum in de richting van Groesbeek via de Kroefsestraat ontstaat door de realisatie van de Verbindingsweg, omdat deze modelmatig het meest interessant is voor verkeer vanuit Ottersum. Verkeerskundig is er momenteel geen belemmering om de verbinding te gebruiken. De weg is weliswaar smal maar kent lange rechtstanden waardoor de snelheid relatief hoog kan zijn waardoor de verbinding een interessant alternatief kan vormen. Voor de nut en noodzaak van de Verbindingsweg verwijzen wij u naar de desbetreffende paragraaf van de inleidende tekst van dit zienswijzer rapport.</p> <p>3. De noodzaak voor deze verbinding is verkeerstechnisch niet aanwezig en het nut ervan valt na 2028 volkomen weg; de weg blijft dan achter als een zeer storend object in het landschap.</p> <p><b>Antwoord:</b> Deze stelling wordt niet gedeeld. De Verbindingsweg wordt niet alleen voor het zandverkeer gerealiseerd (overigens geldt de provinciale vergunning voor de zandwinning tot 2032 en niet tot 2028). Voor uitgebreide antwoord verwijzen wij u verder naar de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzer rapport.</p> <p>4. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Provinciaal Beleid i.h.k.v. om de landschappelijke kernkwaliteiten van de bronsgroene landschapszone te behouden, te beheren, te ontwikkelen en te beleven.</p> <p><b>Antwoord:</b> zie zienswijze B, antwoord 3.</p> <p>5. De aanleg van een weg dwars door dit gebied staat haaks op bijna alle punten genoemd in de beleidsvisies van gemeente en provincie, en is ook niet begrijpelijk. Het is noodzakelijk dat de Kwaliteitscommissie Gennep, en eventueel de Kwaliteitscommissie Limburg zich hierover buigt.</p> <p><b>Antwoord:</b> zoals elders in dit zienswijzer rapport gemotiveerd is aangegeven is er geen sprake van strijd met beleid en regels van gemeente, provincie of welke overheid dan ook. De inhoudelijk deskundigen van de gemeente, provincie en het waterschap hebben uitgebreid overleg gehad over het voorliggende bestemmingsplan. Daarbij zijn ook externe adviseurs op het gebied van natuur-en landschap zoals Sovon Vogelonderzoek Nederland betrokken.</p> <p>6. Het aanleggen van een extra weg in dit gebied strookt niet met het Wegenbeleidsplan 2016-2020. Dit geldt eveneens voor het Groenbeleidsplan 2016-2020.</p> <p><b>Antwoord:</b> De doelstelling van het Wegenbeleidsplan is om inzichtelijk te maken wat de kwaliteitsdoelstellingen zijn voor de komende beleidsperiode. In de Meetlat zijn diverse zones (structuurgebieden) vastgelegd, waaraan een bepaalde kwaliteit is gekoppeld. Er wordt dus een advies gegeven voor de wegenkwaliteit binnen een bepaalde zone. Dit betekent niet dat er naast het bieden van ruimte voor landschappelijke waarden, geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk zijn. Het gewenste streefkwaliteit voor de elementen van zowel technische als verzorgende staat zal aansluiten op het vastgestelde niveau voor het buitengebied. In het groenbeleidsplan wordt de toekomstige groenkwaliteit vastgelegd. De verbindingsweg zal ook hier aansluiten op de gewenste streefkwaliteit in zone 'buitengebied'.</p>

7. De conclusie kan alleen maar getrokken worden dat door het aanleggen van de weg er een aanzienlijke kans bestaat op verkeersslachtoffers (vleermuizen) en op verstoring van het fourageergebied boven de Kroonbeek en het perceel kerstdennen.
- Antwoord:** De aanwezigheid van vleermuizen is middels een jaarrond onderzoek uitvoerig onderzocht conform het Vleermuisprotocol van het Netwerk Groene Bureaus. Daar waar voor vleermuizen van belang zijnde biotopen aanwezig zijn, wordt hier in de planuitwerking rekening mee gehouden conform de bepalingen uit de Wet natuurbescherming. Ook heeft hierover overleg plaatsgevonden met de Provincie Limburg die hiervoor bevoegd gezag is. Een ontheffing in het kader van vleermuizen is niet nodig.
8. De Kroonbeek is nog niet heringericht. Dit betekent dat onomkeerbare ontwikkelingen niet plaats mogen vinden. Zonder een grondige en sluitende motivatie voor de noodzaak van de weg op dat traject mag deze niet aangelegd worden.
- Antwoord:** zie zienswijze B, antwoord 4.
9. Daarenboven komt de weg ook op dit punt binnen de ecologische beekzone, en geldt ook hier een motiveringsplicht om te bewijzen dat de aanleg van de weg noodzakelijk is.
- Antwoord:** zie zienswijze B, antwoord 4.
10. Aansluiting van de Verbindingsweg-Driekronenstraat aan de N271 zal niet via verkeerslichten of een rotonde geregeld worden. Dit leidt onvermijdbaar tot zeer onveilige verkeerssituaties.
- Antwoord:** De kruising tussen de Zwarteweg en N271 is een rotonde, wat past bij een kruising tussen twee identieke 50 km/h wegen (gebiedsontsluitingswegen). De kruising tussen de N271 en de Driekronenstraat, is een reguliere kruising met een brede middenberm op de N271. Deze vormgeving is gebruikelijk bij een kruising tussen een gebiedsontsluitingsweg en een erftoegangsweg (de Verbindingsweg). Na realisatie van de Verbindingsweg past dit type kruising dan ook bij de wegategorisering. Op basis van de te verwachten verkeersaantallen, conform de verkeersmodelberekening van de Verbindingsweg, kan de kruising N271- Driekronenstraat in zijn bestaande vorm het verkeer verwerken. Overigens heeft hierover ook uitgebreid overleg plaatsgevonden met de Provincie Limburg die wegbeheerder is voor de N271. Ook de provincie is akkoord met de gekozen oplossing.
11. Deze discrepantie in cijfers toont onmiskenbaar aan dat voor een zo zware beslissing als het aanleggen van een nieuwe weg die gebaseerd is op de verkeersintensiteit van vrachtverkeer (zie de Toelichting pag. 30), een betere en meer reproduceerbare meetmethode absoluut noodzakelijk is: metingen op precies gedefinieerde punten, over een langere tijd, met een consistente en duidelijke definitie van categorieën. Een betere onderbouwing en inzicht in het model dat gebruikt wordt voor de berekeningen is pertinent noodzakelijk voordat op basis hiervan verstrekkende besluiten worden genomen.
- Antwoord:** Van een discrepantie in cijfers en een onduidelijke onderbouwing is geen sprake. Om de verkeerskundige effecten van de Verbindingsweg Gennep in kaart te brengen is met behulp van het Verkeersmodel Noord – Limburg inzichtelijk gemaakt wat de effecten zijn van de realisatie van de Verbindingsweg. Verkeersmodel Noord-Limburg is een softwarepakket (Aimsun) dat door de gehele regio Noord-Limburg wordt gebruikt voor het (vroegtijdig) berekenen van verkeerseffecten bij aanpassingen aan het wegennet of bijvoorbeeld nieuwe planologische ontwikkeling. Het model is algemeen geaccepteerd, gebaseerd op landelijke modellen en wordt door de omgeving gedragen, waaronder de gemeenten in Noord-Limburg, Provincie Limburg en het Regionale MobiliteitsOverleg (RMO). Er is dan ook geen enkele reden om te twijfelen aan de juistheid. In het verkeersmodel zijn de (reeds bekende) planologische ontwikkelingen in een gebied of regio opgenomen en het model berekent hoe bij een verandering van het wegennet de verkeersstromen gaan verlopen. De effecten van de Verbindingsweg zijn dan ook met het verkeersmodel inzichtelijk gemaakt, ook in de richting van de bestemmingen Ottersum, Aaldonk en Venzelderheide.

Feitelijkheden zienswijze.

12. Er moet duidelijk gemaakt worden of, en in welke mate, de Firma Teunesen bijdraagt in de kosten, welk bedrag de gemeente ervoor gereserveerd heeft, en wat de inkomsten van de gemeente zijn uit de exploitatie van de zandafgraving. De noodzaak voor de Verbindingsweg is verkeerstechnisch niet aanwezig.

**Antwoord:** De firma Teunesen draagt niet bij in de kosten voor aanleg van de weg. Het project verbindingsweg wordt volledig gefinancierd vanuit de gemeente en staat helemaal los van afspraken over de zandwinning. Voor het antwoord op de vraag m.b.t. nut en noodzaak wordt verwezen naar de inleidende tekst van dit zienswijzer rapport.

13. de weg is uitsluitend gepland om het zandafgravingsverkeer van de Firma Teunesen te faciliteren en zodoende dit verkeer te weren van de Zwarteweg. Een extra verbinding Groesbeek- Gennep is niet noodzakelijk gezien de verkeerssituatie en - intensiteiten in de regio.

**Antwoord:** Deze stelling wordt met klem bestreden, de weg wordt niet alleen aangelegd om het zandverkeer te faciliteren. Er zijn meerdere redenen, deze staan nader uitgelegd in de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzer rapport.

14. Het zandafgravingsproject eindigt in 2028. Ervan uitgaande dat het minimaal drie jaar zal duren voor de weg gebruiksgereed is, betekent dit dat de gebruikstijd van de weg voor dit doel minder is dan 5 jaar.

**Antwoord:** Er is een ontgrondingsvergunning verleend door de provincie met een looptijd tot 2032 en niet 2028 zoals gesteld wordt. Los daarvan wordt de weg niet alleen voor het zandverkeer gerealiseerd. Er zijn meerdere redenen, deze staan uitgelegd in de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzer rapport.

15. Om de Zwarteweg te ontlasten en de onvrede en klachten van de aanwonenden weg te nemen zijn duidelijke alternatieven aanwezig.

**Antwoord:** Voor het antwoord op deze stelling verwijzen wij u naar de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzer rapport.

16. Door deze weg aan te leggen wordt een zware aanslag gepleegd op het buitengebied dat door de provincie Limburg is gekwalificeerd als Bronsgroene Landschapszone. Het voornemen heeft een sterke negatieve impact op het milieu, de leefomgeving van mens en dier, het open landschap en de ecologie, en is op vrijwel alle punten strijdig met de beleids- en omgevingsvisies van de gemeente en de provincie.

**Antwoord:** zie zienswijze B, antwoord 3.

Aanvulling op zienswijze:

17. In de berekening, uitgevoerd met Aerius in opdracht van gemeente Gennep, is de aanlegfase niet meegenomen. Dit vanuit het uitgangspunt dat dit niet relevant of een niet noemenswaardige impact heeft.

**Antwoord:** Zoals opgenomen in het stikstofdepositie onderzoek (20201123-GEN928-RAP-STD-3.0) is de aanlegfase beschouwd en berekend.

18. In de berekening moet de stikstofneerslag op een grotere afstand in kaart worden gebracht (dus meer dan vijf kilometer), zoals dat ook de standaard is bij het in kaart brengen van de stikstofuitstoot veroorzaakt door veehouderijen of scheepvaart.

**Antwoord:** De berekeningen zijn uitgevoerd overeenkomstig de toe te passen rekenregels zoals beschikbaar gesteld in het rekenmodel AERIUS en tevens voorgeschreven in de standaard rekenmethode 2. Ten aanzien van de projectlocatie zijn Natura 2000-gebieden gelegen binnen een afstand van 5 kilometer waardoor verkeerseffecten op de Natura 2000-gebieden zijn berekend.

	<p>Alle actuele informatie zoals nu bekend vanuit de Rijksoverheid en de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State zijn bij de afweging in deze bestemmingsplanprocedure betrokken.</p> <p>19. Het (vracht)verkeer zal aanzienlijk toe gaan nemen, dit wordt aannemelijk als we de verschillende plannen met elkaar verbinden: het ontwerpbestemmingsplan Milsbeek. het voorontwerp voor uitbreiding van de Haven te Heijen en ambities om tot 2032 het gebied te ontgronden.</p> <p><b>Antwoord:</b> zoals eerder toegelicht in dit zienswijzenrapport is op basis van het verkeersmodel de toekomstige situatie berekend. Voor de lopende ontgronding tot 2032 is al enkele jaren een provinciale vergunning verleend dus dat verkeer is bekend. Plannen waarover nog geen definitieve besluitvorming heeft plaatsgevonden – zoals de genoemde uitbreiding van Haven Heijen – zijn echter nog niet meegenomen. Simpelweg omdat er op dit moment geen zekerheid is over de doorgang van dat project.</p> <p>20. De verbindingsweg Milsbeek is een autoweg en moet ook op deze manier worden gedefinieerd, waarmee de gemeente zich verplicht om een besluit MER uit te voeren. Wij pleiten dan ook voor de tot standkoming van een milieu effect rapportage.</p> <p><b>Antwoord:</b> een MER is niet noodzakelijk hetgeen is toegelicht bij B, antwoord 26.</p> <p>21. Het extra vrachtverkeer ten gevolge van de aanleg van de verbindingsweg in Milsbeek mag niet worden weggelaten in de stikstofberekening voor dit plan. De bijdrage in de stikstofdepositie is vooral voor het natuurgebied Sint Jansberg zeer significant, zie ook bijlage Aerius berekening bij aanvulling zienswijze.</p> <p><b>Antwoord:</b> De vrachtbewegingen ten tijde van de aanlegfase zijn opgenomen in het stikstofdepositie onderzoek (20201123-GEN928-RAP-STD-3.0).</p>
<b>Conclusie</b>	Gelet op het voorgaande geeft deze zienswijze geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

<b>Naam</b>	<b>E. Zaaknummer 424362</b>
<b>Vraag &amp; antwoord</b>	<p>1. Inzicht in de uitvoerbaarheid en kosten- en batenanalyse mist in de voorliggende stukken. Beschikbaarheid van de grond voor aanleg van de weg wordt niet in beeld gebracht. Met name natuur en biodiversiteit dient nadrukkelijk meegenomen te worden in de analyse.</p> <p><b>Antwoord:</b> Voor het antwoord op de opmerking over de kosten- en batenanalyse verwijzen wij naar de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzerapport. Wat betreft de uitvoerbaarheid en de beschikbaarheid van de gronden: Er zijn en worden gesprekken met de grondeigenaren gevoerd over de verwerving van de gronden. In het kader van de privacy wordt hier verder niet op ingegaan. Over een deel van de gronden zijn afspraken gemaakt over de verwerving. In ieder geval is er geen reden om te twijfelen aan de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan. Wat betreft natuur biodiversiteit wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze B, onderdeel 3.</p> <p>2. In de rapportage is het ecologisch functioneren van het gebied onvoldoende of niet onderzocht en uitgewerkt en zijn dus de consequenties van de aanleg van een rondweg onvoldoende inzichtelijk gemaakt.</p> <p><b>Antwoord:</b> De effecten op beschermde natuurwaarden in het kader van de Wet natuurbescherming en provinciale verordening zijn onderzocht in het verkennend flora- en faunaonderzoek (Kragten, 2020) en een nader, jaarrond onderzoek (Kragten, 2020). Daarop volgend zijn maatregelen beschreven in een mitigatie- en compensatieplan (Kragten, 2021).</p>

	<p>Hiermee wordt voldaan aan de verplichtingen die door het Rijk en de provincie worden gesteld aan het toetsen van nieuwe ontwikkelingen. Voor de inhoudelijke toetsing en beoordeling van het plangebied in het kader van beschermde natuurwaarden, wordt verwezen naar deze rapportages.</p> <p>3. Met de aanleg van de weg wordt de functie van de Kroonbeek als ecologische verbindingzone aangetast.</p> <p><b>Antwoord:</b> zie zienswijze E, antwoord 2 (voorgaand punt).</p> <p>4. De rapportage is op ecologisch gebied onvolledig. De inventarisatie van de aanwezigheid van patrijzen (rode lijstsoort) en de bever in het onderzoeksgebied rond de Aaldonksebeek ontbreekt. De bever komt ook voor verderop in de Kroonbeek richting het Koningsven. Wat ook gemist wordt, is de wolf die afgelopen jaar gebruik heeft gemaakt van het onderzoeksgebied om door te trekken.</p> <p><b>Antwoord:</b> zie zienswijze E, antwoord 2. Voor wat betreft de bever, is inzichtelijk waar de soort lokaal voorkomt en zich begeeft. De wolf betreft inderdaad een doortrekker. Er bevindt zich geen permanent leefgebied voor de wolf binnen het plangebied. Het gebied is daarmee niet van essentieel belang voor de wolf. De patrijzen worden in de provincie Limburg niet gerekend tot de vogelsoorten met een jaarrond beschermd nest. Gezien de aanwezigheid van voldoende alternatief en vergelijkbaar leefgebied in de omgeving, zijn aanvullende maatregelen niet noodzakelijk. Alle beschermde soorten zijn in de uitgevoerde onderzoeken meegenomen. Alleen voor de bever is een ontheffing nodig. Welke maatregelen op welke wijze deze worden getroffen voor optredende effecten is opgenomen in het Mitigatie- en compensatieplan (Kragten, 2021) en beknopt zijn deze opgenomen in de oplegnotitie soortenbescherming en provinciale gebiedsbescherming (Kragten, 2021).</p> <p>5. De conclusie dat het landschap van de Kromsteeg niet wordt aangetast, is heel voorbarig. Hoe objectief is die conclusie? De nu verkeersluwe, onverharde weg wordt over een lengte, van zeker 200m vergezeld van een asfaltweg met vele verkeersbewegingen.</p> <p><b>Antwoord:</b> De Kromsteeg is een zandpad en dient als ontsluitingsweg voor de aanliggende percelen en wordt daarnaast gebruikt door landbouwvoertuigen en als recreatieve fiets/wandel verbinding tussen de Nijmeegseweg en de Kroefsestraat. Dit zandpad blijft gehandhaafd. Op ca. 155 m ten zuiden van de Kroefsestraat krijgt de Kromsteeg een aansluiting op de Verbindingsweg ten behoeve van de landbouwvoertuigen. Vanaf deze aansluiting ligt het zandpad van de Kromsteeg over genoemde ca. 155 m naast de Verbindingsweg en wordt hiervan gescheiden door een brede taps toelopende grasberm (18m naar 3 m breed) en laanbeplanting. Het karakter van het zandpad blijft daardoor behouden. De beleving van de wandelaar/fietsers zal over deze 155 m veranderen door de nabij gelegen Verbindingsweg. Hierbij wordt het zicht op de Verbindingsweg verzacht door de brede grasberm en de laanbeplanting. Wij vinden het beperkte uitzicht op de Verbindingsweg dat desalniettemin zal ontstaan uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening niet onaanvaardbaar.</p> <p>6. In de rapportage ontbreekt de relatie met het planproces MIRT-LOB van Gennep. Hoe wordt hiermee rekening gehouden?</p> <p><b>Antwoord:</b> Er is geen inhoudelijk raakvlak tussen het MIRT-project Lob van Gennep en het ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Milsbeek. Er is daarom geen noodzaak om de besluitvorming volgordelijk te laten plaatsvinden. Betrokkenen bij beide projecten hebben wel regelmatig contact met elkaar, om de voortgang en inhoud met elkaar af te stemmen.</p>
<b>Conclusie</b>	Gelet op het voorgaande geeft deze zienswijze geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

<b>Naam</b>	<b>F. Zaaknummer 424006</b>
<b>Vraag &amp; antwoord</b>	<p>Redenen waarom tegen aanleg van verbindingsweg:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Transport van en naar ontzandingsgebieden heeft negatieve effecten voor Ven Zelderheide, Ottersum, Gennep en Heijen. Het is de opdracht om mens en natuur van alle kernen en wijken te beschermen.</li> </ol> <p><b>Antwoord:</b> Op basis van het verkeersmodel is de conclusie dat er na de aanleg van de verbindingsweg geen negatieve effecten ontstaan voor de kernen Ven-Zelderheide, Ottersum, Gennep en Heijen.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Er is een dalende vraag naar zand en bovendien zijn de mogelijkheden van ontzanding uiteindelijk eindig. Opschalen van dit project is dan ook niet verantwoord gezien de kosten en de negatieve baten voor de omgeving.</li> </ol> <p><b>Antwoord:</b> het project wordt niet alleen gerealiseerd voor het zandverkeer. Het bestemmingsplan maakt geen opschaling van de ontzanding mogelijk. In het verkeersonderzoek dat aan het bestemmingsplan ten grondslag ligt, is (daarom) het bestaande verkeer ten behoeve van de ontzanding meegenomen. Er zijn meerdere redenen om de Verbindingsweg planologisch mogelijk te maken. Deze staan uitgelegd in de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzenrapport. <li>Extra vrachtverkeer zal ook extra belasting van de wegen opleveren en extra onderhoud aan de wegen vergen. Dit geld kan beter gebruikt worden voor het ondersteunen van de burgers.</li> <p><b>Antwoord:</b> Het onderhoud aan de infrastructuur wordt jaarlijks beschreven in het wegenbeleidsplan. De met dit onderhoud gepaard gaande investering worden ieder jaar in de gemeentebegroting die door de gemeenteraad wordt vastgesteld. Er is door de raad budget vrijgemaakt om alle wegen in de gemeente in 2022 weer op onderhoudsniveau B te hebben. Het onderhoud van de Verbindingsweg wordt uiteraard ook in het wegenbeleidsplan opgenomen. Of de gemeente haar geld besteedt, aan wegen of zoals u aangeeft aan het ondersteunen van burgers, is een politiek-bestuurlijke afweging die de gemeenteraad maakt en die buiten dit bestemmingsplan ligt. <li>Extra vrachtverkeer is extra belasting van de wegen. Het aantal vrachtbewegingen op de Zwarteweg zal verdubbelen. Dit betekent meer verkeersoverlast.</li> <p><b>Antwoord:</b> Er komt niet meer vrachtverkeer op de Zwarteweg. Op basis van het verkeersmodel zijn onderzoeken verricht naar luchtkwaliteit en trillingen, waaruit blijkt dat de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg niet leidt tot een overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen uit de Wet milieubeheer en/of overschrijding van de SBR-B richtlijn 'Hinder voor personen in gebouwen'. Wel is er voor 3 woningen aan de Ringbaan een toename van geluid van circa 3 tot 5 dB. Hierdoor is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Bij deze drie woningen is daarom nader onderzoek verricht.</p> <p>Vragen dienaangaande:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Wat zijn de huidige exacte cijfers m.b.t. huidige verkeersbewegingen, verdeeld in personenverkeer en vrachtverkeer, van Ven-Zelderheide, Ottersum, Gennep en Heijen op alle N- wegen, de Hoofdstraat Heijen en de A77 en A73?</li> </ol> <p><b>Antwoord:</b> Deze vraag is niet relevant voor het bestemmingsplan Verbindingsweg Milsbeek en wordt dan ook niet in dit zienswijzenrapport beantwoord.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Wat zijn de prognoses voor de komende 20 jaren van de verkeersbewegingen van Ven-Zelderheide, Ottersum, Gennep en Heijen op alle N- wegen, de Hoofdstraat Heijen en de A77 en A73, verdeeld in personenverkeer en vrachtverkeer?</li> </ol> <p><b>Antwoord:</b> Om de verkeerskundige effecten van de Verbindingsweg Gennep in kaart te brengen is met behulp van het Verkeersmodel Noord-Limburg inzichtelijk gemaakt wat de effecten zijn van de realisatie van de Verbindingsweg. Het Verkeersmodel Noord-Limburg is een softwarepakket</p> </p></p>

(Aimsun) dat door de gehele regio Noord-Limburg wordt gebruikt voor het (vroegtijdig) berekenen van verkeerseffecten bij aanpassingen aan het wegennet of bijvoorbeeld nieuwe planologische ontwikkelingen. In het verkeersmodel zijn de (reeds bekende) planologische ontwikkelingen in een gebied of regio opgenomen en het model berekent hoe bij een verandering van het wegennet de verkeersstromen gaan verlopen. Het Verkeersmodel Noord-Limburg beschikt over een zogenaamd basisjaar (2018) dat de bestaande planologische situatie simuleert en dat gekalibreerd is op relevante verkeerstellingen. Daarnaast heeft het model een prognosejaar (2030) waarin toekomstige planologische ontwikkelingen zijn opgenomen. De berekeningen hebben dan ook zichtjaar 2030.

7. Op welke ontwikkelingen zijn deze cijfers gebaseerd?

**Antwoord:** Zie reactie op vraag 6 van zienswijze F.

8. De afvoer van zand en grind uit de zandwinninglocaties met vrachtwagens over de Zwarteweg, ook naar de haven Heijen, zorgt voor ernstige schade aan woningen, gevaarlijke situaties op de weg, een verhoogde concentratie fijnstof, trillingen en geluidsoverlast. Welke effecten op de leefomgeving van mens en natuur van de regio, m.n. op het gebied van verkeersoverlast, uitstoot, vervuiling, veiligheid zijn in kaart gebracht?

**Antwoord:** Zie zienswijze F, antwoord 4. Aanvullend wordt opgemerkt dat alle relevante (milieu)aspecten in het bestemmingsplan en de bijbehorende rapporten uitgebreid zijn beschouwd. Conclusie daaruit is dat de Verbindingsweg niet tot onevenredige effecten voor de omgeving leidt.

9. Welke maatregelen worden genomen om mens en natuur te beschermen?

**Antwoord:** Ter toetsing aan de natuurwetgeving zijn diverse onderzoeken uitgevoerd. Aan de hand hiervan zijn maatregelen opgesteld om aanwezige natuurwaarden te beschermen. Zie hiervoor het verkennend flora- en faunaonderzoek (Kragten, 2020), het nader soortenonderzoek (Kragten, 2020) en het Mitigatie en compensatieplan (Kragten, 2021) en bijbehorende oplegnotitie soortenbescherming en provinciale gebiedsbescherming (Kragten, 2021). Verder zijn zoals onder 8 aangegeven alle relevante (milieu)aspecten onderzocht.

10. Zijn alternatieven om de aanwonenden van de Zwarteweg te beschermen m.b.t. verkeersoverlast en veiligheid uitputtend onderzocht?

**Antwoord:** ja, die zijn voldoende onderzocht. Om meerdere redenen wordt gekozen voor de aanleg van deze Verbindingsweg. Deze redenen worden in het algemene deel van dit zienswijzenrapport onder nut en noodzaak uitgebreid toegelicht.

11. Wat zijn de effecten op het onderhoud van de wegen? Zijn deze meegenomen in de begroting van de komende jaren? Wie betaalt die extra onderhoudskosten?

**Antwoord:** Zie reactie op vraag 3 bij antwoord F.

12. Er is een Tracébesluit m.b.t. doortrekken en verbreden van de A15 en A12 bij Arnhem. De Raad van State heeft bepaald dat de minister van I&W de stikstofgevolgen van het Tracébesluit beter moet motiveren, m.n. de zogeheten 'afkapgrens' voor wegverkeer. Deze houdt in dat de stikstofuitstoot van wegverkeer op een afstand van meer dan 5 km. niet wordt meegenomen in de berekeningen. Voor de industrie, veehouderij en de scheepvaart geldt een dergelijke afkapgrens niet. Op basis van Europese natuurwetgeving is dit onaanvaardbaar. De commissie Hordijk kwam al eerder tot deze conclusie. Het wegverkeer van en naar een projectlocatie bij toename van wegverkeer dient op de juiste manier te worden berekend. Wat is de stikstofberekening van deze geplande verbinding?

**Antwoord:** Uitgangspunten ten behoeve van de berekende aanlegfase zijn in de rapportage opgenomen en gebaseerd op verwerkingscapaciteiten.

	<p>13. Firma Teunesen gaf aan de projectgroep HouHeijenGezond (leden van Hèjje Mojjer en waterwoonwijk Heijen) tijdens de laatste bijeenkomst aan dat ze bij de uitbreiding haven Heijen minder vrachtwagens naar De Banen willen laten rijden i.v.m. wassen van grind en zand. Dit in tegenstelling tot de huidige rapporten. Klopt dit? Zo ja, waar is dan deze verbindingsweg voor nodig?</p> <p><b>Antwoord:</b> Los van het feit dat deze vraag niet primair over dit bestemmingsplan gaat, verwijzen wij wederom naar de paragraaf nut en noodzaak eerder in dit zienswijzenrapport.</p> <p>14. Wat is de planning voor de komende decennia m.b.t. de zand- en grindwinning in Ven-Zelderheide, Ottersum, Milsbeek, Heijen en de regio?</p> <p><b>Antwoord:</b> De Provincie Limburg is bevoegd gezag voor het verlenen van ontgrondingsvergunningen, niet de gemeente. De huidige provinciale ontgrondingsvergunning loopt tot 2032. Er zijn bij de gemeente geen plannen bekend om de zandwinning na 2032 voort te zetten.</p>
<b>Conclusie</b>	Gelet op het voorgaande geeft deze zienswijze geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

<b>Naam</b>	<b>G. Zaaknummer 424358</b>
<b>Vraag &amp; antwoord</b>	<p>1. De weg doorsnijdt het open landschap en tast het natuurleven in en om de Kroonbeek aan.</p> <p><b>Antwoord:</b> De weg wordt ingepast in het landschap waarvoor een landschappelijk inpassingsplan is opgesteld, dat is afgestemd met de provincie Limburg. Verder is er een mitigatie-en compensatieplan opgesteld voor de natuur dat eveneens met de provincie is afgestemd.</p> <p>2. In casu kan de gemeente geen zwaarwegende of noodzakelijke motivering geven voor deze ingrijpende en definitieve verstoring van het buitengebied rondom de Kroonbeek. De bestaande Zwarteweg heeft in het verleden al herinrichtingen en verbeteringen ondergaan om extra capaciteit als doorgaande weg goed en veilig te kunnen verwerken. De enige reden die de gemeente aandraagt, is dat het zwaardere verkeer op de Zwarteweg in percentage wat hoger ligt dan elders (vanwege Teunesen).</p> <p><b>Antwoord:</b> Er zijn meerdere redenen voor de aanleg van de Verbindingsweg. Verwezen wordt naar de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzenrapport.</p> <p>3. Tot voor kort oordeelde de gemeenteraad dat de verkeerssituatie en verkeersbelasting op de huidige wegen vanuit verkeerskundig opzicht acceptabel is, zodat er geen noodzaak bestond voor de aanleg van een rondweg. De gemeenteraad oordeelde dat uit oogpunt van zorgvuldig ruimtegebruik dergelijke ingrepen in het buitengebied niet acceptabel zijn: geen onnodige aantasting van het open landschap en bestaande natuurwaarden. Er wordt in het ontwerpbestemmingsplan voor een nieuwe rondweg dan ook feitelijk géén nieuwe of zwaarwegende reden gegeven die een dergelijke infrastructurele ingreep nu ineens wel zou kunnen dragen of verantwoorden.</p> <p><b>Antwoord:</b> De huidige gemeenteraad is in 2018 samengesteld na de laatste verkiezingen. In het na de verkiezingen opgestelde coalitieakkoord staat dat de situatie rondom de Zwarteweg opnieuw bekeken zou worden. Dat is inmiddels gebeurd en heeft geleid tot het nu voorliggende bestemmingsplan. Er zijn meerdere redenen voor de aanleg van de Verbindingsweg. Verwezen wordt naar de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzenrapport.</p>



4. Uit de cijfers van de gemeente Gennep, kwa wegenbelasting in aantallen voertuigen per dag, blijkt dat het aantal voertuigen op de Zwarteweg vanaf 2010 alleen maar is afgenomen, te weten van 5600 naar 4800 in 2018. Daarvan is dus maar een klein deel, te weten 250 vrachtauto's, overdag onderdeel van de verkeersstroom van de inrichting. De vrachtwagens van de inrichting Teunesen zijn dan ook maar voor een klein deel debet aan de geluidsbelasting op de woningen aan de Zwarteweg. In de verkeersveiligheidsrapportage van 2018 wordt de Zwarteweg juist als zeer positief (veilig) beoordeeld.

**Antwoord:** Er zijn meerdere redenen voor de aanleg van de Verbindingsweg. Verwezen wordt naar de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzenrapport.

5. Waarom permanent en onomkeerbaar een stuk landschappelijk buitengebied opofferen en een nieuwe weg aanleggen om tegemoet te komen aan een tijdelijke, en nu ineens kennelijk onwenselijke situatie?

**Antwoord:** Van een tijdelijke situatie zoals gesteld wordt in de zienswijze, is geen sprake. Er zijn meerdere redenen voor de aanleg van de Verbindingsweg. Verwezen wordt naar de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzenrapport.

6. Uit het geluidsrapport bij het ontwerpbestemmingsplan blijkt dat de Zwarteweg ten onrechte in 2 delen wordt gesplitst. Het noordelijk deel Zwarteweg 'buiten de bebouwde kom' en het zuidelijk deel 'binnen de bebouwde kom'. Vanuit bestuursrechtelijk oogpunt ligt de héle Zwarteweg in de bebouwde kom van de kern Milsbeek en kent dus ook ongeveer een gelijke verkeersinrichting, verkeersbelasting en direct aanliggende woon- en bedrijfsfuncties. Uit het geluidsrapport blijkt echter dat maar een deel van de Zwarteweg ontlast zou worden door aanleg van een nieuwe verbindingsweg. Namelijk het zuidelijk gelegen deel van ongeveer 400 meter lang, aldus dat deel waar een aantal bewoners blijven klagen over een 'verkeersonveilig gevoel'. Let op: uit het geluidsrapport blijkt dat het noordelijke gelegen deel van de Zwarteweg, van ruim 500 meter, kwa verkeersintensiteiten door aanleg van de nieuwe verbindingsweg niet wordt ontlast. De verkeersintensiteit zal nagenoeg gelijk blijven.

**Antwoord:** De knip voor de grens van de bebouwde kom is in het rekenmodel gelegd nabij de aansluiting van de Ringbaan. Overigens is op de woningen aan de Zwarteweg de geluidbelasting berekend ten gevolge van de gehele Zwarteweg doordat dit gezien kan worden als 1 weg. In de berekening is dus het traject beschouwd vanaf de N271 tot de Grensweg net voorbij Restaurant de Diepen. Het klopt dat het zuidelijke deel van de Zwarteweg dat formeel binnen de bebouwde kom ligt, ontlast wordt door de aanleg van de Verbindingsweg. Voor het noordelijke deel van de Zwarteweg welke buiten de bebouwde kom ligt zal geen verbetering optreden.

7. Verder blijkt dat voor de nieuwe verbindingsweg een verkeersintensiteit tot 2030 is berekend van slechts 2.143. Dat is voor een nieuwe doorgaande weg slechts een beperkte hoeveelheid verkeer. Terwijl de verkeersintensiteit voor een groot deel van de Zwarteweg nagenoeg gelijk blijft en daarnaast een toename is te zien voor de verkeersintensiteiten op de Ringbaan. Daarmee gaat de redenering van nut en noodzaak van een nieuwe rondweg niet op, althans gaat deze maar voor een beperkt deel van de Zwarteweg op.

8. **Antwoord:** De stelling van indiener, dat het verkeer op de Zwarteweg niet afneemt, is niet correct. Realisatie van de Verbindingsweg zorgt voor een duidelijke afname van het verkeer op de Zwarteweg, Over het gehele traject van de Zwarteweg is sprake van een afname van circa 3200 motorvoertuigen per etmaal (ter hoogte van de aansluiting bij de Ringbaan) en circa 4000 motorvoertuigen ter hoogte van de N271. Er is dus geen sprake van een gelijkblijvende situatie op de Zwarteweg, maar van een afname van het verkeer tot circa 20% van het prognosejaar 2030. Naast een doorgaande functie heeft de Zwarteweg ook een ontsluitende functie voor de kern Milsbeek.

9. Als de asfaltweg direct naast en zelfs óver landschappelijke watergangen wordt gelegd, betekent dat een onomkeerbare aantasting van de bestaande natuurbelangen.

**Antwoord:** Zie zienswijze B, antwoord 4.

	<p>10. Er wordt in de flora en fauna-onderzoeken geconcludeerd dat er mitigerende maatregelen nodig zijn, maar er zal desondanks veel onherstelbare schade worden toegebracht. Deze mitigerende maatregelen zijn kennelijk nog niet concreet onderzocht en benoemd.</p> <p><b>Antwoord:</b> Inmiddels is er een Mitigatie- en compensatieplan opgesteld (Kragten, 2021) dat onderdeel uitmaakt van het vast te stellen bestemmingsplan.</p> <p>11. Er wordt verder aangeduid dat de nieuwe verbindingsweg geen verlichting zal krijgen. Echter: natuurlijk zullen de lichten van auto's het landschap doorklieven. Dus de lichthinder zal onverminderd groot zijn, ook voor de aanwezige flora en fauna.</p> <p><b>Antwoord:</b> In het Mitigatie- en compensatieplan (Kragten, 2021) is aandacht besteed aan de lichteffecten van voertuigen.</p> <p>12. Er komt voorts ook geen veilige aansluiting op N271.</p> <p><b>Antwoord:</b> Zie zienswijze A reactie 4.</p> <p>13. De bewoners en recreanten zullen in dit gebied ernstig geschaad worden door de nieuwe weg: de landschappelijke rust is weg, de groene horizon en het open, landelijk wonen is vervangen door wonen nabij een asfaltweg. De verbindingsweg gaat een wandelpad (richting Gennep) en een ruiterspad doorkruisen.</p> <p><b>Antwoord:</b> De weg wordt landschappelijk ingepast, er is nog steeds sprake van open, landelijk wonen. Er is een landschappelijk inpassingsplan opgesteld dat is afgestemd met de Provincie Limburg. Wandelpaden die binnen het plangebied aanwezig zijn (bron: <a href="https://www.visitnoordlimburg.nl/nl/maak-je-eigen-route">https://www.visitnoordlimburg.nl/nl/maak-je-eigen-route</a>) worden ingepast in het project.</p>
<b>Conclusie</b>	Gelet op het voorgaande geeft deze zienswijze geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

<b>Naam</b>	<b>H. Zaaknummer 424363</b>
<b>Vraag &amp; antwoord</b>	<p><b>Geen noodzaak</b></p> <p>Er is geen verkeerstechnische noodzaak voor de aanleg van de nieuwe verbindingsweg.</p> <p>1. De weg is uitsluitend om Teunesen te faciliteren en zodoende dit verkeer te weren van de Zwarteweg. Een extra verbinding Groesbeek- Gennep is niet noodzakelijk gezien de verkeerssituatie en - intensiteiten in de regio.</p> <p><b>Antwoord:</b> Deze mening wordt niet gedeeld. De weg is niet uitsluitend bedoeld om zandverkeer te faciliteren. Er zijn meerdere redenen voor de aanleg van de Verbindingsweg. Dit is nader toegelicht in de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzer rapport.</p> <p>2. Het zandafgravingsproject eindigt in 2028. De aanleg van een nieuwe verbindingsweg voor een dergelijke korte periode staat niet in verhouding tot de schade die wordt aangericht in het plangebied dat rust, natuur, ruimte, ecologie, historische waarden en recreatieve waarden omarmt.</p> <p><b>Antwoord:</b> De provinciale ontgrondingsvergunning loopt tot 2032 en niet tot 2028. Daarnaast wordt de weg niet alleen aangelegd voor het zandverkeer. Voor de nut en noodzaak van de verbindingsweg wordt verwezen naar gelijknamige paragraaf van de inleidende tekst van dit zienswijzer rapport</p>

3. De bewoners van de Zwarte weg ervaren overlast, de verkeerintensiviteit valt binnen de daarvoor wettelijk gestelde normen. Er zijn alternatieve oplossingen, zoals het omvormen van de Zwarteweg naar een eenrichtingsweg en het stellen van een limiet aan het aantal vrachtwagens van en naar de zandafgraving.

**Antwoord:** Om de verkeersveiligheid en leefbaarheid ter plaatse van de Zwarteweg te verbeteren zijn diverse maatregelen onderzocht. De onderzochte maatregelen zijn beschreven in de raadsinformatiebrief van 13 februari 2018. Uit de brief blijkt dat geen van deze maatregelen soelaas biedt. Wij verwijzen u ook naar de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzenrapport.

4. In de conclusie van het flora- en faunaonderzoek wordt aangegeven dat er nog een beoordeling voor diverse soortgroepen noodzakelijk is aan de hand van het definitieve ontwerp om negatieve effecten uit te kunnen sluiten. Deze beoordeling dient te worden opgenomen in een mitigatie- en compensatieplan.

**Antwoord:** Inmiddels is er een Mitigatie- en compensatieplan opgesteld (Kragten, 2021) dat onderdeel uitmaakt van het vast te stellen bestemmingsplan.

5. Er is aangegeven dat de verbindingsweg niet alleen aangelegd wordt ten behoeve van de ontsluiting van het vrachtverkeer van Koningsven De Diepen, maar ook als verbinding voor al het verkeer van de N271 richting Groesbeek en vice versa. De gepresenteerde cijfers zijn onvolledig. De prognoses van verkeersgegevens en berekeningen voor de toename van uitstoot van o.a. fijn- en stikstof, akoestische waarden, schade aan flora en fauna van al het doorgaand verkeer zal op basis van deze toekomstvisie ten minste verdubbelen. Er is aanvullend onderzoek nodig, in de vorm van een grondige Milieu Effect Rapportage. Het is zelfs noodzakelijk om een geheel nieuw ontwerpbestemmingsplan te presenteren.

**Antwoord:** Om de verkeerskundige effecten van de Verbindingsweg Gennep in kaart te brengen is met behulp van het Verkeersmodel Noord-Limburg inzichtelijk gemaakt wat de effecten zijn van de realisatie van de Verbindingsweg. Verkeersmodel Noord-Limburg is een softwarepakket (Aimsun) dat door de gehele regio Noord-Limburg wordt gebruikt voor het (vroegtijdig) berekenen van verkeerseffecten bij aanpassingen aan het wegennet of bijvoorbeeld nieuwe planologische ontwikkelingen. Het model wordt door de omgeving gedragen, waaronder de gemeenten in Noord-Limburg, Provincie Limburg en het Regionale MobiliteitsOverleg (RMO). In het verkeersmodel zijn de (reeds bekende) planologische ontwikkelingen in een gebied of regio opgenomen en het model berekent hoe bij een verandering van het wegennet de verkeersstromen gaan verlopen. De effecten van de Verbindingsweg zijn dan ook met het verkeersmodel inzichtelijk gemaakt.

6. U verplaatst het 'probleem' naar burgers die expliciet niet hebben gekozen voor de aanschaf van een woning aan een nabij gelegen weg. U dient deze bewoners tegemoet te komen met ten minste onderstaande compensatie:

A. Stil wegdek

**Antwoord:** De Ringbaan wordt voorzien van geluidsreducerend asfalt in het kader van de Wet geluidhinder bij realisatie van de Verbindingsweg.

- B. Groen langs het asfalt: investeren in begroeiing en groen langs de weg en investeren in een faunatunnel als compensatie voor schade aan diersoorten. Bomen en andere begroeiing dienen het zicht op de weg voor de aanwonenden zoveel mogelijk weg te nemen. Er moeten (ook) bomen aan de zijde van de woningen worden aangeplant.

**Antwoord:** Uit het landschappelijk inpassingsplan volgt hoe de verbindingsweg wordt ingepast in het landschap, zie hiervoor ook paragraaf 4.4. van de toelichting bij bestemmingsplan. In het project worden Bomen worden langs de rijbaan geplant, zodanig dat dit geen invloed heeft op de veiligheid van de weggebruiker en passend binnen de kaders van het landschap. De kruisingen met de waterlopen worden dusdanig uitgevoerd dat oevers toegankelijk blijven of duikers worden voorzien van een loopplank. Aanvullend hierop worden vier faunapassages gerealiseerd. Om het

	<p>zicht op de weg zoveel mogelijk weg te nemen wordt aan de westzijde van de rijbaan een struweelhaag geplant.</p> <p>C. <u>Verkeersveiligheid wegen</u>: De Onderkant, Kroefsestraat en Driekronenstraat: Wij stellen voor om De Onderkant te wijzigen naar de situatie van een eenrichtingsweg. Er zijn voldoende alternatieven om het verkeer van en naar Milsbeek en Gennep te ontsluiten via de Ringbaan, N271 of de nieuwe verbindingsweg. Het snelheidslimiet dient hier ook te worden gereduceerd naar een maximale snelheid van 50km/u, in combinatie met het aanleggen van drempels.</p> <p><b>Antwoord:</b> Het aanpassen van de Onderkant is vanuit het project Verbindingsweg verkeerskundig niet noodzakelijk. De Onderkant is reeds onderdeel van een 60km/u zone. Toepassing van een snelheidsregime van 50km/u op de Onderkant wordt niet overwogen, omdat het een weg buiten de bebouwde kom betreft. Eenrichtingsverkeer zorgt in de praktijk vaak voor een verhoging van de gereden snelheden. Gelet op voorgaande opmerking over het verlagen van de snelheid wordt niet overwogen om van de Onderkant een eenrichtingsweg te maken.</p>
<b>Conclusie</b>	Gelet op het voorgaande geeft deze zienswijze geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

<b>Naam</b>	<b>I. Zaaknummer 424525</b>
<b>Vraag &amp; antwoord</b>	<p>1. In de toelichting wordt niet of nauwelijks ingegaan op het nut en de noodzaak om de verbindingsweg in het buitengebied aan te leggen. De toelichting voldoet niet aan artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Met name wordt voorbijgegaan aan de voorgeschiedenis en eerdere besluiten van de raad en het college.</p> <p><b>Antwoord:</b> Verwezen wordt naar de voorgeschiedenis en eerdere besluiten van de raad en het college. De huidige gemeenteraad is in 2018 is samengesteld na de laatste verkiezingen. In het na de verkiezingen opgestelde coalitieakkoord staat dat de situatie rondom de Zwarteweg opnieuw bekeken zou worden. Dat is inmiddels gebeurd en heeft geleid tot het nu voorliggende bestemmingsplan. Er zijn meerdere redenen voor de aanleg van de Verbindingsweg. Verwezen wordt naar de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzenrapport.</p> <p>2. In de toelichting is niet aangetoond dat, ten opzicht van 2014, het open landschap en de natuurwaarden in het gebied minder waardevol is of minder beschermingswaardig. Op geen enkele wijze wordt aangetoond dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening (waaronder een goed woon- en leefklimaat) en dat alle belangen zorgvuldig zijn onderzocht. Om deze reden kan het bestemmingsplan niet door u worden vastgesteld.</p> <p><b>Antwoord:</b> Zie hiervoor zienswijze B, antwoord 1.</p> <p>3. In de toelichting wordt niet adequaat ingegaan op de vraag of er sprake is van goede ruimtelijke ordening.</p> <p><b>Antwoord:</b> Zie hiervoor zienswijze B, antwoord 1.</p> <p>4. Ik stel vast dat de aanleg van de verbindingsweg de natuur, het landschap en mijn woon- en leefklimaat aantasten, onder andere ook door de uitstoot van stikstof.</p>

	<p><b>Antwoord:</b> de uitstoot van stikstof heeft geen mogelijk significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden. Dit blijkt uit de toelichting van het bestemmingsplan en het uitgevoerde stikstofonderzoek. Ook de effecten op de woon- en leefomgeving zijn onderzocht. Uit het onderzoek dat aan het bestemmingsplan ten grondslag ligt komt naar voren dat de effecten, voor zover deze optreden, uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar zijn. Wij verwijzen naar hoofdstuk 5 van de toelichting van het bestemmingsplan.</p> <p>5. Ik stel vast dat de aanleg van de verbindingsweg de natuur, het landschap en mijn woon- en leefklimaat aantasten, vooral door het geluid van het verkeer. Er is geen sprake van behoud van natuurwaarden. Verder leidt de weg tot licht- en geluidhinder in mijn woning (driekronenstraat 23).</p> <p><b>Antwoord:</b> er is onderzoek gedaan naar de natuurwaarden en daarnaast is er een mitigatie- en compensatieplan en een landschappelijk inpassingsplan opgesteld. Van een onevenredige aantasting van natuurwaarden is geen sprake. Het geluid blijft verder bij de woning van indiener onder de zogenoemde voorkeursgrenswaarde waarmee voldaan wordt aan de landelijke normen (akoestisch onderzoek, LBP SIGHT, 2021). Van lichthinder is ter plaatse tenslotte geen sprake (mitigatie- en compensatieplan, Kragten, 2021).</p> <p>6. Het is onmogelijk een nieuwe weg in een open landschap landschappelijk in te passen indien niet de naastliggende gronden ook in het onderzoek en het bestemmingsplan worden betrokken.</p> <p><b>Antwoord:</b> De benodigde onderzoeken voor het bestemmingsplan zijn uitgevoerd. Voor zover noodzakelijk zijn ook de naastgelegen gronden in deze onderzoeken meegenomen. Het landschappelijk inpassingsplan is binnen het geldende bestemmingsplan buitengebied uitvoerbaar. Voorafgaand aan de uitvoering van de werkzaamheden zal op basis van de vooronderzoeken archeologie en NGCE nog een vervolgonderzoek plaats vinden. Deze maken onderdeel uit van het civieltechnisch ontwerp en worden verder uitgewerkt na het vaststellen van het bestemmingsplan.</p> <p>7. In artikel 5.3.2 van de regels staat een voorwaardelijke verplichting met als doel om de Verbindingsweg landschappelijk in te passen. De inhoud van dit artikel is vaag en te vrijblijvend en kan nimmer als basis dienen voor het afdwingen van landschappelijke inpassing.</p> <p><b>Antwoord:</b> De regels van het bestemmingsplan bevatten niet alleen tekstueel een passage over de inpassing van de verbindingsweg maar er is ook een tekening aan gekoppeld. Uit die tekening blijkt voldoende duidelijk hoe de inpassing plaatsvindt. De inhoud van het landschappelijk inpassingsplan is op basis van het Mitigatie- en Compensatieplan aangepast. Op bijlage 1 van het bestemmingsplan is het nieuwe plan weergegeven en in paragraaf 4.4 van de toelichting staat een omschrijving van de inhoud van het landschappelijk inpassingsplan. De kaders van het landschappelijk inpassingsplan zijn verwerkt in de regels en op de verbeelding (plankaart), waarmee het juridisch verankerd is binnen dit bestemmingsplan. Provincie Limburg heeft ingestemd met het landschappelijk inpassingsplan.</p> <p>8. Artikel 5.3.2 en de voorwaardelijke verplichting verwijzen naar een Bijlage 1. Die bijlage bestaat slechts uit een magere situatietekening met het tracé en wat schaarse bomen in groen ingetekend, zonder nadere toelichting of legenda. Die verplichting is nietszeggend, ontoereikend, niet duidelijk of concreet en mede hierdoor niet juridisch afdwingbaar.</p> <p><b>Antwoord:</b> zie zienswijze I, antwoord 7.</p> <p>9. Paragraaf 4.4. (Landschappelijke inpassing) van de toelichting voldoet op geen enkele wijze aan de gestelde eisen, met name niet nu voorbij wordt gegaan aan de in het gebied (Bronsgroene landschapszone) voorkomende kernkwaliteiten en de wijze waarop met de bescherming en versterking van die kernkwaliteiten is omgegaan en hoe die negatieve effecten zijn gecompenseerd.</p> <p><b>Antwoord:</b> zie zienswijze B, antwoord 3.</p>
--	--

10. De Kroonbeek en de Aaldonkse beek zijn natuurbeken met een Specifieke Ecologische functie en deze beken zijn hierdoor belangrijke landschappelijke dragers. In de Kaderrichtlijn Water (KRW) en in de POL 2014 zijn daarom uitgebreide beschermende regels opgenomen voor (ook) de Kroonbeek en de Aaldonkse beek. Het ontwerpbestemmingsplan gaat volledig voorbij aan de toekomstige plannen om de beken, in de directe nabijheid van het gekozen tracé, te herinrichten.

**Antwoord:** zie zienswijze B, antwoord 4.

11. Ik stel op grond van het rapport Kragten (stikstof) vast dat er significant negatieve effecten optreden door de aanleg van de Verbindingsweg. Alleen al om die reden kan de weg niet worden aangelegd en kunt u het bestemmingsplan niet vaststellen. Verder ben ik van mening dat u aan de inhoud van het rapport, en de hierin opgenomen conclusies, voorbij moet gaan omdat het onderzoek tekort schiet. Ten eerste omdat bij het rapport gebruik is gemaakt van de AERIUS Calculator. Daarbij wordt uitgegaan van een zogenoemde afkap voor verkeer. Hierbij wordt stikstofuitstoot van verkeer dat terechtkomt op meer dan 5 kilometer afstand van de weg niet meegenomen in de berekeningen. Dit wijkt af van de berekeningen die AERIUS Calculator maakt voor andere bronnen van stikstofuitstoot zoals veehouderijen of scheepvaart. Daarbij wordt zo'n afkap niet gebruikt en kan op veel grotere afstanden worden berekend waar stikstof terechtkomt. Bij het bepalen van significante negatieve effecten is ten onrechte geen rekening gehouden met de aanwezigheid van het Natura 2000-gebied Maasduinen. Ten tweede is ten onrechte geen rekening gehouden met Duitse Natura 2000-gebieden. Stikstof houdt geen rekening met landgrenzen. De grens met Duitsland ligt op 2,5 km (Reichswald). Ten derde is geen rekening gehouden met cumulatie doordat er in de passende beoordeling geen rekening is gehouden met andere plannen of projecten die in combinatie met de aanleg van de verbindingsweg kunnen leiden tot significante effecten, zoals het ontgrondingsproject en de inrichting van zand- en grindverwerkingsbedrijf Teunesen.

**Antwoord:** De berekeningen zijn uitgevoerd overeenkomstig de toe te passen rekenregels zoals beschikbaar gesteld in het rekenmodel AERIUS en tevens voorgeschreven in de standaard rekenmethode 2. Ten aanzien van de projectlocatie zijn Natura 2000-gebieden gelegen binnen een afstand van 5 kilometer waardoor verkeerseffecten op de Natura 2000-gebieden zijn berekend. Stikstofdepositie bijdrage ter plaatse van Duits grondgebied worden getoetst aan een ruimer toetsingskader van 7,14 mol/ha/jaar.

Overige reeds gerealiseerde projecten zijn reeds verdisconteerd in de achtergronddepositie waardoor cumulatie is meegenomen. Onherroepelijke beoogde ontwikkelingen zijn opgenomen in het regionaal verkeersmodel en daarmee opgenomen in het onderzoek.

12. Verder is het stikstofonderzoek op verschillende punten niet transparant, dat wil zeggen dat niet verifieerbaar is welke data en gegevens zijn gebruikt voor de (Aerius-)berekeningen en op grond van welke gegevens de in het rapport getrokken conclusies zijn gebaseerd. In onderdeel 4.3 van het rapport staat: *“Door de opdrachtgever zijn de verkeersintensiteiten op het bestaande en het nieuwe tracé van de verbindingsweg evenals het omliggende wegennet aangereikt.”* (einde citaat). Welke gegevens of verkeersintensiteiten dat precies zijn blijkt niet uit het rapport.

**Antwoord:** Het stikstofdepositie onderzoek is gebaseerd op de verkeersgegevens uit de verkeersstudie. Om de verkeerskundige effecten van de Verbindingsweg Gennep in kaart te brengen is met behulp van het Verkeersmodel Noord – Limburg inzichtelijk gemaakt wat de effecten zijn van de realisatie van de Verbindingsweg. Verkeersmodel Noord-Limburg is een softwarepakket (Aimsun) dat door de gehele regio Noord-Limburg wordt gebruikt voor het (vroegtijdig) berekenen van verkeerseffecten bij aanpassingen aan het wegennet of bijvoorbeeld nieuwe planologische ontwikkeling. Het verkeersmodel laat de effecten die Verbindingsweg in 2030 heeft dan ook zien. Deze effecten liggen ten grondslag aan de Aerius berekeningen. De berekende effecten zijn hiervoor gekoppeld aan de verkeersverdeling (voertuig categorieën) om de input te vormen voor de Aerius berekeningen. Deze werkwijze sluit aan op de wettelijke voorschriften.

13. Op geen enkele wijze geeft het ontwerpbestemmingsplan op een heldere en consistente en eenduidige wijze inzicht in de verkeersintensiteiten.

	<p><b>Antwoord:</b> De verkeersintensiteiten in de omgeving van Milsbeek zijn opgenomen in de verkeersmodelplots.</p> <p>14. Bij de stikstofberekening is uitgegaan van het jaar 2021, maar niet is stilgestaan bij de (ham-) vraag of dit (peil-)jaar, qua verkeersintensiteiten, het maximaal toegestane gebruik van de weg juist bepaalt. De verbindingsweg wordt immers niet voor 1 jaar maar voor vele jaren aangelegd.</p> <p><b>Antwoord:</b> Overeenkomstig het stikstofdepositie onderzoek is gebruik gemaakt van de intensiteiten uit het verkeersmodel voor het jaar 2030 waarbij de intensiteiten volledig ontwikkeld zijn. Door vervolgens te rekenen met het rekenjaar 2021 wordt gerekend met de huidige emissiecijfers van het wagenpark. Rekening houden met de dalende tendens van de emissiecijfers van het wagenpark is daarmee een behouden uitgangspunt gehanteerd. Daardoor is sprake van een worstcase benadering, omdat geen rekening is gehouden met het schoner worden van het verkeer en het feit dat de weg pas in 2022 opengesteld zal (kunnen) worden.</p> <p>15. Ook is er geen inzicht gegeven in de data die zijn gebruikt in de aanlegfase.</p> <p><b>Antwoord:</b> De uitgangspunten ten behoeve van de berekende aanlegfase zijn in de rapportage opgenomen en gebaseerd op verwerkingscapaciteiten.</p> <p>16. Daarnaast is er gerekend met maximale potentiële bemesting, en niet met de feitelijke aantoonbare bemesting. Er is niet onderzocht of de weilanden daadwerkelijk ook bemest worden.</p> <p><b>Antwoord:</b> Er is rekening gehouden met de huidig feitelijk planologisch legale situatie waarbij gerekend is met de meest behouden uitgangspunten voor de stikstofemissie ten gevolge van de agrarisch percelen. Voorgaand eveneens overeenkomstig de methodiek gehanteerd en door de Afdeling beoordeeld (ECLI:NL:RVS:2016:784).</p> <p>17. Uit de toelichting en voorgeschiedenis blijkt dat u de Verbindingsweg wil aanleggen met name voor het vrachtverkeer naar en van TZG. Dit kan dus niet los van elkaar worden gezien. En dat betekent dat ook in het onderzoek naar de stikstofdepositie het gehele project moet worden betrokken.</p> <p><b>Antwoord:</b> Verkeersbewegingen van ontwikkelingen zijn opgenomen het verkeersmodel en daarmee verdisconteerd in de berekeningen.</p> <p>18. TZG heeft geen ontgrondingsvergunningen en geen natuurvergunning om het transport via de Verbindingsweg te laten plaatsvinden en de (cumulatieve) effecten zijn ook nimmer eerder onderzocht. Het rapport Kragten gaat hier ten onrechte aan voorbij. Het onderzoek schiet tekort.</p> <p><b>Antwoord:</b> Verkeersbewegingen van ontwikkelingen zijn opgenomen het verkeersmodel en daarmee verdisconteerd in de berekeningen.</p> <p>19. In de toelichting is op geen enkele wijze aangetoond of aannemelijk gemaakt dat de verbindingsweg nodig is uit een oogpunt van verkeer of verkeersveiligheid. Met name is niet aangetoond dat na 2028 (einde Teunesen) de weg nodig is voor het overige verkeer en of die beperkte verkeersstroom een verbindingsweg rechtvaardigt in het open landschap. De aanleg van de weg zal niet voor 2028 gereed zijn.</p> <p><b>Antwoord:</b> De provinciale ontgrondingsvergunning loopt tot 2032 en niet tot 2028. Daarnaast wordt de weg niet alleen aangelegd voor het zandverkeer. Voor de nut en noodzaak van de verbindingsweg wordt verwezen naar gelijknamige paragraaf van de inleidende tekst van dit zienswijzenrapport</p>
<p><b>Conclusie</b></p>	<p>Gelet op het voorgaande geeft deze zienswijze geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.</p>

Naam	J. Zaaknummer 424527
Vraag & antwoord	<p>1. De Zwarteweg voldoet feitelijk als ontsluitingsweg. De aanleg van een nieuwe weg heeft ingrijpende gevolgen voor de omgeving. Dit terwijl de 'behoefte' aan een verbindingsweg mogelijk slechts een tiental tot enkele tientallen jaren zal bestaan. Dit getuigt niet van een goede maatschappelijke kosten – batenanalyse.</p> <p><b>Antwoord:</b> De weg wordt niet alleen aangelegd voor het zandverkeer maar om meerdere redenen. Voor de nut en noodzaak van de verbindingsweg wordt verwezen naar gelijknamige paragraaf van de inleidende tekst van dit zienswijzenrapport.</p> <p>2. Uit de depositieberekeningen en het bijhorende Aeriusrapport is niet op te maken met welke verkeersbewegingen rekening is gehouden voor de gebruiksfase. Aangegeven is dat het verkeersmodel en de verkeersintensiteiten door de opdrachtgever zijn aangeleverd, maar deze maken geen deel uit van het bestemmingsplan. Hier door is niet te verifiëren of er sprake is van een juiste inschatting van de te verwachten verkeersbewegingen, en hiermee is ook niet helder of de stikstofdepositie juist is berekend. Hierdoor is niet uit te sluiten dat er toch significant negatieve effecten ontstaan op de relevante Natura 2000-gebieden. Bijkomend is dat een Passende Beoordeling moet worden opgesteld en hiermee ook een MER. Beide ontbreken bij dit bestemmingsplan.</p> <p><b>Antwoord:</b> Middels het stikstofdepositie onderzoek wordt integraal verwezen naar de verkeersstudie. Verder wordt verwezen naar antwoord 12 op zienswijze I en naar het antwoord 26 op zienswijze B voor de onderbouwing waarom geen milieu-effectenrapportage noodzakelijk is.</p> <p>3. Daarnaast is niet onderzocht of er sprake is van cumulatie met effecten van andere projecten, bijvoorbeeld het ontzandingsproject Koningsvennen, uitbreidingsplannen van kernen Ottersum, Milsbeek en Gennep of de Heijense Haven.</p> <p><b>Antwoord:</b> Reeds gerealiseerde projecten zijn al verdisconteerd in de achtergronddepositie waardoor cumulatie is meegenomen. Onherroepelijke beoogde ontwikkelingen zijn opgenomen in het regionaal verkeersmodel en daarmee opgenomen in het onderzoek. Overige projecten dienen afzonderlijk op inrichtingsniveau te voldoen aan de normstelling en daarmee in cumulatie geen significant negatieve effecten te veroorzaken. Voor wat betreft Haven Heijen wordt opgemerkt dat hierover nog geen definitieve besluitvorming door de gemeenteraad heeft plaatsgevonden.</p> <p>4. Een toets aan het gemeentelijk beleidskader, o.a. landschapontwikkelingsplan, ontbreekt in het bestemmingsplan. Er is niet onderbouwd op welke wijze kenmerken van het landschap worden behouden. Op grond van het paraplubestemmingsplan geldt de bestemming 'Waarde – gebiedskwaliteiten'. Hierdoor zijn de gronden van het plangebied deels bestemd voor behoud, het herstel en de versterking van de op deze gronden voorkomende cultuurhistorische en/of aardkundige waarden. Daarnaast geldt ook een 'aanlegvergunningstelsel' voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden. Voor het aanleggen van wegen geldt een omgevingsvergunningsplicht. Kortom het is onduidelijk hoe met het geldende beleidskader van de gemeente Gennep is omgegaan, noch op welke wijze wordt omgegaan met het paraplubestemmingsplan of omgevingsvergunningsplicht.</p> <p><b>Antwoord:</b> Het landschapontwikkelingsplan van de gemeente is wel opgenomen in het beleidskader van het bestemmingsplan. Er zal een duidelijke conclusie worden toegevoegd bij het landschapontwikkelingsplan. Het klopt dat "Paraplubestemmingsplan Kwetsbare gebiedskwaliteiten Gemeente Gennep" voor een deel over het plangebied van de verbindingsweg ligt. In de toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan hebben we gemotiveerd dat de cultuurhistorische en/of aardkundige waarden niet worden aangetast. De belangenafweging is gedaan middels de uitgevoerde onderzoeken. De weg wordt cultuurhistorisch en landschappelijk ingepast. Inmiddels is er een Mitigatie- en compensatieplan opgesteld (Kragten, 2021), waarin wordt ingegaan op de maatregelen voor beschermde natuurwaarden in het landschappelijk inpassingsplan.</p>



	<p>5. Er is nog geen definitief ontwerp en er is ook nog geen mitigatie- en compensatieplan beschikbaar. Dit betekent dat ook niet uitgesloten kan worden dat er geen overtredingen van de Wet natuurbescherming plaatsvinden of dat er een ontheffing van deze wet moet worden gevraagd. Het bestemmingsplan is op dit aspect dus niet volledig.</p> <p><b>Antwoord:</b> Inmiddels is er een Mitigatie- en compensatieplan opgesteld (Kragten, 2021), waarin wordt ingegaan op de maatregelen die voor beschermde natuurwaarden in het landschappelijk inpassingsplan. Dit mitigatie- en compensatieplan maakt deel uit van het vast te stellen bestemmingsplan.</p> <p>6. De onderbouwing van de uitvoerbaarheid (hoofdstuk 7) is zeer summier. Met een enkele zinssnede wordt verwezen naar de benodigde grondverwerving. Niet alle benodigde gronden voor aanleg van de verbindingsweg heeft de gemeente Gennepe in eigendom verworven, waaronder mijn perceel.</p> <p><b>Antwoord:</b> Op dit moment heeft de gemeente inderdaad nog niet alle gronden in eigendom. De gemeente is al geruime tijd de perceel eigenaren actief aan het benaderen voor aankoop van gronden voor aanleg van de weg en het landschappelijk inpassingsplan. Voor aankoop en/of een eventuele onteigening (procedure) heeft de gemeente budgetten gereserveerd.</p>
<b>Conclusie</b>	<p>Gelet op het voorgaande geeft deze zienswijze een aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Conclusie wordt toegevoegd bij het Landschapsontwikkelingsplan.</li> </ul>

<b>Naam</b>	<b>K. Zaaknummer 424529</b>
<b>Vraag &amp; antwoord</b>	<p>1. In het ontwerpbestemmingsplan is niet duidelijk welke invloed de nieuwe verbinding heeft op de aansluiting met de Zwarteweg met de Ringbaan en bij de N271. Wij menen dat deze effecten op veiligheid en de eventueel benodigde maatregelen bij deze aansluitingen integraal onderdeel dienen te zijn van het ontwerpbestemmingsplan.</p> <p><b>Antwoord:</b> De kruising Zwarteweg-Ringbaan wordt dusdanig aangepast dat de doorgaande route afbuigt van de Zwarteweg naar de Ringbaan. Hierdoor ontstaat een logische routing voor het verkeer van en naar Groesbeek. Verkeer vanuit Milsbeek (op de Zwarteweg) zal voorrang moeten geven aan het verkeer op de Zwarteweg / Ringbaan. Ook is in dit ontwerp rekening gehouden met de fietsers, die de Ringbaan in twee stappen (met een tussenberm) kunnen oversteken. De situatie is overzichtelijk en sluit aan bij de verkeersstromen.</p> <p>Op basis van de berekende verkeersintensiteiten met het verkeersmodel (2030 inclusief Verbindingsweg) is doorgerekend of de kruising N271 met de verbindingsweg in zijn bestaande vorm het verkeer kan verwerken. Hiervoor is zowel in de ochtend- als avondspits (de drukste perioden) de verkeersafwikkeling doorgerekend. Geconcludeerd is dat de bestaande kruising in zowel de ochtend- als avondspits de verkeersintensiteiten kan verwerken. Hierover is ook overeenstemming met de Provincie Limburg die wegbeheerder van de N271 is.</p> <p>2. De verbindingsweg wordt gezien als een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. Dit impliceert dat de weg geschikt moet zijn voor alle typen verkeer. Voor de veiligheid van alle typen gebruikers zien wij echter onvoldoende waarborgen, vanwege ontbreken van wandel-/fietsstroken en wegverlichting.</p> <p><b>Antwoord:</b> De Verbindingsweg is conform de landelijk geldende richtlijnen voor een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom ontworpen. Daar waar de Verbindingsweg afwijkt van deze richtlijnen, is dit in het kader van de verkeersveiligheid gedaan. Zie het antwoord 12 (voetgangers) en 13 (fietsers) bij zienswijze C en antwoord 14 (verlichting) bij zienswijze C.</p> <p>3. De invloed op bestaande (wandel- en fiets)routes zien wij onvoldoende terug. Wij verzoeken om concreet aan te geven welke ingrepen en voorzieningen voor wandelaars en fietsers nodig zijn. De veronderstelling dat fietsverkeer wel een andere route zal kiezen is onvoldoende.</p>

**Antwoord:** De bestaande wandel- en fiets- en menneroutes die bekend zijn via <https://www.visitnoordlimburg.nl/nl/maak-je-eigen-route> worden bij uitwerking van het civieltechnisch ontwerp (na vaststellen van dit bestemmingsplan) ingepast in het project.

4. U neemt aan dat vervoer van gevaarlijke stoffen grotendeel plaatsvindt via snelwegen en stelt dat zich langs de nieuwe verbinding minder (beperkt) kwetsbare objecten bevinden. Dit is naar onze mening een onvoldoende veiligheidsanalyse. Ook voor een beperkt aantal objecten dient u de veiligheid te borgen.

**Antwoord:** Aangegeven is dat er beperkt vervoer van gevaarlijke stoffen zal plaatsvinden over de Verbindingsweg. In de externe veiligheidsanalyse zijn de (beperkt) kwetsbare objecten beschouwd. In onderstaand overzicht is zichtbaar wat (beperkt) kwetsbare objecten zijn.

Kwetsbare objecten	Beperkt kwetsbare objecten
Woningen	Verspreid liggende woningen (2 woningen/ha)
Ziekenhuizen, bejaarden- en verpleeghuizen e.d.	Dienst- en bedrijfswoningen
Scholen en dagopvang minderjarigen	Kantoorgebouwen (< 1500 m <sup>2</sup> )
Kantoorgebouwen en hotels (> 1500 m <sup>2</sup> )	Hotels en restaurants (< 1500 m <sup>2</sup> )
Winkelcentra (> 1000 m <sup>2</sup> > 5 winkels)	Winkels
Winkel met supermarkt (> 2000 m <sup>2</sup> )	Sport-, kampeer- en recreatieterreinen (<50
Kampeer- en verblijfsrecreatieterein (> 50 pers.)	Bedrijfsgebouwen
Andere gebouwen met veel personen gedurende een groot deel van de dag	Objecten met hoge infrastructurele waarde

Uit de analyse is gebleken dat het mogelijke vervoer van gevaarlijke stoffen (beperkt tot brandbare gassen) onder de norm blijft (minder dan 500 per jaar) en niet leidt tot een plaatsgebonden risicocontour van 10-6. De veiligheidsregio Limburg-Noord heeft bovendien op 6 januari 2021 een positief advies gegeven voor de Verbindingsweg. De veiligheidsregio ziet geen belemmeringen op het gebied van externe veiligheid. Het advies wordt toegevoegd aan de toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan.

5. Behalve een enkele straatlantaarn zien we onvoldoende waarborgen voor de veiligheid van de kruisingen. In het bijzonder de aansluiting van de onverharde Kromsteeg op de verbindingsweg lijkt ons een slecht idee. Het zou beter zijn de Kromsteeg af te sluiten of parallel te laten doorlopen tot de Kroefsestraat.

**Antwoord:** Aangezien de Verbindingsweg een erftoegangsweg is met een snelheidsregime van 60km/u is het niet ongebruikelijk om een onverharde weg hierop aan te sluiten. Op dit type weg kunnen weggebruikers perceelaansluitingen en aansluitende wegen verwachten. Een eventuele afsluiting van de Kromsteeg is niet noodzakelijk en komt de bereikbaarheid van de percelen die langs de Kromsteeg liggen niet ten goede.

6. Tenslotte menen wij dat u concreet moet aangeven op welke wijze nadeel en/of hinder voor betrokkenen kan worden gecompenseerd.

**Antwoord:** Indien betrokkenen van mening zijn nadeel en/of hinder te gaan ondervinden van de verbindingsweg dan kunnen zij een verzoek om vergoeding van planschade indienen bij de gemeente. Een dergelijk verzoek kan worden ingediend na onherroepelijk worden van dit bestemmingsplan en zal in een aparte procedure conform de wettelijk eisen worden afgehandeld.

7. Aanvulling zienswijze: Er wordt in de toelichting op het ontwerp onder 1.1 als volgt verwezen naar uw coalitieakkoord: "In het Coalitieakkoord 2018-2022 is opgenomen dat "de verbinding Ringbaan - N271 zoals aangedragen door de Verkeerskoepel nader bekeken zou worden". Die verbinding (verder: "De Verbindingsweg") vormt een rechtstreekse verbinding tussen de Ringbaan in Milsbeek en de N271. De Verbindingsweg heeft als doel de Zwarteweg te ontlasten van het doorgaande

	<p><i>(vracht)verkeer.</i>” Dit is feitelijk onjuist. U doet voorkomen dat de verkeerskoepel de verbindingsweg heeft aangedragen. In de presentatie van de verkeerskoepel aan de wethouder is destijds expliciet vermeld dat de rondweg een wens was van de vereniging "Geen zand erover" en niet van de verkeerskoepel. De verkeerskoepel presenteerde slechts wat er leefde in de gemeenschap. Wij verzoeken u dit expliciet te rectificeren.</p> <p><b>Antwoord:</b> De tekst in de toelichting is een letterlijk citaat uit het Coalitieakkoord 2018-2022. Feitelijk kunt u zich dus niet vinden in de tekst van het coalitieakkoord. In ieder geval zal de tekst in de toelichting worden aangepast.</p>
<b>Conclusie</b>	<p>Gelet op het voorgaande geeft deze zienswijze aanleiding om de toelichting van het bestemmingsplan aan te passen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het positieve advies van de veiligheidsregio Limburg-Noord wordt toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan.</li> <li>• De tekst in de aanleiding wordt aangepast.</li> </ul>

<b>Naam</b>	<b>L. Zaaknummer 424534</b>
<b>Vraag &amp; antwoord</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>In de toelichting wordt niet of nauwelijks ingegaan op het nut en de noodzaak om de verbindingsweg in het buitengebied aan te leggen. De toelichting voldoet niet aan artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Met name wordt voorbijgegaan aan de voorgeschiedenis en eerdere besluiten van de raad en het college. <p><b>Antwoord:</b> Verwezen wordt in de zienswijze naar de voorgeschiedenis en eerdere besluiten van de raad en het college. De huidige gemeenteraad is in 2018 is samengesteld na de laatste verkiezingen. In het na de verkiezingen opgestelde coalitieakkoord staat dat de situatie rondom de Zwarteweg opnieuw bekeken zou worden. Dat is inmiddels gebeurd en heeft geleid tot het nu voorliggende bestemmingsplan. Er zijn meerdere redenen voor de aanleg van de Verbindingsweg. Verwezen wordt naar de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzenrapport.</p> </li> <li>In de toelichting is niet aangetoond dat, ten opzichte van 2014, het open landschap en de natuurwaarden in het gebied minder waardevol is of minder beschermingswaardig. Integendeel het milieu wordt steeds zwaarder belast en landschappen en natuurwaarden moeten worden beschermd. Op geen enkele wijze wordt aangetoond dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening (waaronder een goed woon- en leefklimaat) en dat alle belangen zorgvuldig zijn onderzocht. Om deze reden kan het bestemmingsplan niet door u worden vastgesteld. <p><b>Antwoord:</b> Zie hiervoor zienswijze B, antwoord 1.</p> </li> <li>Aanvulling zienswijze - Verdrag van Parijs; VNL roept college en raad van Gennep op: Wees een inspirerend voorbeeld, en breng geen asfalt aan zonder nut of noodzaak. <p><b>Antwoord:</b> Er zijn meerdere redenen voor de aanleg van de Verbindingsweg. Verwezen wordt naar de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzenrapport.</p> </li> <li>Aanvulling zienswijze; In de toelichting (bijlage 04) staat beschreven dat de huidige ontsluitingsroute ‘niet eenvoudig’ is. Is de motivatie om een nieuwe weg aan te leggen ingegeven door het zakelijk belang van de grootste ondernemer uit de gemeente Gennep? Leent gemeente Gennep hier zich (opnieuw) voor? <p><b>Antwoord:</b> Nee, de aanleg van de weg is niet ingegeven door het zakelijke belang van welke ondernemer of burger dan ook. Er zijn meerdere redenen voor de aanleg van de Verbindingsweg.</p> </li> </ol>

	<p>Verwezen wordt naar de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzenrapport.</p> <p>5. Aanvulling zienswijze; De bewoners van de Zwarteweg hebben er (hopelijk) bewust voor gekozen om te wonen aan de doorgaande weg tussen Groesbeek en N271, een gebiedsontsluitingsweg met een aandeel vrachtverkeer. De bewoners in het buitengebied hebben er bewust voor gekozen om in het open agrarische landschap te wonen, te werken, te rusten, te leven. Een eerlijke afweging van wensen en belangen van álle (groepen) bewoners binnen gemeente Gennep is niet terug te vinden in het voorliggende ontwerpbestemmingsplan.</p> <p><b>Antwoord:</b> Alle belangen worden afgewogen, zowel de belangen van bewoners en bedrijven in het Buitengebied als de belangen van bewoners en bedrijven in Milsbeek of elders in de gemeente. Het is daarbij niet zo zwart-wit als in deze zienswijze wordt gesteld. In de inleiding van dit zienswijzenrapport is daarom het nut en de noodzaak uitgebreid toegelicht. Kortheidshalve wordt daarnaar verwezen. Uiteindelijk is de gemeenteraad het orgaan dat een definitief besluit dient te nemen over dit bestemmingsplan. De gemeenteraad is vertegenwoordiging van de bevolking van de gemeente Gennep en zal alle belangen meewegen.</p> <p>6. VNL stelt vast dat de aanleg van de verbindingsweg de natuur, het landschap en het woon- en leefklimaat zal aantasten, onder andere ook door de uitstoot van stikstof en door het geluid van het verkeer. Er is geen sprake van behoud van natuurwaarden. Verder leidt de weg tot lichthinder voor de natuur. De gevolgen voor de natuur zijn onvoldoende onderzocht.</p> <p><b>Antwoord:</b> zie hiervoor zienswijze F, antwoord 9.</p> <p>7. In het ontwerpbestemmingsplan 'Verbindingsweg' ontbreekt een volledige inventarisatie van aanwezige flora en fauna in de beken. Ook het leven en de waterkwaliteit van aangrenzende natte natuur, zoals het Reichswald, het voormalige ontgrondingsgebied 'De Banen', de Paesplas en de Maas worden niet uitgewerkt.</p> <p><b>Antwoord:</b> zie hiervoor zienswijze B, antwoord 4. Aanvullend daarop wordt opgemerkt dat genoemde natte natuur het Reichswald, De Banen, de Paesplas en de Maas niet beïnvloed worden door deze ontwikkeling.</p> <p>8. De versturende werking van verlichting op flora en fauna wordt beknopt aangehaald. Langs het voorliggende traject zou wegverlichting zeer minimaal worden opgenomen. Het resultaat zal zijn dat weggebruikers veelvuldig groot licht zullen opzetten. Het versturende effect van verlichting door weggebruikers wordt niet meegenomen in de afwegingen.</p> <p><b>Antwoord:</b> zie hiervoor zienswijze G, antwoord 11.</p> <p>9. De (negatieve) effecten van geluid, trillingen en uitstootgassen op flora en fauna – in en nabij het water - missen. Onderzoek naar, én maatregelen tegen, de invloeden van aanleg en gebruik van een 'verbindingsweg' op het waterleven moeten aan het voorliggende ontwerpbestemmingsplan worden toegevoegd.</p> <p><b>Antwoord:</b> Zie hiervoor het Mitigatie- en compensatieplan (Kragten, 2021).</p> <p>10. Ook onderzoek naar, én maatregelen tegen, de effecten van geluid, trillingen en luchtkwaliteit op (broedende) weidevogels in de omliggende weilanden missen in het voorliggende ontwerpbestemmingsplan en moeten worden toegevoegd.</p> <p><b>Antwoord:</b> Zie hiervoor het Mitigatie- en compensatieplan (Kragten, 2021) evenals het hiervoor uitgevoerde onderzoek van Sovon (2021).</p> <p>11. In het kader van de hoge concentratie (beschermd) flora en fauna moet het tracé worden aangepast. Het voorliggende ontwerpbestemmingsplan staat haaks op landelijke en provinciale insteek ter verbetering van het leefgebied van bijzondere soorten: verbetering van de waterkwaliteit van beken en rivieren en herstel van de natuur in uiterwaarden en beekdalen.</p>
--	--

**Antwoord:** zie hiervoor zienswijze B, antwoord 4.

12. De discrepanties tussen interpretaties van metingen en modellen van aansluitend wegen, te weten Zwarteweg Milsbeek (provincie Limburg) en Bredeweg/Grafwegen Groesbeek (provincie Gelderland) scheppen verwarring en wantrouwen. Vanuit een wankel basis worden verwachtingen voor de verkeersintensiteit in de toekomst (2030) geponeerd. Het is niet duidelijk of deze toekomstige verkeersstroom zijn gecorrigeerd voor de beëindigde zandwinning.

**Antwoord:** Van discrepanties of een wankel basis is geen sprake. Het is niet relevant of er is gecorrigeerd voor het sluiten van de zandwinning. De weg wordt aangelegd om meerdere redenen en om meerdere doelen te bereiken. Verwezen wordt naar de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzenrapport.

Voor wat betreft de berekening met het algemeen geaccepteerde verkeersmodel wordt verwezen naar hetgeen elders in dit zienswijzenrapport daarover staat, onder andere bij zienswijze B in antwoord 13.

13. In tabel 3.4 van het wegenbeleidsplan Gennep 2016-2020 is aangegeven dat de kwaliteit van de wegen in het buitengebied van Gennep én van de dorpskernen Milsbeek, Ottersum en Heijen zeer laag is - categorie D terwijl categorie B voor deze wegen wordt nagestreefd. Het is zeer de vraag of extra asfalt verantwoord is in een gemeente die het aanwezige wegennet financieel gezien niet kan onderhouden. Bovendien is in de begroting nog steeds geen onderhouds-inhaalslag opgenomen.

**Antwoord:** Zie zienswijze F, antwoord 3.

14. Het geluid en de trillingen van het verkeer op de Zwarteweg vallen binnen de normen voor de aanwonenden. Voor diverse woningen aan de Ringbaan, te weten nummers 5a, 5b, 6 en 7, zullen de geluidsnormen worden overschreden in geval van realisatie van de verbindingsweg. Dus worden de normen bijgesteld? VNL acht échte oplossingen vereist.

**Antwoord:** De voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder van 48 dB wordt na het toepassen van stiller asfalt inderdaad overschreden bij de Ringbaan 5a, 6 en 7, overigens niet bij huisnummer 5b zoals indiener stelt. Na maatregelen, stiller asfalt, wordt bij deze woningen wel voldaan aan de maximale grenswaarde van 58 dB uit de Wet geluidhinder. Bij deze drie woningen wordt ook een toename van 1,5 dB berekend ten opzichte van de huidige situatie en moeten hogere grenswaarde aangevraagd worden. De normen zijn niet bijgesteld. Bij deze woningen is nadien onderzoek verricht naar de geluidwering van de gevel en het binnenniveau in de woning. De woningen Ringbaan 5a, 5b en 7 liggen dusdanig ver van de weg dat er niet gevreesd hoeft te worden voor trillingshinder. De Ringbaan is voorzien van nieuw asfalt en is goed onderhouden. Ook zijn er geen drempels of oneffenheden nabij de woningen waardoor trillingen kunnen ontstaan. De conclusie is dat het niet boven de ontheffingswaarde van de Wet geluidshinder komt. Er blijft dus sprake van een goede ruimtelijke ordening.

De Ringbaan 6 ligt dichterbij de weg. Uit de berekeningen, gebaseerd op metingen, blijkt dat voldaan kan worden aan de waarde uit de SBR-B richtlijn 'Hinder voor personen in gebouwen'.

15. De verbindingsweg zou een 60km weg worden met voorrangskruisingen naar de bestaande wegen in het gebied. Deze wegen, alreeds in slechte staat, zijn daar niet op berekend en niet voor geschikt. Extra drukte op deze wegen betekent ook meer geluids- en trillingsoverlast in het buitengebied. Ten onrechte zijn deze effecten voor de aanwonenden van kruisende, bestaande wegen, niet meegenomen bij de inventarisatie van de effecten. Gezien de beperkte breedte van deze kruisende wegen kan de toenemende verkeersintensiteit de algehele verkeersonveiligheid binnen de gemeente slechts verhogen. In dit kader heroverwegingen en evaluatie noodzakelijk.

**Antwoord:** Op basis van het verkeersmodel, waarin ook alle bestaande wegen zijn meegenomen, is onderzoek verricht naar luchtkwaliteit en trillingen, waaruit blijkt dat de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg niet leidt tot een overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen uit de Wet milieubeheer en/of overschrijding van de SBR-B richtlijn 'Hinder voor personen in gebouwen'. Wel is er voor 3 woningen aan de Ringbaan een toename van geluid van circa 3 tot 5 dB. Hierdoor is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Hier is nader onderzoek voor verricht.

16. Verlichting aan het tracé van de voorliggende verbindingsweg ontbreekt, behalve op de kruispunten. Het storend effect van trajectverlichting op de bijzondere diersoorten in het gebied wordt als onderbouwing aangevoerd. Het storende effect van de verlichting (gezien de duisternis veelal groot licht) die verkeersdeelnemers voeren wordt niet meegewogen. (DUBBEL met eerder punt)

**Antwoord:** zie hiervoor zienswijze G, antwoord 11.

17. VNL stelt op grond van het rapport Kragten vast dat er significant negatieve effecten optreden door de aanleg van de Verbindingsweg. Ten eerste omdat bij het rapport gebruik is gemaakt van de AERIUS Calculator. Daarbij wordt uitgegaan van een zogenoemde afkap voor verkeer. Hierbij wordt stikstofuitstoot van verkeer dat terechtkomt op meer dan 5 kilometer afstand van de weg niet meegenomen in de berekeningen. Dit wijkt af van de berekeningen die AERIUS Calculator maakt voor andere bronnen van stikstofuitstoot zoals veehouderijen of scheepvaart. Daarbij wordt zo'n afkap niet gebruikt en kan op veel grotere afstanden worden berekend waar stikstof terechtkomt. Bij het bepalen van significante negatieve effecten is ten onrechte geen rekening gehouden met de aanwezigheid van het Natura 2000-gebied Maasduinen en De Bruuk. Ten tweede is ten onrechte geen rekening gehouden met Duitse Natura 2000-gebieden. Stikstof houdt geen rekening met landgrenzen. De grens met Duitsland ligt op 2,5 km (Reichswald). Ten derde is geen rekening gehouden met cumulatie doordat er in de passende beoordeling geen rekening is gehouden met andere plannen of projecten die in combinatie met de aanleg van de verbindingsweg kunnen leiden tot significante effecten, zoals het ontgrondingsproject en de inrichting van TZG. Ten vierde is geen rekening gehouden met de overeenkomst tussen TZG, Provincie en gemeente Gennep. De winning van 2 miljoen m<sup>3</sup> zand en grind is gekoppeld aan de aanleg van een zandafvoerroute. De stikstofbelasting van winning van deze hoeveelheid zand en grind moet meegenomen worden bij de stikstofbelasting van de aanlegfase.

**Antwoord:** De berekeningen zijn uitgevoerd overeenkomstig de toe te passen rekenregels zoals beschikbaar gesteld in het rekenmodel AERIUS en tevens voorgeschreven in de standaard rekenmethode 2. Ten aanzien van de projectlocatie zijn Natura 2000-gebieden gelegen binnen een afstand van 5 kilometer waardoor verkeerseffecten op de Natura 2000-gebieden zijn berekend. Stikstofdepositie bijdrage ter plaatse van Duits grondgebied worden getoetst aan een ruimer toetsingskader van 7,14 mol/ha/jaar. De normen zijn in Duitsland veel ruimer dan in Nederland.

18. De verbindingsweg, die aanzienlijk méér verkeer zou moeten verwerken, wordt slechts 6,00 m. breed. VNL acht deze voorgenomen breedte niet verantwoord. Het ontwerp van de weg biedt geen aparte bescherming voor de verschillende typen verkeersdeelnemers. De beoogde breedte van 6.00 m. biedt daar ook geen mogelijkheden toe.

**Antwoord:** De Verbindingsweg is een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een snelheidsregime van 60km/u. Binnen de landelijke ontwerprichtlijnen van het CROW heeft een dergelijk type weg, bij nieuwe realisatie een wegbreedte van 6,0m. Verder verbreden van de rijbaan leidt tot hogere snelheden en is daarmee onveilig. Conform de richtlijnen worden bij dit type weg geen vrijliggende fietsvoorzieningen aangelegd. De omgeving biedt voldoende alternatieve fietsverbindingen.

19. De geografische ligging van de 'Verbindingsweg' is ongunstig voor ontlasting van de dorpskernen Ottersum en Ven-Zelderheide. Voor een totaaloplossing van Genneps drukke dorpskernen zou een ander tracé moeten worden uitgewerkt, gelegen richting Ottersum.

**Antwoord:** De verbindingsweg wordt aangelegd om de veiligheid en leefbaarheid van de kern Milsbeek te vergroten. Dit is de eerste stap in een totaaloplossing voor het ontlasten van de kernen Ottersum en Ven-Zelderheide. Na het vaststellen van dit bestemmingsplan zal het onderzoek worden opgestart hoe de veiligheid en leefbaarheid voor deze kernen kan worden verbeterd. Voor toelichting van nut en noodzaak verwijzen wij u naar de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzer rapport.

	<p>20. De aansluiting van de 'Verbindingsweg' op de Ringbaan is niet eenduidig gedefinieerd. In Figuur 4.3 van het ontwerpbestemmingsplan buigt het tracé af in westelijke richting, terwijl dat op de meeste andere weergaven niet gebeurt.</p> <p><b>Antwoord:</b> Dit is correct opgemerkt. De afbeeldingen in de rapporten wordt gewijzigd.</p> <p>21. De in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen aansluiting van de 'Verbindingsweg' op de N271 is zeer onoverzichtelijk. Op dit kruispunt zijn reeds meerdere ongevallen, met véél minder verkeer, geregistreerd. De situatie wordt nu aanzienlijk drukker en gecompliceerder. De keuze voor deze onoverzichtelijke kruising behoeft minimaal nadere toelichting, echter bij voorkeur herziening.</p> <p><b>Antwoord:</b> Op basis van de berekende verkeersintensiteiten met het verkeersmodel (2030 inclusief Verbindingsweg) is doorgerekend of de kruising in zijn bestaande vorm het verkeer kan verwerken. Hiervoor is zowel in de ochtend- als avondspits (de drukste perioden) de verkeersafwikkeling doorgerekend. Geconcludeerd kan worden dat de bestaande kruising in zowel de ochtend- als avondspits de verkeersintensiteiten kan verwerken. Overigens heeft hierover ook uitgebreid overleg plaatsgevonden met de Provincie Limburg die wegbeheerder is voor de N271. Ook de provincie is akkoord met de aansluiting.</p> <p>22. CNC heeft in het zeer recente verleden activiteiten vanuit Moerdijk overgeplaatst naar CNC Milsbeek. Het aantal vrachtverkeersbewegingen is ter plekke significant toegenomen. De verkeerskundige inrichting op de huidige kruising Driekronenstraat-N271-Bloemenstraat zou alreeds een herbeoordeling moeten ondergaan.</p> <p><b>Antwoord:</b> Op basis van de berekende verkeersintensiteiten met het verkeersmodel (2030 inclusief Verbindingsweg) is doorgerekend of de kruising in zijn bestaande vorm het verkeer kan verwerken. Hiervoor is zowel in de ochtend- als avondspits (de drukste perioden) de verkeersafwikkeling doorgerekend. Geconcludeerd kan worden dat de bestaande kruising in zowel de ochtend- als avondspits de verkeersintensiteiten kan verwerken. De aansluiting is afgestemd met bevoegd gezag (Provincie Limburg) dat met de beoogde aansluiting heeft ingestemd.</p> <p>23. In de toelichting is op geen enkele wijze aangetoond of aannemelijk gemaakt dat de verbindingsweg nodig is uit een oogpunt van verkeer of verkeersveiligheid. Met name is niet aangetoond dat na 2028 (einde Teunesen) de weg nodig is voor het overige verkeer en of die beperkte verkeersstroom een verbindingsweg rechtvaardigt in het open landschap. De aanleg van de weg zal niet voor 2028 gereed zijn.</p> <p><b>Antwoord:</b> De provinciale ontgrondingsvergunning loopt tot 2032 en niet tot 2028. Daarnaast wordt de weg niet alleen aangelegd voor het zandverkeer. Voor de nut en noodzaak van de verbindingsweg wordt verwezen naar gelijknamige paragraaf van de inleidende tekst van dit zienswijzenrapport.</p>
<p><b>Conclusie</b></p>	<p>Gelet op het voorgaande geeft deze zienswijze aanleiding om de toelichting van het bestemmingsplan aan te passen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kaarten aanpassen met westelijke uitbuiging op kaart.</li> </ul>

<p><b>Naam</b></p>	<p><b>M. Zaaknummer 424538</b></p>
<p><b>Vraag en antwoord</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ecologische verbindingszone functioneert onvoldoende, beken vallen droog, populatie beekprik (rode lijstsoort) wordt ernstig bedreigd.</li> <li>2. De landschappelijke inpassing van de huidige plannen is te beperkt. U zou parallel aan de gehele lengte van de Kroonbeek een natuurzone moeten inrichten, waarin de Kroonbeek tevens meer ruimte wordt geboden en ecologisch wordt opgewaardeerd. Soortspecifieke maatregelen moeten daarbij worden genomen.</li> </ol>

	<p>3. De landschappelijke inpassing, enkel bestaande uit laanbomen, is ver ondermaats. Voor veel diersoorten is juist een gelaagdheid in begroeiing waardevol; een zogenaamde zoom-mantelvegetatie.</p> <p>4. We constateren dat de ecologische onderbouwing onvolledig is. De aanwezigheid van patrijzen is niet meegenomen evenals de aanwezigheid van de bever rondom de Aaldonkse beek. Wij willen u erop wijzen dat het aanleggen van een verbindingsweg midden in het foerageergebied van dassen, zonder het treffen van goede mitigerende maatregelen, een overtreding is van de Wnb. In dit geval betekent dit dat als mitigerende maatregel, de gehele weg aan beide zijden zal moeten worden uitgerasterd en om de circa 250 meter een dassenpassage zal moeten worden aangelegd.</p> <p><b>Antwoord vragen 1-4 van deze zienswijze:</b> Er is een mitigatie- en compensatieplan opgesteld (Kragten, 2021), waarin beschreven worden welke maatregelen getroffen worden ter behoud en bescherming van beschermde natuurwaarden. Dit plan vormt tevens een onderbouwing voor de landschappelijke inpassing. De Provincie Limburg heeft als bevoegd gezag ingestemd met dit mitigatie- en compensatieplan.</p>
<b>Conclusie</b>	Gelet op het voorgaande geeft deze zienswijze geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

<b>Naam</b>	<b>N. Zaaknummer 424594</b>
<b>Vraag &amp; antwoord</b>	<p>1. Er is geen inzicht gegeven in de visstanden en vissoorten in het water van het voormalige ontgrondingsgebied de Banen.</p> <p><b>Antwoord:</b> De zandwinning De Banen is buiten de invloedzone van de verbindingsweg gelegen en wordt daarom in deze bestemmingsplanprocedure niet beschouwd.</p> <p>2. De smalle wegbermen voorzien geen mogelijkheid voor opvang van fijn stof, wegzout en vervuild wegwater. Er zijn geen maatregelen voorzien voor de gevolgen van trillingen en vervuiling in samenhang tot droogte en extra regenval. Het is bekend dat bij een hoosbui opgehoopte vervuiling in het water terecht komt en zorgt voor sterfte van de (water)dieren. Tevens dat bij droogte de concentratie van giftige stoffen zorgt voor sterfte van (water)dieren. Daar wordt niet verder op ingegaan.</p> <p><b>Antwoord:</b> zie hiervoor zienswijze L, antwoord 9.</p> <p>3. Er is geen inzicht in maatregelen om het gebied rond de Kroonbeek te vrijwaren van overlast door o.a. trillingen, geluid en vervuiling door de nieuwe Verbindingsweg. Langs de Kroonbeek liggen weilanden, met kans op broedgevallen voor Weidevogels en de gele kwikstaart. Er dient gezorgd te worden voor struwelen en nestgelegenheden.</p> <p><b>Antwoord:</b> zie hiervoor zienswijze L, antwoord 9 en 10.</p> <p>4. Otters komen voor in o.a. de Paesplas en de Maas. De vooronderstelling dat de duikers onder de weg door tevens als wildwissel voor diverse soorten migrerende dieren zouden kunnen functioneren is onjuist. Onder andere de geringe diameter hiervan voldoet al niet aan de hiervoor gestelde eisen. Wij zijn van mening dat onvoldoende is onderzocht en onderbouwd hoe de otter beschermd wordt. Laat staan dat er nagedacht is over eventueel beschermende maatregelen om de herintredende otter de noodzakelijke bescherming te bieden.</p> <p><b>Antwoord:</b> Uit het verkennend Flora &amp; Fauna onderzoek blijft dat de Otter hier niet aanwezig is, omdat de biotoop hier niet geschikt voor is. Zie bijlage verkennend Flora &amp; Fauna onderzoek bij de toelichting van het bestemmingsplan.</p>



	<p>5. Er is geen integrale benadering van ecologisch onderzoek. De ecologische gegevens van omliggende gebieden: de Banen, het Reichswald, de Paesplas, de Maas zijn niet meegenomen in de onderzoeken.</p> <p><b>Antwoord:</b> Er is een uitgebreid onderzoek uitgevoerd naar het voorkomen van soorten in de omgeving van het plangebied. De grootte van het onderzoek is gebaseerd op de invloedzone van de weg op de omgeving. De aangedragen gebieden zijn globaal beschouwd en meegenomen in het onderzoek maar bevinden zich buiten de invloedzone van de verbindingsweg. Zie ook zienswijze F, antwoord 9.</p> <p>6. Er worden markante en beeldbepalende bomen geruimd om het plan te kunnen realiseren. Hierin is niet en/of onvoldoende duidelijk gemaakt om welke bomen het gaat, hoe de Omgevingsvergunning procedure (kapvergunning) gehanteerd wordt en hoe de eventuele compensatie er gaat uitzien.</p> <p><b>Antwoord:</b> Op basis van het meest recente ontwerp voor de verbindingsweg is het noodzakelijk om 3 bomen te kappen. Deze bomen vallen in een beschermde laanstructuur. Voor het kappen van deze beschermde bomen dient een kapvergunning te worden aangevraagd, waarin helder gemotiveerd dient te worden waarom deze boom niet kan blijven staan. Voor de kap moet gecompenseerd worden. Voor elk te kappen boom moeten er 2 worden terug geplant. Deze kapvergunning wordt na vaststelling van het bestemmingsplan aangevraagd. Er vallen binnen het tracé verder geen individueel beschermde bomen waarvoor kap noodzakelijk is.</p> <p>7. De Natuurbeschermingswet dient te worden nageleefd en het voorontwerp is op dit punt dan ook niet aanvaardbaar. Daarbij zijn de ecologische onderzoeken niet recent en is niet duidelijk gemaakt dat reeds ontheffingen zijn verleend op basis van de Natuurbeschermingswet.</p> <p><b>Antwoord:</b> zie hiervoor zienswijze F, antwoord 9. Aanvullend wordt opgemerkt dat de Provincie Limburg, die bevoegd gezag is, akkoord is met dit bestemmingsplan en het bijbehorende mitigatie- en compensatieplan. Alleen voor de bever is een ontheffing nodig, deze wordt aangevraagd.</p>
<b>Conclusie</b>	Gelet op het voorgaande geeft deze zienswijze geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

<b>Naam</b>	<b>O. Zaaknummer 424595</b>
<b>Vraag &amp; antwoord</b>	<p>1. U dient alle belangen, ook die van omwonenden, in kaart te brengen en vervolgens te wegen. Dan kunt u niet anders concluderen dat het plan niet strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening en om die reden niet vastgesteld kan worden. In plaats van de open natuur komt er over de hele horizon op korte afstand een doorgaande weg met zwaar verkeer. Deze weg doorsnijdt het hele landschap en tast het hele natuurleven in en om de Kroonbeek aan!</p> <p><b>Antwoord:</b> Alle belangen zijn in kaart gebracht en vervolgens gewogen. Een en ander is in dit zienswijzenrapport uitgebreid toegelicht. Meer specifiek wordt verwezen naar zienswijze B, antwoord 1.</p> <p>2. Wij betwisten nut en noodzaak van de aanleg van de verbindingsweg. In herinnering het besluit van de raad van 15 december 2014. Destijds heeft de toenmalige raad geweigerd, de redenen om toen nee te zeggen zijn ook nu nog van kracht. Er wordt verwezen naar wat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft overwogen in de uitspraak van 13 januari 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:30) naar aanleiding van het beroep dat is ingesteld tegen de weigering het bestemmingsplan "Rondweg Milsbeek" vast te stellen (<b>diverse citaten zijn toegevoegd</b>). Hetgeen in deze citaten geldt vandaag nog steeds.</p> <p><b>Antwoord:</b> Verwezen wordt in de zienswijze naar de voorgeschiedenis en een eerder besluit van de raad uit 2014 en de daarop volgende procedure bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de</p>

Raad van State uit 2016. De huidige gemeenteraad is in 2018 samengesteld na de laatste verkiezingen. In het na de verkiezingen opgestelde coalitieakkoord staat dat de situatie rondom de Zwarteweg opnieuw bekeken zou worden. Dat is inmiddels gebeurd en heeft geleid tot het nu voorliggende bestemmingsplan. Er zijn meerdere redenen voor de aanleg van de Verbindingsweg. Verwezen wordt naar de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzenrapport.

3. In de toelichting op het bestemmingsplan wordt in hoofdstuk 3 achtereenvolgens ingegaan op het geldende beleidskader van nationaal naar gemeentelijk. Feit is dat het wel degelijk in strijd is. Ter onderbouwing wordt verwezen naar diverse citaten van de Afdeling bestuursrechtspraak van 13 januari 2016. Het college kan niet oprecht volhouden dat het aanleggen van een weg hoofdzakelijk bestemd voor vrachtverkeer in overeenstemming is met gemeentelijk beleid, zoals verwoord in de Omgevingsvisie Gennep (**citaat toegevoegd**).

**Antwoord:** Het gaat nu om een ander plan, zoals onder punt 2 ook al toegelicht. In dit bestemmingsplan en de bijbehorende onderzoeken en rapporten is onderbouwd waarom dit plan niet in strijd is met beleid en voldoet aan alle geldende regelgeving. De toets aan bepaalde beleidsstukken is ter verduidelijking verder aangescherpt in de toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan.

4. Waarom nu nog elders een weg aanleggen die uiteindelijk maar een beperkt nut zal hebben?

**Antwoord:** De stelling dat sprake is van beperkt nut wordt bestreden. Voor een antwoord op deze vraag verwijzen wij u naar de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzerapport.

5. Uitzicht van ons wordt wel degelijk aanzienlijk aangetast. Feit is dat de weg gewoon zichtbaar blijft, doordat er ook rekening moet worden gehouden met het zicht van de automobilist op het landschap. Er worden weliswaar bomen aangeplant, maar bestaande waardevolle bomen worden gekapt. De weg is dus geen verbetering. En verder wijzen wij er nog op dat in artikel 5.3.2 van de planvoorschriften de landschappelijke inpassing weliswaar als voorwaardelijke verplichting is opgenomen en volstrekt onduidelijk is wat die landschappelijke inpassing nu concreet inhoudt; er is immers slechts een algemene tekening voorhanden. Bovendien is onduidelijk althans onvoldoende concreet omschreven wat "duurzaam in stand gehouden wordt" betekent.

**Antwoord:** Dat het uitzicht in het gebied verandert, is inderdaad het feit. Er wordt een nieuwe weg aangelegd met daarbij een inpassingsplan op een locatie waar de gronden nu voor andere zaken gebruikt worden. Echter, in het ontwerp van het landschappelijk inpassingsplan is zoveel mogelijk rekening gehouden met de omgeving en het landschap. Het landschappelijk inpassingsplan dat bij de regels van het bestemmingsplan zit, moet aangelegd worden en ook onderhouden blijven. Met "duurzaam in stand gehouden" wordt bedoeld dat het ook voor lange tijd onderhouden wordt en als landschappelijke inpassing gebruikt wordt. Naast het inpassingsplan bij de regels bevat de toelichting van het bestemmingsplan een nadere uitleg over de landschappelijke inpassing. Voor het landschappelijk inpassingsplan zijn budgetten gereserveerd, onder andere voor aankoop, inrichting, beheer en onderhoud van percelen. Het landschappelijk inpassingsplan geeft invulling aan het mitigatie- en compensatieplan voor behoud van ecologische soorten en landschapskwaliteiten in het gebied en is afgestemd met de Provincie Limburg.

6. Feit is dat de aanleg van de weg een aanzienlijke impact heeft op een groot aantal dier- en plantensoorten (citaat bijgevoegd met verwijzing naar het door Grontmij opgestelde rapport 2014). Feit is ook dat het ontwerpbestemmingsplan erkent dat er een negatieve impact is op beschermde soorten. Echter is volstrekt onduidelijk wat de landschappelijke inpassing, die de negatieve impact op de beschermde soorten weerhoudt, precies inhoudt. Wij pleiten er dan ook voor dat eerst nader en uitgebreider onderzoek wordt gedaan.

**Antwoord:** zie hiervoor zienswijze F, antwoord 9.

<b>Conclusie</b>	<p>Gelet op het voorgaande geeft deze zienswijze aanleiding om de toelichting van het bestemmingsplan aan te passen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De toets aan het beleid wordt aangescherpt in de toelichting.</li> </ul>
------------------	--

<b>Naam</b>	<b>P. Zaaknummer 424596</b>
<b>Vraag &amp; antwoord</b>	<p>1. In de toelichting wordt gesteld dat voor een groot aantal woningen langs de Zwarteweg zorgen bestaan t.a.v. de verkeersveiligheid en overlast wordt ondervonden van trillingen en geluid. Bij meerdere gelegenheden is echter geconcludeerd dat de huidige maar ook de toekomstige situatie voldoen aan de wettelijke eisen. Er wordt verwezen naar Raadsbesluit RB267964 d.d. 12 maart 2018, Uitspraak 201500991/1/R1 van de Raad van State d.d. 13 januari 2016 en daarnaast naar de gewijzigde Omgevingsvergunning 9 april 2019 voor Teunesen Zand en Grint. Tegen de verleende Omgevingsvergunning is bezwaar aangetekend door omwonenden. In haar uitspraak ECLI:NL:RBLIM:2020:250 d.d. 31-03-2020 heeft de Rechtbank Limburg dit bezwaar afgewezen, m.a.w. ook de Rechtbank Limburg bevestigt dat aan de wettelijke normen wordt voldaan.</p> <p><b>Antwoord:</b> In de toelichting staat inderdaad dat er op de Zwarteweg zorgen bestaan ten aanzien van de verkeersveiligheid en overlast wordt ondervonden van trillingen en geluid. Er is nergens genoemd dat er niet voldaan wordt aan wettelijke normen. Overigens wordt in de nabijheid van de Verbindingsweg ook overal voldaan aan die wettelijke normen. De Verbindingsweg wordt om meerdere redenen aangelegd, voor een uitgebreide uitleg daarover wordt verwezen naar de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzenrapport.</p> <p>2. De financiële onderbouwing van het ontwerpbestemmingsplan is onvoldoende. Paragraaf 7.1 “Economische uitvoerbaarheid” van de Toelichting op het bestemmingsplan is uitermate summier en op geen enkel wijze inhoudelijk te toetsen. Het aantal woningen aan de Zwarteweg waar overlast wordt ervaren is 50 a 60. Is dit nog in verhouding tot investeringen die elders in de gemeente nodig zijn?</p> <p><b>Antwoord:</b> Gesteld wordt dat de financiële onderbouwing onvoldoende is. Die mening delen wij niet. De gemeenteraad heeft in de begroting budget opgenomen voor de aanleg van de Verbindingsweg. In het bestemmingsplan wordt hier korthedshalve naar verwezen maar in de begroting en de jaarrekening van de gemeente zijn deze cijfers beschikbaar. Verwezen wordt in de zienswijze verder naar het aantal woningen op de Zwarteweg en de daar ervaren overlast. De huidige gemeenteraad is in 2018 samengesteld na de laatste verkiezingen. In het na de verkiezingen opgestelde coalitieakkoord staat dat de situatie rondom de Zwarteweg opnieuw bekeken zou worden. Dat is inmiddels gebeurd en heeft geleid tot het nu voorliggende bestemmingsplan. Er is politiek-bestuurlijk een keuze gemaakt om de Verbindingsweg aan te leggen waarbij de zorgvuldig de belangen van de bewoners in het Buitengebied zijn afgewogen tegen die van de bewoners elders in de gemeente, waaronder de bewoners aan de Zwarteweg en de kern van Milsbeek. Er zijn meerdere redenen voor de aanleg van de Verbindingsweg. Verwezen wordt naar de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzenrapport.</p> <p>3. Als de overlast en verkeersonveiligheid van de Zwarteweg met name door het zandtransport wordt veroorzaakt, maar dit transport slechts van tijdelijke aard is, waarom wordt er dan, gezien de hoge kosten, überhaupt een verbindingsweg aangelegd?</p> <p><b>Antwoord:</b> De overlast en verkeersonveiligheid op de Zwarteweg wordt niet alleen door het zandtransport veroorzaakt. De weg wordt dan ook niet alleen aangelegd voor het zandverkeer maar om meerdere redenen. Voor de nut en noodzaak van de verbindingsweg wordt verwezen naar gelijknamige paragraaf van de inleidende tekst van dit zienswijzenrapport.</p>

4. De aansluiting op de Nijmeegseweg en de N271 wordt een 3-traps hindernis: eerst om de aansluiting op de Nijmeegseweg, als tweede de complicatie dat het verkeer van en naar CMC op dit deel van de Driekronenstraat, vervolgens is er de aansluiting op de N271. Hiermee rijst de vraag of er wel voldoende geanticipeerd is op de verkeerssituaties die met deze aansluitingen gerealiseerd worden.
- Antwoord:** Op basis van de berekende verkeersintensiteiten met het verkeersmodel (2030 inclusief Verbindingsweg) is doorgerekend of de kruising in zijn bestaande vorm het verkeer kan verwerken. Hiervoor is zowel in de ochtend- als avondspits (de drukste perioden) de verkeersafwikkeling doorgerekend. Geconcludeerd kan worden dat de bestaande kruising in zowel de ochtend- als avondspits de verkeersintensiteiten kan verwerken. Inhoudelijk heeft hierover bovendien uitgebreid afstemming plaatsgevonden met de Provincie Limburg die wegbeheerder is van de N271.
5. De vorkaansluiting op de Ringbaan aan de noordzijde van de Verbindingsweg is problematisch. Er ontstaat een onevenwichtige, potentieel onoverzichtelijke en onveilige situatie waarvoor geen verkeerstechnisch uitgewerkte oplossing geboden wordt.
- Antwoord:** De aansluiting is erop voorzien dat het zicht op het kruisingsvlak goed en overzichtelijk is. Hierbij is de aansluiting van de zijweg (Ringbaan in de richting van het Koningsven) ondergeschikt en haaks aangesloten op de Verbindingsweg -Ringbaan. Samen met de overzichtelijke kruising, de haakse aansluiting is de kruising veilig.
6. De aanname dat het niet aannemelijk is dat fietsverkeer gebruik gaat maken van de Verbindingsweg (zie ook § 4.4, p.26) wordt verder niet onderbouwd.
- Antwoord:** Fietsers gebruiken vaak de meest directe / kortste routes binnen een gebied tussen bestemmingen. Het aantal bestemmingen in gebied rondom de Verbindingsweg is beperkt en zijn alle via andere meer voor de hand liggende routes te bereiken. Langs de Verbindingsweg liggen geen bestemmingen die met de fiets benaderd worden.
7. Men heeft de verkeerskundige effecten in kaart gebracht met het Verkeersmodel Noord-Limburg. Helaas ontbreekt een bijlage waarin het modelleringsproces gedocumenteerd wordt. De geclaimde effecten kunnen daardoor niet gecontroleerd worden, laat staan dat sprake kan zijn van een afgewogen beoordeling.
- Antwoord:** Om de verkeerskundige effecten van de Verbindingsweg Gennep in kaart te brengen is met behulp van het Verkeersmodel Noord – Limburg inzichtelijk gemaakt wat de effecten zijn van de realisatie van de Verbindingsweg. Verkeersmodel Noord-Limburg is een softwarepakket (Aimsun) dat door de gehele regio Noord-Limburg wordt gebruikt voor het (vroegtijdig) berekenen van verkeerseffecten bij aanpassingen aan het wegennet of bijvoorbeeld nieuwe planologische ontwikkeling. In het verkeersmodel zijn de (reeds bekende) planologische ontwikkelingen in een gebied of regio opgenomen en het model berekend hoe bij een verandering van het wegennet de verkeersstromen gaan verlopen. Het Verkeersmodel Noord-Limburg beschikt over een zogenaamd basisjaar (2018) dat de bestaande planologische situatie simuleert en dat gekalibreerd wordt op relevante verkeerstellingen. Daarnaast heeft het model een prognosejaar (2030) waarin toekomstige planologische ontwikkelingen zijn opgenomen. In dit prognosejaar zijn ook autonome ontwikkelingen ten aanzien van het autogebruik opgenomen. De Verbindingsweg is in het prognosejaar 2030 doorgerekend en ook vergeleken met de reguliere situatie in 2030 in het verkeersmodel. De specifieke input in het model ten behoeve van de Verbindingsweg Milsbeek is omschreven in paragraaf 4.1 van de toelichting bij het bestemmingsplan.
8. De claims over te verwachten verkeerskundige effecten van de Verbindingsweg zijn onvoldoende onderbouwd.
- Antwoord:** De verkeerskundige effecten zijn aan hand van een door de regio Noord-Limburg opgesteld verkeersmodel in kaart gebracht. Dit is de voor een realisatie van een nieuwe weg of verbinding gebruikelijke procedure. Het is een algemeen geaccepteerd model dat voor veel projecten gebruikt wordt.

9. De 'aantrekkelijkere' nieuwe route voor verkeer van en naar Ottersum creëert nieuwe onoverzichtelijke en gevaarlijke verkeerssituaties en lijkt de problemen enkel te verplaatsen.
- Antwoord:** De benoemde route vanuit Ottersum in de richting van Groesbeek via de Kroefsestraat ontstaat door de realisatie van de Verbindingsweg omdat deze modelmatig interessant is voor verkeer vanuit Ottersum. Verkeerskundig is er momenteel geen belemmering om de verbinding te gebruiken.
10. Tenslotte vragen wij ons af of er overleg is geweest met de gemeente Berg&Dal en/of de provincie Gelderland over de beoogde wijziging van de verkeersverbindingen tussen Milsbeek en Groesbeek. Informatie óf er zo'n overleg is geweest, en hoe dat is verlopen, ontbreekt.
- Antwoord:** Er heeft intensief overleg plaatsgevonden met de Provincie Limburg, Waterschap en andere stakeholders. De gemeente Berg en Dal en de gemeente Mook-Middelbaar zijn actief op de hoogte gesteld middels een brief m.b.t. de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan. Voor het overige is wettelijk verplichte procedure op correcte wijze doorlopen waarin iedereen (inclusief alle overheden en gemeentes) in de gelegenheid zijn gesteld om hun zienswijze kenbaar te maken.
11. Het Ontwerp Bestemmingsplan Verbindingsweg Milsbeek voldoet niet aan de criteria voor ruimtelijke plannen in bronsgroene landschapszones uit de Omgevingsverordening Limburg. De beschrijving van kernkwaliteiten is onder de maat en niet specifiek, waardoor nadelige effecten van het plan onuitgewerkt blijven.
- Antwoord:** Het beleid in de POL2014 is er op gericht om de (huidige) landschappelijke kernkwaliteiten van de Bronsgroene landschapszone te behouden, te beheren, te ontwikkelen en te beleven. Ontwikkelingen binnen de ruimte die het beleid voor de verschillende thema's biedt zijn mogelijk mits de kernkwaliteiten behouden blijven of versterkt worden ('ja-mits'). Deze zone bestaat hoofdzakelijk uit landbouwgronden. Binnen deze zone mogen op bestemmingsplanniveau ook andere functies voorkomen, zoals infrastructuur, woningen, toeristische voorzieningen e.d. In de toelichting van het bestemmingsplan zijn de kernkwaliteiten van de Bronsgroene landschapszone beschreven. De kernkwaliteiten zijn het groene karakter, het visueel ruimtelijk karakter, het cultuurhistorisch erfgoed en het reliëf. Om te voorkomen dat sprake is van een aantasting van de aanwezige landschappelijke waarden, wordt de weg landschappelijk ingepast. De beschrijving van kernkwaliteiten wordt specifiek aangevuld in het beleidskader. De onderbouwing van de wijze waarop met de bescherming en versterking van de kernkwaliteiten wordt omgegaan en hoe negatieve effecten worden gecompenseerd is beschreven in paragraaf 4.4 landschappelijke inpassing. De Provincie Limburg heeft aangegeven hiermee akkoord te zijn.
12. Het ontwerp bestemmingsplan bevat geen beschrijving hoe de toekomstige inrichting van het plangebied de wezenlijke kenmerken en waarden van de Zone natuurbek realiseert. De afwijking van de 25-meter zone voor natuurbeken wordt niet of onvoldoende gemotiveerd. Het ontwerp voldoet daarom niet aan de motiveringsplicht die voor natuurbeken geldt bij nieuwe ontwikkelingen.
- Antwoord:** zie hiervoor zienswijze B, antwoord 4.
13. De beoordeling van de m.e.r.-plicht. De effecten van de Verbindingsweg voor landschap, natuur en ecologie van het plangebied en de omgeving daaromheen zijn dermate ernstig dat het in lijn met het beleid is, wanneer de gemeente een vrijwillige M E R. laat uitvoeren om de raad beter te helpen inschatten wat de impact van het bestemmingsplan op de omgeving is.
- Antwoord:** zie hiervoor zienswijze B, antwoord 26.
14. Luchtqualiteit. Wij vragen ons af of het niet nodig is om bij de bepaling van de milieueffecten van de Verbindingsweg en de aanleg daarvan, ook de luchtverontreiniging van en in verband met CNC bij de beoordeling van het aspect luchtqualiteit te betrekken. Dat is nu niet gebeurd en er had op zijn minst aangegeven moeten worden waarom dat niet nodig is.

**Antwoord:** De emissies van CNC zijn opgenomen in de achtergrondconcentraties welke in de berekeningen is opgenomen. Dit hoeft daarmee niet separaat nog eens in beeld gebracht te worden.

15. Water. De claim dat er rekening wordt gehouden met de bescherming van de natuurbek is niet onderbouwd. Met name wordt niet ingegaan op de vraag hoe de beoogde ontwikkeling aansluit op de hoofdpoging voor het regionale waterbeleid in het Provinciaal Plan ten aanzien van het behoud en herstel natte natuur en verbetering waterkwaliteit.

**Antwoord:** zie hiervoor zienswijze B, antwoord 4.

16. Waterberging en Oppervlaktewater. De Verbindingsweg komt hoger dan het maaiveld te liggen waardoor het bergend vermogen van de zogenaamde Lob van Gennep aangetast wordt. Tot nu toe zijn zulke aantastingen van het bergend vermogen in dit gebied vergunningsplichtig, en het doet wrang aan voor bedrijven en bewoners die daarom sinds 1996 een vergunning moeten aanvragen en voor compensatie moeten zorgen, dat er hier opeens verwezen wordt naar de "ruime overcapaciteit aan bergend vermogen" die wordt gerealiseerd met het Initiatiefplan Koningsven waardoor verlies aan bergend vermogen "geen problemen (zal) opleveren."

**Antwoord:** Op de verbeelding en in de planregels is de dubbelbestemming 'Waterstaat – Bergend regime' opgenomen. Er is met het bevoegd gezag Rijkswaterstaat overlegd. Het klopt dat voor de aanleg van de verbindingsweg een omgevingsvergunning aangevraagd moet worden. Voorwaarde voor het verkrijgen van een vergunning is dat de afname van het bergend vermogen gecompenseerd moet worden. Aan deze voorwaarde voldoet de gemeente.

17. Maar voor het gebied van de Lob van Gennep zal een (wettelijk) instrumentarium gaan gelden "voor een begrensde langjarige gebiedsontwikkelruimte ten einde te waarborgen dat er geen ongewenste ontwikkelingen ontstaan, die de waterveiligheid en waterbergende functie nu en in de toekomst in het geding brengen."

(Brief aan de kamer, 18 juni 2020) Dat bijzondere regime is nog niet gepubliceerd, maar er zal onderzocht moeten worden hoe het verlies aan bergend vermogen binnen dit nieuwe wettelijk kader uit zal pakken.

**Antwoord:** Voor nu geldt een individuele vergunningplicht, zie daarvoor ook het antwoord op vraag 16, zienswijze P. Op het moment dat een begrenzing van de gebiedsontwikkeling gaat gelden, vervalt deze individuele vergunningplicht. De mogelijkheden voor ontwikkelingen in het gebied worden hiermee verruimd. Dit is nu echter nog niet het geval.

18. Aan de wijze waarop de natuurwaarden van het oppervlaktewater van de Kroonbeek beschermd worden, wordt verder geen aandacht besteed behalve aan de eis dat de afstand tussen beek en weg minimaal 5 meter moet bedragen.

**Antwoord:** zie hiervoor zienswijze B, antwoord 4.

19. Ontbrekende c.g. gebrekkige waarneming in het flora- en faunaonderzoek. Het verkennend flora- en faunaonderzoek en het nader soortenonderzoek op minstens de volgende aspecten uitgebreid worden:

- in het verleden waarnemingen van beschermde soorten: haas, vos, patrijs, torenvalk, gele kwikstaart (fourageert op akkers langs Kromsteeg), grote zilverreiger, diverse soorten arctische ganzen (trekvoegels, fourageer- en overwinteringsgebied).
- Kerkuil: ter hoogte van de Nijmeegseweg 43, (foto maart 2020) opvraagbaar.
- Steenmarter: de Kromsteegkant van de Nijmeegseweg is op 18 augustus 2020 een aangereiden steenmarter gevonden.
- Vleermuizen: Het onderzoek is te laat gestart en te vroeg gestopt. Tussen het eerste en het laatste bezoek zitten geen 8 weken, dit is wel vereist volgens Vleermuisprotocol 2017. Tenslotte ontbreekt bij de verantwoording van de tijd in het veld, een verantwoording van de begin- en eindtijd in minuten (er staat nu enkel "avond" of "ochtend").

**Antwoord:** Ten aanzien van de aangedragen soorten, wordt verwezen naar de onderzoeksrapportages die opgesteld zijn in het kader van het plan voor de Verbindingsweg

	<p>Milsbeek. De onderzoeken betreffen een veldinventarisatie en literatuurstudie naar het voorkomen van wettelijk beschermde soorten in de omgeving. Op basis van deze gegevens is door een ecooloog beoordeeld in hoeverre soorten voorkomen of te verwachten zijn binnen en in de omgeving van het plangebied. Daar op volgend is beoordeeld of effecten als gevolg van de realisatie en het gebruik van de verbindingsweg op deze soorten te verwachten zijn. Zo wordt het voorkomen van haas en vos beschreven in paragraaf 3.2.3. van het verkennend flora- en faunaonderzoek. Patrijs, gele kwikstaart, grote zilverreiger en andere ‘algemeen voorkomende broedvogels’ zijn beschouwd in paragraaf 5.1.2.6. De torenvalk wordt beschreven in paragraaf 5.1.2.3 en steenmarter in paragraaf 5.1.3.4. Naar enkele soorten, waaronder steenuil, kerkuil en vleermuizen is specifiek nader onderzoek gedurende het jaar uitgevoerd.</p> <p>Het onderzoek is uitgevoerd conform de vastgestelde protocollen van het Netwerk Groene Bureaus en werkwijzen beschreven in de kennisdocumenten van BIJ12. De bijbehorende rapportage beschrijft de resultaten van deze onderzoeken. In de rapportage van het nader soortenonderzoek (p20) is onderbouwd waarom het niet overal voldaan is aan de optimale spreiding van 8 weken, maar wel is voldaan aan de minimale spreiding van 4 weken.</p> <p>We hebben uw foto van de kerkuil op het adres van Nijmeegseweg 43 ontvangen. Gezien de afstand tussen het reeds bekende kerkuilen verblijf en deze kerkuil (circa 2 km), betekent het naar verwachting dat een tweede kerkuilenverblijf in de omgeving aanwezig is.</p> <p>Aan de hand van het onderzoek is reeds vastgesteld dat verblijfplaatsen van kerkuil niet aanwezig zijn binnen of in de directe nabijheid van het plangebied. Ook deze waarneming bevindt zich op ca. 900 m afstand van het plangebied. Het toont wel aan dat niet de helft, zoals het rapport beschrijft, maar het gehele plangebied naar verwachting is gelegen binnen foerageerbiotoop van de kerkuil. Gezien de grote hoeveelheid geschikt foerageerbiotoop voor de kerkuil in de omgeving en het marginale ruimtebeslag van de verbindingsweg, is een negatief op het foerageerbiotoop van de kerkuil niet te verwachten. Wel dienen over de gehele lengte van de verbindingsweg maatregelen getroffen te worden om te voorkomen dat de weg leidt tot verkeersslachtoffers onder kerkuilen. Deze maatregelen zijn opgenomen in het mitigatie- en compensatieplan.</p> <p>Ten aanzien van winterganzen en weidevogels heeft een nader specialistisch onderzoek plaatsgevonden door SOVON. Hiervoor wordt verwezen naar de bijlage (SOVON, 2021). Wanneer soorten op basis van het verkennend onderzoek of als resultaat van het nadere onderzoek niet zijn aangetroffen of redelijkerwijs te verwachten zijn, of wanneer negatieve effecten niet op treden op aanwezige soorten, is dit in de onderzoek rapportages vermeld. Daar waar uit de onderzoeken is gebleken dat maatregelen getroffen dienen te worden om een negatief effect te voorkomen op aanwezige soorten, is dit opgenomen in het mitigatie- en compensatieplan (Kragten, 2021).</p> <p>20. <u>De beekprik in de Kroonbeek.</u> Het onderzoek naar de gevolgen voor de beekprik in de Kroonbeek is nog onvoldoende en moet met grondig eigen onderzoek aangevuld worden.</p> <p><b>Antwoord:</b> Zie hiervoor het Mitigatie- en compensatieplan (Kragten, 2021) en zie hiervoor zienswijze B, antwoord 4.</p>
<p><b>Conclusie</b></p>	<p>Gelet op het voorgaande geeft deze zienswijze aanleiding om de toelichting van het bestemmingsplan aan te passen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De beschrijving van kernkwaliteiten van de Bronsgroene landschapszone wordt specifiek aangevuld in het beleidskader.</li> <li>• De onderbouwing van de wijze waarop met de bescherming en versterking van de kernkwaliteiten wordt omgegaan en hoe negatieve effecten worden gecompenseerd is aangevuld in paragraaf 4.4 landschappelijke inpassing.</li> <li>• Paragraaf 4.1 wordt aangevuld met informatie over de input van het gebruikte verkeersmodel.</li> </ul>

<b>Naam</b>	<b>Q. Zaaknummer 424986</b>
<b>Vraag &amp; antwoord</b>	<p>1. Van de afspraken gemaakt in 2014 ziet CNC niets terug in het onderhavige ontwerpbestemmingsplan. CNC is bij de totstandkoming van dit ontwerpbestemmingsplan niet betrokken geweest en er is onvoldoende rekening gehouden met haar belangen.</p> <p><b>Antwoord:</b> Het betreft nu een ander plan dan in 2014 waarbij de gemeente volledig initiatiefnemer is. In de aanloop naar het vast te stellen bestemmingsplan zijn de afspraken uit het verleden met CNC besproken en ook is het nieuwe tracé toegelicht.</p> <p>2. CNC heeft ernstige twijfels bij de onderbouwing van de keuze van de nieuwe verbindingsweg. Er is in het ontwerpbestemmingsplan geen rekening gehouden met de verkeersbewegingen vanuit CNC. CNC vraagt zich af of de verbindingsweg wel in staat is om de verkeersbewegingen ter plaatse goed en veilig af te wikkelen.</p> <p><b>Antwoord:</b> Er is wel degelijk rekening gehouden met de verkeersbewegingen van CNC op basis van de verstrekte vergunning door provincie. Het aantal vervoersbewegingen maakt onderdeel uit van het verkeersmodel.</p>
<b>Conclusie</b>	Gelet op het voorgaande geeft deze zienswijze geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

<b>Naam</b>	<b>R. Zaaknummer 424540</b>
<b>Vraag en antwoord</b>	<p>1. Deze verbindingsweg zal ernstig negatieve gevolgen hebben op de huidige rust, het vrije uitzicht en het woon- en leefklimaat. Cliënten vrezen voor waardevermindering van hun eigendom.</p> <p><b>Antwoord:</b> Zie het antwoord bij vraag 17 en 18 van zienswijze C. Voor het plan Verbindingsweg is een planschaderisicoanalyse opgesteld met daarin alle woningen in de omgeving die schade ondervinden als gevolg van de aanleg van de Verbindingsweg. Omwille van de economische en financiële belangen van de gemeente en het voorkomen van onevenredige bevoordeling of benadeling van de bij de aangelegenheid betrokken natuurlijke personen of rechtspersonen dan wel van derden worden deze gegevens niet verstrekt. De eigenaren moeten zelf actie ondernemen om voor planschade in aanmerking te komen. Na afronding van de bestemmingsplanprocedure kan daartoe een verzoek om planschade worden ingediend dat in een aparte procedure conform de landelijk wetgeving wordt afgehandeld. Meer informatie staat op de gemeentelijke website: <a href="https://www.gennep.nl/inwoners-ondernemers/onderwerpen-a-z_42332/product/planschade_243.html">https://www.gennep.nl/inwoners-ondernemers/onderwerpen-a-z_42332/product/planschade_243.html</a></p> <p>2. Cliënten zijn van mening dat een MER opgesteld moet worden. Met een MER wordt een zorgvuldig traject doorlopen en kunnen weloverwogen keuzes en besluiten worden genomen op basis van actuele stand van zaken.</p> <p><b>Antwoord:</b> zie hiervoor zienswijze B, antwoord 26.</p> <p>3. Slechts voor enkele jaren wordt een dure verbindingsweg aangelegd, omdat na afloop van de ontgrondingenvergunning, het zware transport grotendeels zal verdwijnen en dat is nu juist het argument wat gebruikt wordt om de verbindingsweg aan te leggen. De kosten wegen niet op tegen de baten.</p> <p><b>Antwoord:</b> Van een tijdelijke situatie zoals gesteld wordt in de zienswijze, is geen sprake. Er zijn meerdere redenen voor de aanleg van de Verbindingsweg. Verwezen wordt naar de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzenrapport.</p>



4. De Ringbaan is een aantal jaar geleden breder gemaakt, omdat de vrachtwagens de berm kapot reden. De verbindingsweg zal nog smaller worden dan de Ringbaan was. Cliënten vragen zich af of het door de gemeente geschetste kostenplaatje wel reëel is.

**Antwoord:** Het ontwerp van de Verbindingsweg heeft een 6,00 meter brede asfaltverharding, passend bij dit type weg buiten de bebouwde kom met een snelheidsregime van 60km/u. De bermen worden aan weerszijde voorzien van 50 cm bermverharding ter voorkoming van het stuk rijden van deze bermen.

5. Tegen de ontgrondingsvergunning Koningsven- De Diepen is eerder beroep ingesteld. Er wordt verwezen naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 16 maart 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:733). In het MER zijn de milieueffecten beschreven van 750.000m3 zandwinning en zijn diverse varianten van ontsluitingsroutes onderzocht. Over de bestaande ontsluitingsroute via de Zwarteweg en de Ringbaan/Leembaan zegt het MER dat deze verkeerskundig voldoet en dat het aan de zandwinning gerelateerde vrachtverkeer een zeer beperkte geluidbijdrage levert. Volgens het MER bestaat voor initiatiefnemers geen aanleiding een andere route te overwegen.

**Antwoord:** De weg wordt niet alleen aangelegd voor het zandverkeer. Er zijn meerdere redenen voor de aanleg van de Verbindingsweg. Verwezen wordt naar de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzenrapport.

6. Bij de beschrijving van de Strategische Regiovisie wordt de strategische regiovisie uit 2011 aangehaald. Op 2 maart 2020 heeft de gemeenteraad van Gennep de Strategische Regiovisie Noord-Limburg 2040 vastgesteld. Uitgangspunt is dat getoetst wordt aan het meest recente vastgestelde beleid. De toelichting schiet op dit punt tekort.

**Antwoord:** Dit is correct. Het beleidskader wordt aangepast naar het recent vastgestelde beleid.

7. Omdat het hier gaat om het buitengebied en nabijgelegen natura 2000-gebieden, is het van belang dat er met de provincie vooroverleg heeft plaatsgevonden en de burgers om de hoogte worden gesteld van de uitkomsten van het vooroverleg.

**Antwoord:** Met de provincie heeft intensief overleg plaatsgevonden over dit bestemmingsplan. Zij hebben geen zienswijzen ingediend op het plan en zijn akkoord met het voorliggende plan.

8. Naast een forse aantasting van het uitzicht, wordt de privacy van cliënten onaanvaardbaar aangetast. Vanaf de verbindingsweg is direct zicht op het perceel van cliënten (Oude Dijk 6).

**Antwoord:** De Verbindingsweg ligt ca. 200 meter verwijderd van de woning. Direct zicht op het perceel wordt ontnomen door een struweelhaag welke aan de westzijde van de Verbindingsweg wordt aangeplant. De weg volgt zoveel mogelijk het bestaande maaiveld en wordt landschappelijk in het huidige landschap ingepast. Het landschap zal weliswaar veranderen maar van de gestelde forse aantasting van uitzicht en privacy is geen sprake. Indien eigenaren van mening zijn schade te ondervinden van het plan kunnen zij wellicht in aanmerking komen voor planschade waartoe een separaat verzoek kan worden ingediend.

9. De cliënten worden geconfronteerd met een forse toename van geluid vanwege wegverkeer en het zware wegverkeer en de daarmee gepaard gaande trillingen. De gestelde 3.000 voertuigen per etmaal zijn niet reëel. Door enorme toename in motorvoertuigen zo vlak bij de woning van de cliënten, wordt de luchtkwaliteit ernstig aangetast (oude Dijk 6).

**Antwoord:** Bij enkele woningen worden inderdaad toenames berekend in de geluidbelastingen na aanleg van de Verbindingsweg. Deze vallen binnen de geluidnormen zoals opgenomen in de Wet geluidhinder. Voor enkele woningen is extra onderzoek verricht naar de geluidwering van de gevels omdat voor deze woningen ook hogere waarden verleend moeten worden. Bij dit onderzoek is gekeken naar het wettelijk toegestane binnenniveau uit de Wet geluidhinder en zijn,

indien nodig, verbetervoorstellen gedaan waarmee de geluidwering van de gevel wordt verbeterd en het binnenniveau gewaarborgd blijft.

Aan de grenswaarde voor luchtkwaliteit uit de Wet Milieubeheer wordt ruimschoots voldaan. De bijdrage van het plan is alleen voor NO<sub>2</sub> alleen voor de woning Ringbaan 6 in betekende mate conform het besluit NIBM. Hierbij geldt dat het project of activiteit maximaal 3% van de jaargemiddelde grenswaarde bij mag dragen aan de concentraties fijnstof (PM<sub>10</sub>) of stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>). Voor Pm<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub> is dit 3% van 40 µg/m<sup>3</sup> ofwel 1,2 µg/m<sup>3</sup>.

De NO<sub>2</sub> concentratie bedraagt bij deze woning 14,8 µg/m<sup>3</sup>, de bijdrage van het plan is 1,7 µg/m<sup>3</sup>. Deze concentratie is ruimschoots lager dan de eis van 40 µg/m<sup>3</sup>. Hierdoor zijn er in het kader van luchtkwaliteit geen overwegende bezwaren tegen de aanleg van de Verbindingsweg.

De concentraties luchtkwaliteit bij de woning Oude Dijk 6 zijn opgenomen in onderstaand tabel na aanleg van de Verbindingsweg. De bijdrage van de Verbindingsweg is nihil en in niet betekende mate. Er wordt ruimschoots voldaan aan de eisen die zijn gesteld in de Wet milieubeheer.

Oude Dijk 6	Concentratie µg/m <sup>3</sup>	Bijdrage verbindingsweg µg/m <sup>3</sup>
Pm <sub>10</sub>	15,65	0,02
NO <sub>2</sub>	12,75	0,20
Pm <sub>2,5</sub>	10,19	0,01

10. Het is een vreemde redenering dat fietsers geen gebruik zullen maken van de verbindingsweg omdat er alternatieven zijn. Er is niet voorzien in een veilig fietspad op de verbindingsweg.

**Antwoord:** Binnen het Nederlandse wegontwerp worden op deze erftoegangswegen in de basis geen aanvullende voorzieningen aangebracht voor fietsers. Het aantal bestemmingen in gebied rondom de Verbindingsweg is beperkt en zijn alle via meer voor de hand liggende routes te bereiken.

11. Cliënten hebben vernomen dat Teunissen nog 200 miljoen ton zand extra mag ontgronden. Dit zodat de gemeente de verbindingsweg kan financieren. De extra verkeersbewegingen hiervan zijn niet meegenomen in de stikstof berekeningen.

**Antwoord:** De financiering van de vindt volledig plaats vanuit gemeentegelden. Er is een ontgrondingsvergunning van de Provincie Limburg om zand te winnen en een milieuvergunning waarin het vrachtwagenverkeer geregeld is. Het vergunde aantal kuubs en de vrachtwagenbewegingen zijn onderdeel van het regionale verkeersmodel en dus meegenomen in de rapporten die ten grondslag liggen aan het verkeersmodel. De gewijzigde milieuvergunning van 2 jaar geleden met aangepaste verkeersintensiteiten heeft als input gediend voor de verkeersmodellen en berekeningen voor geluid en stikstof.

12. De afgelopen tijd zijn er heel veel vogels op de velden aanwezig. Dit zal niet meer gebeuren wanneer een drukke weg wordt gerealiseerd. Er is nader soortenonderzoek nodig. Dan kan niet op voorhand met dit plan worden ingestemd. De gevolgen voor natuur moeten eerst inzichtelijk zijn.

**Antwoord:** Zie hiervoor het Mitigatie- en compensatieplan (Kragten, 2021).

13. Waarom voor afwisseling ten westen en ten oosten van de verbindingsweg bomen worden geplant is onduidelijk. Ten behoeve van het uitzicht voor om- en aanwonenden, zoals cliënten, moeten aan weerszijden bomen worden geplant.

**Antwoord:** Doel is om het tracé op een rustige wijze ruimtelijk in het landschap op te nemen, waarbij de weg met toebehorende bermstroken en sloten een als vanzelfsprekende vormgeving krijgen, passend in de omgeving. In navolging van de oudere, bestaande ontsluitingswegen ten

	<p>zuiden van de Ringbaan, wordt ook het tracé van de Verbindingsweg begeleid door een laanbeplanting aan één zijde, zoals dit ook bij de bestaande ontsluitingswegen aanwezig is. Om de weg zo min mogelijk aanwezig te laten zijn in het landschap volgt deze zoveel mogelijk het bestaande maaiveld en wordt aan de westzijde van de weg een struweelhaag geplant.</p>
<b>Conclusie</b>	<p>Gelet op het voorgaande geeft deze zienswijze aanleiding om de toelichting van het bestemmingsplan aan te passen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Het beleidskader wordt aangepast naar het recent vastgestelde beleid: de Strategische Regiovisie Noord-Limburg 2040.</li> </ul>

<b>Naam</b>	<b>S. Zaaknummer 424562</b>
<b>Vraag &amp; antwoord</b>	<p>1. Cliënten vrezen dat de weg afbreuk zal doen aan het natuurlijke karakter van de omgeving. Ook vrezen zij geluidsoverlast te zullen ervaren. Cliënten stellen zich op het standpunt dat het ontwerpbestemmingsplan zonder noodzaak wordt vastgesteld.</p> <p><b>Antwoord:</b> Voor het antwoord op deze stelling wordt verwezen naar de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzerapport.</p> <p>2. De huidige situatie op de Zwarteweg blijft ruim binnen de grenzen. Van de totale hoeveelheid verkeer op de Zwarteweg zou 13% bestaan uit (middel) zwaar verkeer. De verkeersstudie waaraan gerefereerd wordt is niet terug te vinden, waardoor resultaten niet kunnen worden gecontroleerd.</p> <p><b>Antwoord:</b> De verkeersstudie bestaat uit de analyse van het telrapport in het najaar van 2019. In het telrapport (september 2019) blijkt dat er 5.084 mvt/etmaal rijden, waarvan 709 motorvoertuigen bestaan uit (middel)zwaar verkeer, wat neer komt op een percentage van 14%. Het telrapport van september 2019 is toegevoegd als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan.</p> <p>3. Uit verkeersonderzoek dat in 2018 is uitgevoerd door Royal Haskoning zou volgen dat het aantal verkeersbewegingen op de Zwarteweg in de periode van 2010 tot en met 2018 is afgenomen van 5600 (2010), 5200 (2014) naar 4800 in zowel 2016 als in 2018. Ook deze rapportage heb ik niet ontvangen, noch kunnen raadplegen. In de toelichting op het ontwerp bestemmingsplan wordt niet gedefinieerd wat onder '(middel) zwaar verkeer' moet worden verstaan.</p> <p><b>Antwoord:</b> Het verkeersonderzoek waar appellant naar refereert, met daarin een afname van het aantal verkeersbewegingen, is niet bekend. In het najaar van 2019 zijn verkeerstellingen uitgevoerd op de Zwarteweg. Deze verkeerstellingen geven een gemiddeld aantal mvt/etmaal van ca. 5.084 voertuigen. Het telrapport van september 2019 is toegevoegd als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan. Verkeerstellingen en de hierbij gebruikte tellussen tellen het verkeer op basis van lengtes. De lengteklasse van voertuigen is niet zuiver te koppelen aan een gewichtsklasse. Met tellussen wordt geen gewicht gemeten, maar wordt op basis van lengte van het voertuig de gewichtsklasse (Licht, Middel, Zwaar) in beeld gebracht. In het geval van de tellingen op de Zwarteweg wordt verkeer met een lengte van 11,2m en groter gezien als zwaar verkeer. Veel vrachtverkeer (zoals zandkippers, bakwagens, vuilniswagens enz) hebben vaak een lengte kleiner dan 11,2m. Het is dan ook gebruikelijk om middelzware voertuigen (&gt; 5,5m maar &lt;11,2m) samen te voegen.</p> <p>4. De cijfers die in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan genoemd worden geven een vertekend beeld: Een groot deel van het (middel) zwaar verkeer in de richting van of komend vanuit Groesbeek zal via de Zwarteweg blijven rijden (ook na aanleg van de verbindingsweg).</p> <p><b>Antwoord:</b> Door de realisatie van de Verbindingsweg ontstaat een doorgaande route voor het vrachtverkeer tussen Groesbeek en de N271. Naast de realisatie van de Verbindingsweg is</p>

	<p>voorzien in aanpassing van de aansluiting Zwarteweg op de Ringbaan en de afwaardering van de Zwarteweg binnen de bebouwde kom. Hiermee is de huidige route voor vrachtverkeer in de toekomst niet meer aantrekkelijk.</p> <p>5. De winst op de Zwarteweg zal door aanleggen van de geplande verbindingsweg beperkt zijn. Uitgaande van de cijfers zoals deze uit de rapportage uit 2013 blijken zou het aandeel zwaar vrachtverkeer van circa 6% naar ongeveer 4% van het totaal aantal verkeersbewegingen worden teruggebracht. Verder wordt opgemerkt dat de zand- en grindgroeve zal eindigen en daarmee ook het transport van en naar de groeve.</p> <p><b>Antwoord:</b> Zoals reeds toegelicht is het niet alleen de categorie zwaar verkeer die ten grondslag ligt aan de problematiek, zie het antwoord 3 bij deze zienswijze. Er zijn meerdere redenen voor de aanleg van de verbindingsweg. Voor de nut en noodzaak van de verbindingsweg wordt verwezen naar de inleidende tekst van dit zienswijzenrapport.</p> <p>6. Er wordt verwezen naar de uitspraak van 31 maart 2020 (ECLI: NL: RBLIM:2020:2508) van het college met volgende standpunten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Geluid: De toename van de geluidsbelasting is 'zo gering dat deze milieuhygiënisch aanvaardbaar is'. De maximale grenswaarde van 65 dB (A) wordt blijkens onderzoek op geen enkele representatieve woning overschreden.</li> <li>- Luchtverontreiniging: De toename van de emissie van NO2 en PM 10 zijn dermate gering dat deze moeten worden aangemerkt als 'niet in betekenende mate bijdragen'</li> </ul> <p><b>Antwoord:</b> In de zienswijze wordt verwezen naar een procedure bij de Rechtbank Limburg over de milieuvergunning van een zandbedrijf. Deze procedure staat echter volledig los van deze bestemmingsplanprocedure. Om die reden wordt hier verder inhoudelijk niet op ingegaan. Wél wordt opgemerkt dat er meerdere redenen zijn om deze verbindingsweg aan te leggen. Voor de nut en noodzaak van de verbindingsweg verwijzen wij nu wordt verwezen naar de inleidende tekst van dit zienswijzenrapport.</p> <p>7. Waar de verbindingsweg de bewoners van de Zwarteweg zou ontlasten, worden andere inwoners van Milsbeek, de natuur, het landschap en cultuurhistorische/ archeologische vindplaatsen door de aanleg van de weg onevenredig belast.</p> <p><b>Antwoord:</b> Alle belangen worden afgewogen, zowel de belangen van bewoners en bedrijven in het Buitengebied als de belangen van bewoners en bedrijven in Milsbeek of elders in de gemeente. In de inleiding van dit zienswijzenrapport is daarom het nut en de noodzaak uitgebreid toegelicht. Kortheidshalve wordt daarnaar verwezen. Uiteindelijk is de gemeenteraad het orgaan dat een definitief besluit dient te nemen over dit bestemmingsplan. De gemeenteraad is vertegenwoordiging van de bevolking van de gemeente Gennep en zal alle belangen meewegen.</p> <p>8. De verbindingsweg is gepland op gronden waaraan nu de waarde 'Ontwikkelingszone groen' is toegekend. Het is verboden om zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning wegen of andere oppervlakteverhardingen aan te leggen, de bodem af te graven of te egaliseren etc. Ook uit deze bestemming volgt dat het aanleggen van een nieuwe doorgaande verbindingsweg haaks staat op de huidige bestemming van het tracé.</p> <p><b>Antwoord:</b> In het bestemmingsplan 'Buitengebied' is ter plaatse inderdaad een dubbelbestemming 'Waarde – Ontwikkelingszone groen' opgenomen. Daarbij hoort een omgevingsvergunningstelsel waaruit blijkt dat oppervlakteverhardingen alleen na verlening van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden zijn toegestaan. Een vergunning wordt slechts verleend nadat is aangetoond dat er geen onevenredige aantasting van de waarden van de gronden kan plaatsvinden. Op de verbeelding is de dubbelbestemming 'Waarde – Ontwikkelingszone groen' niet meer aangegeven, omdat in het bestemmingsplan reeds middels de uitgevoerde onderzoeken is aangetoond dat er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de waarden van de gronden.</p> <p>9. In casu vindt de activiteit plaats in de Bronsgroene Landschapszone. De compensatie dient aldus in natura plaats te vinden, dient een duurzame situatie op te leveren en dient te worden vastgelegd</p>
--	---

in een compensatieplan en een overeenkomst met GS. Er blijkt niet uit het ontwerp dat dit laatste is gebeurd.

**Antwoord:** zie hiervoor zienswijze B, antwoord 3.

10. De locatie van de geplande verbindingsweg druist volledig in tegen de voorschriften en kernwaarden die de KRW en het POL 2014 voor de beken (Kroonbeek en Aaldonksebeek) voorzien heeft en bemoeilijkt de nog uit te voeren herinrichting van de beken en/of maakt het onmogelijk de gestelde doelstellingen van de herinrichting te bereiken.

**Antwoord:** zie hiervoor zienswijze B, antwoord 4.

11. In de Omgevingsvisie van Gennepe is het plangebied aangewezen als Kerngebied open agrarisch landschap (4A) en als 'Zoekgebied natuur' (4C). Het gemeentelijk kwaliteitsmenu (GKM) is van toepassing op ontwikkelingen die niet zijn toegestaan in het vigerende bestemmingsplan. De aanleg van de verbindingsweg kwalificeert onder de module 'Overige (gebouwde) functies', namelijk als een "niet-commerciële, maatschappelijke voorziening waarbij de vestiging buiten de contour functioneel of ruimtelijk noodzakelijk is".

**Antwoord:** : zoals elders in dit zienswijzenrapport gemotiveerd is aangegeven is er geen sprake van strijd met beleid en regels van gemeente, provincie of welke overheid dan ook. De inhoudelijk deskundigen van de gemeente, provincie en het waterschap hebben uitgebreid overleg gehad over het voorliggende bestemmingsplan. Daarbij zijn ook de aanduidingen uit de Omgevingsvisie Gennepe beschouwd. Daarnaast zijn ook externe adviseurs op het gebied van natuur- en landschap zoals Sovon Vogelonderzoek Nederland betrokken.

12. Voor de genoemde beschermde diersoorten geldt dat op basis van het definitieve ontwerp beoordeeld dient te worden of de aanleg van de weg een barrièrewerking heeft op de verspreiding van diverse soorten en/ of de weg zal leiden tot een toename van verkeersslachtoffers. Belangrijk is daarom dat de weg landschappelijk goed wordt ingepast. Niet blijkt dat de landschappelijke inpassing is beoordeeld en goed bevonden door een ecologisch en/of landschappelijk onderzoeksbureau. Uit het landschappelijk inpassingsplan blijkt op geen enkele manier van enige compensatie voor de natuur als bedoeld in de Beleidsregel Natuurcompensatie 2018 of van kwaliteitsverbetering zoals voorgeschreven in het GKM.

**Antwoord:** Zie hiervoor het Mitigatie- en compensatieplan (Kragten, 2021).

13. De ligging van de weg zo dicht bij de Kroonbeek kan gevolgen hebben op de waterkwaliteit en de biodiversiteit. Dit dient nader te worden onderzocht..

**Antwoord:** zie hiervoor zienswijze B, antwoord 4 en voorgaand antwoord (zienswijze S, antwoord 12).

14. Niet blijkt in hoeverre er een overeenkomst en een Compensatieplan, zoals bedoeld in artikel 7 van de Beleidsregel Natuurcompensatie 2018, zijn opgesteld en voorgelegd aan de Provincie Limburg en zo ja, hoe deze stukken door GS zijn beoordeeld.

**Antwoord:** Zie hiervoor het Mitigatie- en compensatieplan (Kragten, 2021). Het Mitigatie- en compensatieplan is afgestemd met de Provincie Limburg. De Provincie heeft hiermee ingestemd.

15. Uit het ontwerp blijkt niet of deze kosten (nader archeologisch onderzoek) al zijn meegenomen in de begroting van het plan. Het college neemt het (financiële) risico dat überhaupt geen omgevingsvergunning kan worden verleend voor de aanleg van de weg.

**Antwoord:** Conform het rapport van Vestigia (als bijlage deel uitmakend van het bestemmingsplan) wordt voor het zuidelijke en centrale deel van het tracé geadviseerd een vervolgonderzoek uit te voeren door middel van een karterend booronderzoek. Het noordelijke uiteinde van het tracé kan op basis van de uitkomsten van bureau- en veldonderzoek worden vrijgegeven voor de voorgenomen werkzaamheden. Aanvullende onderzoeken maken deel uit van de begroting van het plan.

16. Uit het ontwerp blijkt niet op welke wijze wordt geborgd dat de maximum snelheid niet zal worden overschreden (fysieke snelheidsremmende maatregelen, inrichting kruisingen).

**Antwoord:** De Verbindingsweg is een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een snelheidsregime van 60km/u. Het ontwerp zoals nu voorgesteld sluit hierbij aan, waaronder qua wegbreedte. Om de snelheid ter plaatse van de kruisingen te beperken is wel voorzien in kruispuntplateaus.

17. In het akoestisch onderzoek is niet onderzocht in welke mate de geluidsbelasting op deze woningen (Onderkant 1) toeneemt ten opzicht van de huidige situatie, vóór aanleg van de verbindingsweg. Ook als de geluidsbelasting onder de voorkeursgrenswaarde blijft, kan een forse geluidstoename op deze gevels meespelen bij de vraag in hoeverre er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

**Antwoord:** De Onderkant 1 ligt buiten de te beschouwen geluidzone van de Verbindingsweg en heeft derhalve niet getoetst te worden. Uit een extra berekening is gebleken dat in de huidige situatie (basisjaar 2018) de geluidbelasting op deze woning 50 dB (exclusief aftrek) is vanwege alle wegen gezamenlijk in de omgeving. Na aanleg van de Verbindingsweg is dit 49 dB (exclusief aftrek). Dit is te verklaren doordat er minder verkeer over de Onderkant zal rijden. De geluidbelasting vanwege de toekomstige Verbindingsweg bedraagt op deze woning 40 dB (exclusief aftrek). Hiermee wordt door de aanleg van de Verbindingsweg ruimschoots aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder voldaan. De ontwikkeling van de Verbindingsweg is akoestisch gezien geen verslechtering.

18. Het verrichte onderzoek naar de gevolgen op de luchtkwaliteit baseert zich onder andere op informatie verkregen van Royal Haskoning DHV. De verstrekte verkeersgegevens zijn echter niet bij het ontwerp gevoegd en kunnen daarom niet worden ingezien of gecontroleerd.

**Antwoord:** Verkeersgegevens zijn inmiddels aan indiener verstrekt (verkeersmodel 2023 en input).

19. Hoewel wordt voldaan aan de luchtkwaliteitsnormen, wordt de luchtkwaliteit rondom de verbindingsweg wel degelijk slechter dan nu het geval is. Deze verslechtering dient wel te worden meegenomen bij de beoordeling van de ruimtelijke onderbouwing van het plan.

**Antwoord:** De concentraties luchtkwaliteit bij de woning Onderkant 1 zijn opgenomen in onderstaand tabel na aanleg van de Verbindingsweg. De bijdrage van de Verbindingsweg is nihil en in niet betekende mate. Er wordt ruimschoots voldaan aan de eisen die zijn gesteld in de Wet milieubeheer.

Onderkant 1	Concentratie $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Bijdrage verbindingsweg $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Pm10	15,91	0,03
NO2	13,29	0,25
Pm2,5	10,32	0,01

20. Zijn de kosten die met vervolgonderzoeken gemoeid zijn, meegenomen in de begroting? En kosten voor verkeersremmende maatregelen?

**Antwoord:** Ja, op basis van de vooronderzoeken zijn de kosten voor de vervolgonderzoeken en mogelijke risico's onderdeel van de begroting. De kosten voor aanleg van de weg en de daarbij behorende inrichting (verkeersplateau's), maken onderdeel uit van de begroting.

#### Conclusie

Gelet op het voorgaande geeft deze zienswijze aanleiding om de verbeelding en regels van het bestemmingsplan aan te passen.

- De dubbelbestemming 'Waarde – Ontwikkelingszone groen' wordt weggehaald uit de verbeelding en uit de regels

	- Het telrapport van najaar 2019 is als bijlage bij de toelichting toegevoegd.
--	--

<b>Naam</b>	<b>T. Zaaknummer 419724</b>
<b>Vraag &amp; antwoord</b>	<p>1. Graag zou ik meer informatie willen over de planning van de realisatie van de rondweg om de kernen Ottersum en Ven-Zelderheide. De verbindingsweg lijkt mij een uitgelezen kans om dit te realiseren.</p> <p><b>Antwoord:</b> Dit bestemmingsplan heeft nadrukkelijk betrekking op de verbindingsweg tussen de Ringbaan en de N271 in Milsbeek. Over andere verkeersoplossingen moet nog aparte besluitvorming plaatsvinden. Na het vaststellen van dit bestemmingsplan zal het onderzoek worden opgestart hoe de veiligheid en leefbaarheid voor de kernen Ottersum en Ven-Zelderheide kan worden verbeterd.</p>
<b>Conclusie</b>	Gelet op het voorgaande geeft deze zienswijze geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

<b>Naam</b>	<b>U. Zaaknummer 523048</b>
<b>Vraag &amp; antwoord</b>	<p>1. In de toelichting staat dat het opnemen van een aanvullende regels, zoals een omgevingsvergunningstelsel voor werken en werkzaamheden, niet zinvol wordt geacht. Dit is strijdig met de Beleidslijn grote rivieren, die uit gaat van een tweesporenbeleid. Verzoek is om een dergelijke regeling alsnog hier op te nemen.</p> <p><b>Antwoord:</b> Abusievelijk is in de toelichting opgenomen dat er geen omgevingsvergunningstelsel nodig is. Dit is niet correct. Op de verbeelding en in de planregels is de dubbelbestemming 'Waterstaat – Bergend regime' opgenomen. Een omgevingsvergunningstelsel maakt onderdeel uit van de dubbelbestemming. De tekst in de toelichting over de beleidslijn Grote Rivieren wordt aangepast.</p>
<b>Conclusie</b>	<p>Gelet op het voorgaande geeft deze zienswijze aanleiding om de toelichting van het bestemmingsplan aan te passen.</p> <p>- De tekst in het beleidskader bij Beleidslijn grote rivieren wordt aangepast.</p>

<b>Naam</b>	<b>V. Zaaknummer 424564</b>
<b>Vraag en antwoord</b>	<p>1. Graag zou ik zien dat de bomen langs de verbindingsweg, ter hoogte van de achterzijde van adres Driekronenstraat 14 te Milsbeek, aan de westzijde van de weg worden aangeplant (op perceel Gennep C 1750). Zie kaart in bijlage bij zienswijze.</p> <p><b>Antwoord:</b> Het landschapsplan is naar aanleiding van het mitigatie- en compensatieplan op enkele punten aangepast. De bomenrij is niet gewijzigd i.v.m. de verkeersveiligheid. Wel wordt aan de gehele westzijde van de Verbindingsweg een raster met struweelhaag geplaatst t.b.v. begeleiding van aanwezige soorten.</p>

	<p>2. Het verzoek is om een aparte toe- en afrit tot percelen Gennep C 1750 en Ottersum D 4129 te maken via de verbindingsweg. Momenteel zijn deze percelen alleen bereikbaar via onze oprit en/of erf. Dit zorgt voor overlast. Er is geen recht van overpad geregeld.</p> <p><b>Antwoord:</b> Bij de aanleg van de Verbindingsweg verandert de bereikbaarheid van genoemde percelen t.b.v. onderhoud aan de watergang (Kroonbeek) niet. Binnen het huidige plan worden dan ook geen aparte toe- afritten gerealiseerd voor bereikbaarheid van de watergang.</p> <p>3. Aan de noordzijde van perceel Ottersum D 4129 ligt de Ossenbergsebeek. Hier bevindt zich een gemaal van het Waterschap Limburg. Als er werkzaamheden of controles aan het gemaal plaatsvinden, wordt gebruik gemaakt van onze oprit om het gemaal te bereiken. Het zou wenselijk zijn dat ook hiervoor een aparte toe- en afrit vanuit de verbindingsweg wordt aangelegd om zodoende overlast te beëindigen.</p> <p><b>Antwoord:</b> Bij de aanleg van de Verbindingsweg verandert de bereikbaarheid van genoemde perceel t.b.v. onderhoud aan watergang en/of gemaal niet. Binnen het huidige plan worden dan ook geen aparte toe- afritten gerealiseerd voor bereikbaarheid van de watergang en of gemaal.</p>
<b>Conclusie</b>	Gelet op het voorgaande ziet het college in deze zienswijze geen aanleiding om het besluit aan te passen.

<b>Naam</b>	<b>W. Zaaknummer 424578</b>
<b>Vraag &amp; antwoord</b>	<p>1. I.v.m. de korte afstand huis/weg, ben ik van mening dat het noodzakelijk is dat de geluidsbron de piek belasting met alle frequentie weergeeft. Ook wel "pink noise" genoemd. Daarnaast dat de meting met wegingscurve C gedaan wordt. Met name door de korte afstand huis/weg worden de lage frequentie/trillingen niet geabsorbeerd door de grond en de door kleine afstand huis/weg. Dit zijn de frequenties die buiten een gebruikelijke A wegingscurve vallen. Maar zeer duidelijk aanwezig zijn.</p> <p><b>Antwoord:</b> In de Wetgeving is vastgelegd dat voor de toetsing van de geluidbelasting uit gegaan dient te worden van A-gewogen geluidbelastingen. Bij de woning Ringbaan 6 moeten hogere waarden verleend worden. Daarom is naar aanleiding van het akoestisch rapport met behulp van een ruisbron welke roze ruis produceert en een geluidmeter de geluidwering bepaald van deze woning conform de wettelijke norm NEN5077. Hierbij wordt eerst binnen gemeten en vervolgens buiten. Het verschil hiertussen en na correctie van de nagalmtijd betreft de geluidwering. Hierin wordt geen onderscheid gemaakt in de verschillende wegingscurve. Er is geen wetgeving voorhanden welke de C wegingscurve voorschrijft. Bij roze ruis heeft elke octaafband dezelfde hoeveelheid energie hierdoor kan ook in de lagere frequenties de geluidwering goed bepaald worden.</p> <p>2. Ik begreep dat er ook rekening wordt gehouden met snelheden die afwijken van de toegestane snelheid. Dat gaat hier soms ver boven de maximum snelheid uit. Dit heb ik ook aan de politie laten weten op 05 april 2020. Met de vraag of ze iets aan de snelheid kunnen doen.</p> <p><b>Antwoord:</b> De Ringbaan wordt voorzien van een nieuwe (geluid reducerende) deklaag met een breedte van 6,00 meter. De kantmarkeringen worden aangepast in lijn met de markering op de Verbindingsweg. Dit passend bij een 60 km/h erftoegangsweg. Ter hoogte van de kruisingsvlakken worden verkeersplateaus aangebracht als snelheid verlagende maatregel. Handhaving van de toegestane snelheid is verder inderdaad een taak van de politie en niet van de gemeente.</p>



<b>Conclusie</b>	Gelet op het voorgaande geeft deze zienswijze geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.
------------------	---

<b>Naam</b>	<b>X. Zaaknummer 424579</b>
<b>Vraag &amp; antwoord</b>	<p>1. Vooralsnog lijkt nut en noodzaak voor de aanleg van een verbindingsweg niet voldoende bewezen. Eerder is al aangenomen (in het MER) dat het vrachtverkeer over de Zwarteweg en de Ringbaan goed mogelijk is en er geen aanleiding bestaat om een verbindingsweg aan te leggen. De vergunning voor de zandwinning is tijdelijk en het is niet economisch verantwoord om zo kort voor afloop van de termijn een verbindingsweg aan te leggen.</p> <p><b>Antwoord:</b> Indiener haalt passages aan uit een rapport (MER) van een andere procedure en van jaren geleden. Voor de verbindingsweg zijn de huidige actuele rapporten bij dit bestemmingsplan relevant en geen rapporten uit andere procedures. Van een tijdelijke situatie zoals gesteld wordt in de zienswijze, is geen sprake. Er zijn namelijk meerdere redenen voor de aanleg van de Verbindingsweg. Verwezen wordt naar de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzenrapport</p> <p>2. Op geen enkele wijze wordt aangetoond dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening en dat alle belangen zorgvuldig zijn onderzocht en transparant tegen elkaar zijn afgewogen.</p> <p><b>Antwoord:</b> Zie hiervoor zienswijze B, antwoord 1.</p> <p>3. Deze verbindingsweg zal het leefgebied van bijzondere diersoorten ernstig verstoren. De waardevolle Kroonbeek zal grote schade oplopen. Er kan dus onmogelijk sprake zijn van behoud van natuurwaarden. De gevolgen voor de natuur zijn onvoldoende gedegen onderzocht.</p> <p><b>Antwoord:</b> zie hiervoor zienswijze F, antwoord 9.</p> <p>4. De aanleg van een verbindingsweg kan onmogelijk in harmonie samen gaan met de bestaande wandel- en fietsroutes. Daarnaast voorzien wij problemen met de verkeersveiligheid op de Driekronenstraat. Deze straat zal ons inziens gebruikt gaan worden als mogelijke sluiproute naar Gennepe, waardoor toename aan verkeer zal ontstaan.</p> <p><b>Antwoord:</b> De bestaande wandel- en fietsroutes zijn in kaart gebracht en worden ingepast in het civieltechnisch ontwerp. De verkeerssituatie in de Driekronenstraat zal veranderen. De Driekronenstraat ter hoogte van CNC wordt "geknipt" (gesloten voor doorgaand verkeer). Het is dus onmogelijk voor verkeer om deze route te gebruiken als sluiproute. Dit verkeer zal gebruik gaan maken van de Verbindingsweg.</p> <p>5. In de aanwezige documenten is niet bewezen dat de verbindingsweg nodig is uit een oogpunt van verkeer of verkeersveiligheid. Ook is niet aangetoond of de weg na 2018 (einde zand- en grindwinning) nog nodig is voor overig verkeer.</p> <p><b>Antwoord:</b> De verbindingsweg is niet alleen bedoeld voor zandverkeer. Er zijn namelijk meerdere redenen voor de aanleg van de Verbindingsweg. Verwezen wordt naar de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzenrapport.</p>
<b>Conclusie</b>	Gelet op het voorgaande geeft deze zienswijze geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

<b>Naam</b>	<b>Y. Zaaknummer 424580</b>
<b>Vraag &amp; antwoord</b>	<p>1. In zijn algemeenheid missen wij een goede motivering van de nut en noodzaak in het ontwerpbestemmingsplan met betrekking tot de aan te leggen weg. Temeer daar de voorgestelde ontwikkeling best een forse ingreep is in het landschap ter plekke met een permanent effect.</p> <p><b>Antwoord:</b> Voor het antwoord op deze vraag verwijzen wij u naar de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzer rapport.</p> <p>2. De Kroonbeek is beleidsmatig in beeld als een nog in te richten ecologische verbindingszone tussen het Niersdal en het achterliggende gebied met o.a. het Koningsven. Het voorliggend ontwerp houdt op enkele trajecten hiermee onvoldoende rekening. In het plan wordt gesteld dat waar de weg de beek raakt, 5 meter afstand tussen de weg en de beek voldoende is. Om deze verbinding goed te laten functioneren is o.i. beduidend meer nodig dan 5 meter.</p> <p><b>Antwoord:</b> zie hiervoor zienswijze B, antwoord 4.</p> <p>3. Ook vinden wij het een gemiste kans dat aanleg van de weg niet gecombineerd wordt met aanleg van de ecologische verbindingszone, ook al zou inrichting van de beek gefaseerd plaatsvinden. In het wegtracé zitten enkele overkluizingen over de beek. Het plan maakt niet inzichtelijk of en op welke wijze deze worden ingericht vanuit ecologie.</p> <p><b>Antwoord:</b> zie hiervoor zienswijze B, antwoord 20.</p>
<b>Conclusie</b>	Gelet op het voorgaande geeft deze zienswijze geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

<b>Naam</b>	<b>Z. Zaaknummer 424581</b>
<b>Vraag &amp; antwoord</b>	<p>1. U dient alle belangen, ook die van omwonenden, in kaart te brengen en vervolgens te wegen. Als u dit doet, zult u niet anders dan kunnen concluderen dat het onderhavige plan niet strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening.</p> <p><b>Antwoord:</b> Alle belangen zijn in kaart gebracht en worden afgewogen, zowel de belangen van bewoners en bedrijven in het Buitengebied als de belangen van bewoners en bedrijven in Milsbeek of elders in de gemeente. In de inleiding van dit zienswijzenrapport is daarom het nut en de noodzaak uitgebreid toegelicht. Korthedshalve wordt daarnaar verwezen. Uiteindelijk is de gemeenteraad het orgaan dat een definitief besluit dient te nemen over dit bestemmingsplan. De gemeenteraad is vertegenwoordiging van de bevolking van de gemeente Gennep en zal alle belangen meewegen.</p> <p>2. Verwezen wordt naar het besluit van de raad van 15 december 2014. De redenen om toen nee te zeggen tegen een nieuwe verbindingsweg zijn nu ook nog onverkort van kracht.</p> <p><b>Antwoord:</b> Verwezen wordt in de zienswijze naar de voorgeschiedenis en een eerder besluit van de raad uit 2014. De huidige gemeenteraad is in 2018 samengesteld na de laatste verkiezingen. In het na de verkiezingen opgestelde coalitieakkoord staat dat de situatie rondom de Zwarteweg opnieuw bekeken zou worden. Dat is inmiddels gebeurd en heeft geleid tot het nu voorliggende bestemmingsplan. Er zijn meerdere redenen voor de aanleg van de Verbindingsweg. Verwezen wordt naar de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzenrapport.</p> <p>3. Er wordt gewezen op de overwegingen van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in de uitspraak van 13 januari 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:30) naar aanleiding van het beroep</p>

dat is ingesteld tegen de weigering het bestemmingsplan "Rondweg Milsbeek" vast te stellen (**diverse citaten zijn toegevoegd aan zienswijze**). Deze uitspraken zijn ook vandaag nog steeds onverkort op.

**Antwoord:** Verwezen wordt in de zienswijze naar de procedure bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uit 2016. Dit is een uitspraak van 5 jaar geleden over een bestemmingsplan van 7 jaren geleden dat over een ander tracé ging. Overwegingen uit die uitspraak hebben niet één-op-één op deze bestemmingsplanprocedure betrekking. De huidige gemeenteraad is in 2018 samengesteld na de laatste verkiezingen. In het na de verkiezingen opgestelde coalitieakkoord staat dat de situatie rondom de Zwarteweg opnieuw bekeken zou worden. Dat is inmiddels gebeurd en heeft geleid tot het nu voorliggende bestemmingsplan. Er zijn meerdere redenen voor de aanleg van de Verbindingsweg. Verwezen wordt naar de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzenrapport.

4. Feit is dat het plan wel degelijk in strijd is met het POL, de Omgevingsverordening Limburg en de Omgevingsvisie Gennep (**diverse citaten uit deze beleidstukken zijn toegevoegd aan de zienswijze**). Het is volstrekt ongeloofwaardig als gesteld wordt dat de aanleg van een weg hiermee in overeenstemming is.

**Antwoord:** deze mening wordt niet gedeeld. In het bestemmingsplan, alle bijbehorende rapporten en dit zienswijzenrapport is uitgebreid gemotiveerd dat geen sprake is van strijd met beleid en regelgeving. Onder andere met de Provincie Limburg – die opsteller is van het POL en de Omgevingsverordening Limburg - heeft uitgebreid overleg plaatsgevonden. De provincie is akkoord met het voorliggende plan en heeft om die reden ook geen zienswijze ingediend.

5. Een feit is dat de zandwinning niet oneindig is; deze stopt in 2028 (immers tot zolang geldt de vergunning). Dus waarom nu nog elders een weg aanleggen die uiteindelijk maar een zeer beperkt nut zal hebben?

**Antwoord:** Er is een ontgrondingsvergunning verleend door de provincie met een looptijd tot 2032 en niet 2028 zoals gesteld wordt. Los daarvan wordt de weg niet alleen voor het zandverkeer gerealiseerd. Er zijn meerdere redenen, deze staan uitgelegd in de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzenrapport.

6. Feit is dat je de door de aanleg van de weg het landschap onherroepelijk aantast. Het uitzicht van de cliënten wordt aanzienlijk aangetast. Feit is dat de weg gewoon zichtbaar blijft omdat zoals het ontwerp zegt dat er ook rekening moet worden gehouden met het zicht van de automobilist op het landschap. Er worden weliswaar bomen aangeplant, maar bestaande waardevolle bomen worden gekapt.

**Antwoord:** Voor de aanleg van de weg is het noodzakelijk om enkele bomen te kappen. De weg wordt landschappelijk ingepast in het wegbeeld conform bijlage 1 en paragraaf 4.4. van de toelichting.

7. Verder wijs ik er nog op dat in artikel 5.3.2 van de planvoorschriften de landschappelijke inpassing weliswaar als voorwaardelijke verplichting is opgenomen maar volstrekt onduidelijk is wat die landschappelijke inpassing nu concreet inhoudt; er is immers slechts een algemene tekening voorhanden. Bovendien is onduidelijk althans onvoldoende concreet omschreven wat "duurzaam in stand gehouden wordt" betekent.

**Antwoord:** De inhoud van het landschappelijk inpassingsplan is op basis van het Mitigatie- en Compensatieplan aangepast. Op bijlage 1 is het nieuwe plan weergegeven en in paragraaf 4.4 van de toelichting treft u een omschrijving van de inhoud van het landschappelijk inpassingsplan. Met de term 'duurzaam in stand houden' wordt bedoeld dat de keuze van beplanting en onderhoudsregime is afgestemd op huidige en toekomstige ontwikkelingen en dat het groen op deze wijze geborgd is. Doordat het landschappelijk inpassingsplan in de regels van het bestemmingsplan is opgenomen, is ook de gemeente verplicht zich hier aan te houden.

	<p>8. Uit de stukken blijkt dat het plan niet mer-(beoordelings)plichtig lijkt en er ook geen vormvrije mer-beoordelingsplicht lijkt te gelden. Het had het college gesierd als zij vrijwillig de mer-procedure hadden gevolgd en het milieu-effectrapport ter inzage hadden gelegd.</p> <p><b>Antwoord:</b> zie hiervoor zienswijze B, antwoord 26.</p> <p>9. Feit is dat de aanleg van de weg een aanzienlijke impact heeft op een groot aantal dier- en plantensoorten. Feit is ook dat het ontwerpbestemmingsplan erkent dat er een negatieve impact is op beschermde soorten. Maar de landschappelijke inpassing, zo wordt gesteld, zou dat tegengaan. Echter is volstrekt onduidelijk wat die inpassing precies inhoudt. Ik pleit er dan ook voor dat eerst nader en uitgebreider onderzoek wordt gedaan.</p> <p><b>Antwoord:</b> zie hiervoor zienswijze F, antwoord 9.</p>
<b>Conclusie</b>	<p>Gelet op het voorgaande geeft deze zienswijze aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aanpassing bijlage 1 landschappelijk inpassingsplan</li> <li>- Aanpassing paragraaf 4.4. toelichting</li> </ul>

<b>Naam</b>	<b>ZA. Zaaknummer 424979</b>
<b>Vraag &amp; antwoord</b>	<p>1. De termijn tussen aanleg van de weg en het einde van de huidige concessie voor zandwinnen is wel wat kort (7-8 jaar). Is het dan verantwoord om zoveel geld uit te geven voor de aanleg van die weg (€10.000.000,- begroot). Zijn er geen goedkopere alternatieven?</p> <p><b>Antwoord:</b> De weg wordt niet alleen voor het zandverkeer gerealiseerd. Er zijn meerdere redenen, deze staan uitgelegd in de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzenrapport.</p> <p>2. Het beste alternatief is, daar waar het verkeer op de Zwarteweg langs de bebouwde kom van Milsbeek gaat, een snelheidsbeperking in te stellen, eventueel alleen geldend voor het zand- en grintvervoer. Al dan niet in combinatie met verkeersdrempels. Bijkomend voordeel van een snelheidsbeperking: minder geluidsoverlast en veel minder trillingen.</p> <p><b>Antwoord:</b> Het instellen van een (algemene) snelheidsverlaging is in het verleden reeds onderzocht en heeft onvoldoende effect op de overlast omdat de huidige route blijft bestaan. Een snelheidsverlaging voor een specifieke weggebruiker is in Nederland niet handhaafbaar. De voorgestelde maatregelen in combinatie drempels in combinatie met vrachtverkeer dragen juist bij aan het vergroten van de geluidsoverlast (remmen – optrekken) en trillingshinder.</p> <p>3. Het overlastgevend vrachtverkeer vormt maar een gering % van het totale verkeer over de Zwarteweg. Ook de geluidsoverlast van een vrachtwagen is niet veel meer dan van veel (personen)auto's. Dus hoeveel winst is er eigenlijk te boeken met het weren van het vrachtverkeer?</p> <p><b>Antwoord:</b> Het door indiener gestelde is onjuist. De hoeveelheid (middel)zwaar verkeer op de Zwarteweg bedraagt 13%. Dit is voor een weg door de kern van een dorp een hoog percentage (middel)zwaar vrachtverkeer. Daarnaast is het juist deze groep voertuigen die het grootste effect heeft op geluidsbelasting en trillinghinder.</p> <p>4. Ik heb ernstige bezwaren tegen een verlenging van de huidige concessie aan Teunessen. Het gebied ten zuiden van st. Jansberg en Reichswald is in geomorfologisch opzicht bijzonder. Een fluvio-glaciale stroomvlakte is tamelijk uniek voor Nederland. Een nog verdere uitbreiding van de zandwinconcessie na 3032 tast dit unieke bodemarchief nog verder aan.</p>

	<p><b>Antwoord:</b> deze procedure heeft geen betrekking op een verlenging van de ontgrondingsvergunning van het genoemde zandwinbedrijf. Sterker nog, de gemeente besluit niet over ontgrondingsvergunningen, daarvoor is de Provincie Limburg het bevoegd gezag.</p> <p>5. Veel automobilisten, komend vanaf het zuiden, zullen ongetwijfeld gebruik maken van de nieuwe route. Toch zal ook de huidige Zwarteweg druk blijven.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Waarom wordt, ondanks de vrome voornemens op vele klimaatconferenties, telkens weer gekozen voor verdere facilitering van het autoverkeer?</li> <li>Gaan meer automobilisten gebruik maken van de nieuwe verbinding om richting Groesbeek te gaan, dan wordt het noordelijk deel van de Zwarteweg nog drukker dan ze nu al is. Voor fietsers is de drukte op de Holleweg een crime, vooral in de spitsuren. Veel automobilisten rijden er te hard en snijden de binnenbochten af en nemen zo het hele fietsgedeelte van de Holleweg mee.</li> </ol> <p><b>Antwoord 5a:</b> Voor het antwoord op deze vraag wordt verwezen naar de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzenrapport.</p> <p><b>Antwoord 5b:</b> Om de verkeerskundige effecten van de Verbindingsweg Gennepe in kaart te brengen is met behulp van het Verkeersmodel Noord – Limburg inzichtelijk gemaakt wat de effecten zijn van de realisatie van de Verbindingsweg. Op basis van de verkeersmodelberekeningen is het niet aannemelijk dat het op de Holleweg drukker wordt door de realisatie van de Verbindingsweg.</p> <p>6. Invloed op natuur, in het bijzonder de (vogel)fauna. In het rapport van bureau Kragten wordt uitgebreid ingegaan op de gevolgen van de weg voor diverse diergroepen, zij het voornamelijk gebaseerd op bronnenonderzoek en weinig op eigen veldwerk. Eén bezoek half mei om broedvogels vast te stellen is beslist onvoldoende. Een tweede bezwaar is dat er in dit rapport alleen maar aandacht is voor bepaalde (vogel)soorten die wettelijk zelf of via hun nestplaatsen beschermd zijn. Er is geen aandacht voor de bescherming van ecosystemen.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><u>Uilen.</u> Gemeld wordt dat nader onderzoek nodig is. Dat is inderdaad nodig, want ik ken alleen langs de Hondsiepse Baan, ten zuiden van de Ringbaan nog 3 extra steenuil territoria. Ook moet er nog een tweede kerkuilterritorium zijn in de omgeving van de Horsestraat. Dat het biotoopverlies voor de (steen)uilen marginaal is, zoals Kragten stelt, onderschrijf ik niet: de steenuilen jagen ook buiten de 500 m zone (waarnemingen langs Kroonbeek en in de Kroningsvennen). De huidige cultuurgrasland is zo arm aan dierslijk leven en de percelen zijn zo groot dat roofvogels, w.o. uilen, veelal de randen van die percelen moeten opzoeken om voldoende prooien te vinden. De actieradius van de overige roofvogels is nog veel groter dan van de steenuil. Zo jagen in het gebied ook de ransuil en vermoedelijk de bosuil.</li> <li><u>Andere roofvogels.</u> In tegenstellen wat het rapport meldt, heeft er wel een buizerd in het plangebied gebroed. Het plangebied ligt ruim binnen het jachtgebied van buizerds van 4 aangrenzende broedterritoria. Verder jaagt de torenvalk er regelmatig en verder sperwer, haviken en wespindief. In het winterhalfjaar tevens Kiekendieven, wouwen en smelleken.</li> <li>In het rapport van Kragten is geen aandacht voor het belang van het gebied voor wintervogels. Zelf voer ik elke winter een telling uit in het gebied. Langs de Kroonbeek heb ik diverse beekminnende soorten aangetroffen: zoals ijsvogel, witgat, waterpieper, dodaars en grote gele kwikstaart. Daarnaast algemener, zoals blauwe reiger, grote zilverreiger en zelfs 1x een aalscholver.</li> <li><u>Rustgebied.</u> Het plangebied ligt in zo ongeveer het laatst overgebleven rustgebied voor winterganzen in het gebied Milsbeek-Ottersum. Het gaat hierbij vooral om Kolgans en toendrarietgans.</li> <li><u>Wegbermen.</u> Roofvogels zoeken hun prooien veelvuldig in minder intensief beheerde wegbermen. Vooral de kerkuil, steenuil en de buizerd vallen daarbij veelvuldig als verkeersslachtoffer. Dat geldt ook voor zoogdieren als wezel, hermelijn of das.</li> </ol> <p><b>Antwoord:</b> Zie hiervoor zienswijze P, antwoord 19.</p>
<b>Conclusie</b>	Gelet op het voorgaande geeft deze zienswijze geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

<b>Naam</b>	<b>ZB. Zaaknummer 420678</b>
<b>Vraag &amp; antwoord</b>	<p>1. De loop van de circumvallatielinie zoals in rood aangegeven in de toelichting bijlage 12 Archeologisch BO en IVO pagina 18 is zeker niet correct. Een aanvullende booronderzoek ten noorden van de Kroefsestraat door middel van een raai van boringen op maximaal 1 meter is wenselijk.</p> <p><b>Antwoord:</b> In de rapportage is geadviseerd een aanvullend karterend booronderzoek conform methode A3 of methode A6 uit te voeren. Deze methodes zijn voldoende om de ligging van de circumvallatielinie vast te stellen. Indien de Stichting Cultuurbehoud beschikt over aanvullende of betere informatie omtrent de circumvallatielinie, dan wordt het op prijs gesteld deze met de gemeente te delen. In dat geval kan die informatie meegenomen worden in het boorplan van het nog uit te voeren karterende booronderzoek.</p> <p>2. Stichting Cultuurbehoud Milsbeek acht het van groot belang om indien mogelijk de ligging van de Hawkins Line vast te stellen. De geplande Verbindingsweg zal de Hawkins Line kruisen.</p> <p><b>Antwoord:</b> Hartelijk dank voor deze aanvulling. Uit onderzoek blijkt inderdaad dat genoemde Hawkins Link de Verbindingsweg kruist. De informatie wordt meegenomen in het boorplan van het nog uit te voeren karterende booronderzoek.</p> <p>3. Stichting Cultuurbehoud Milsbeek vraagt om alle werkzaamheden ten behoeve van de aanleg van de Verbindingsweg tussen het dal van de Aaldonksebeek en Rijksweg N271 archeologisch te begeleiden. Dit is ook noodzakelijk in verband met de archeologische vondsten die eerder in het gebied gedaan zijn.</p> <p><b>Antwoord:</b> Archeologische begeleiding is niet voorzien. Indien blijkt dat uit karterend bodemonderzoek dit noodzakelijk wordt geacht, zal dit onderdeel worden van de werkzaamheden.</p>
<b>Conclusie</b>	Gelet op het voorgaande geeft deze zienswijze geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

<b>Naam</b>	<b>ZC. Zaaknummer 423608</b>
<b>Vraag &amp; antwoord</b>	<p>1. Alles bij elkaar zijn er heel veel verbeterde verkeersveiligheidsmaatregelen genomen op de Zwarteweg en Ringbaan. Hoezo verbeteren van verkeersveiligheidsmaatregelen voor een verbindingsweg om Milsbeek?</p> <p><b>Antwoord:</b> Voor het antwoord op deze vraag wordt verwezen naar de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzerapport.</p> <p>2. Er wordt aangegeven dat er mogelijk voor de toekomst een rondweg om Ven-Zelderheide en Ottersum gelegd kan gaan worden. Hoezo een rondweg om Ven-Zelderheide en Ottersum? We hebben al de rondweg om Gennep en de A77 waar vrachtverkeer gebruik van kan gaan maken.</p> <p><b>Antwoord:</b> De aanleg van de Verbindingsweg maakt onderdeel uit van totaaloplossing om doorgaand verkeer te weren uit de dorpskernen van Milsbeek, Ottersum en Ven-Zelderheide, wat onderdeel is van het collegeprogramma en is vernoemd in de stukken van de verkeerskoepel. Welke vorm dit gaat krijgen is nog niet bekend. Dit bestemmingsplan heeft nadrukkelijk betrekking op de verbindingsweg tussen de Ringbaan en de N271 in Milsbeek. Over andere verkeersoplossingen moet nog aparte besluitvorming plaatsvinden. Na het vaststellen van dit</p>

	<p>bestemmingsplan zal het onderzoek worden opgestart hoe de veiligheid en leefbaarheid voor de kernen Ottersum en Ven-Zelderheide kan worden verbeterd.</p> <p>3. Mijns inziens worden de Natura 2000 gebieden en de te verwachten toekomstige ontwikkelingen waarbij deze gebieden uitgebreid worden onvoldoende meegenomen. De onderzoeken zijn deels gebaseerd op te oude informatie vanuit oud onderzoek en er wordt niet ingegaan op huidige ontwikkelingen.</p> <p><b>Antwoord:</b> Alle onderzoeken voor het bestemmingsplan zijn geactualiseerd en/of volledig opnieuw uitgevoerd, waarmee resultaten niet zijn gebaseerd op oude informatie.</p> <p>4. Het lijkt of de weging niet gemaakt wordt wat de weg kost, hoe het landschap aangetast wordt, hoe enkele aanwonenden geschaad worden. Er zijn belanghebbenden die mee hebben gestemd in de gemeenteraad terwijl ze dat niet mochten naar mijn mening. Een integriteitstoets door een externe partij zou gepast zijn om hier onderzoek naar te doen.</p> <p><b>Antwoord:</b> verwezen wordt naar een stemming in de gemeenteraad. Dit bestemmingsplan is echter nog niet behandeld in de gemeenteraad maar alleen in het college van burgemeester en wethouders. De opmerking ziet dan ook waarschijnlijk op een andere stemming. Deze heeft geen betrekking op het bestemmingsplan en laten wij daarom onbesproken. Wat betreft de weging over kosten, aantasting landschap en belangen van aanwonenden het volgende. Alle belangen worden afgewogen, zowel de belangen van bewoners in het Buitengebied als de belangen van bewoners in Milsbeek of elders in de gemeente. In de inleiding van dit zienswijzenrapport is daarom het nut en de noodzaak uitgebreid toegelicht. Korthedshalve wordt daarnaar verwezen. Uiteindelijk is de gemeenteraad het orgaan dat een definitief besluit dient te nemen over dit bestemmingsplan. De gemeenteraad vertegenwoordigt de bevolking van de gemeente Gennep en zal alle belangen meewegen.</p> <p>5. Met betrekking tot de toeristische maatregelen is er al veel gerealiseerd in de gemeente Gennep. Er gaat ook een verbetering van de toeristische routes komen volgens het ontwerpbestemmingsplan. Welke toeristische maatregelen worden verbeterd?</p> <p><b>Antwoord:</b> Bestaande recreatieve verbindingen (ruiter- wandel- en fietsroutes) worden in stand gehouden. Er worden geen verbeteringen van toeristische routes in het bestemmingsplan meegenomen.</p> <p>6. U geeft aan dat er geen M.E.R.-procedure hoeft te worden doorlopen. Op grond van welke argumenten hoeft er geen M.E.R.-procedure doorlopen te worden?</p> <p><b>Antwoord:</b> zie hiervoor zienswijze B, antwoord 26.</p> <p>7. Wat zijn de meest recente cijfers met betrekking tot vervoersbewegingen op de Zwarteweg in Milsbeek? (splitsing in zwaar, midden en normaal verkeer). Worden de geluidsnormen volgens de laatste wettelijke regels overschreden? Van welke datum zijn deze cijfers met betrekking tot de vervoersbewegingen over de Zwarteweg in Milsbeek?</p> <p><b>Antwoord:</b> De gehanteerde cijfers zijn uit najaar 2019. In het wettelijke systeem van geluidsnormen uit de Wet geluidhinder zijn er zogenaamde “voorkeursgrenswaarden” en “maximale ontheffingswaarden”. De maximale ontheffingswaarden worden als gevolg van dit bestemmingsplan voor de Verbindingsweg nergens overschreden. De voorkeursgrenswaarden worden bij 3 woningen in de omgeving overschreden. In die situaties is extra onderzoek verricht. Voor het overige wordt verwezen naar de paragraaf nut en noodzaak in de inleiding van dit zienswijzenrapport. Daar is namelijk ook de splitsing in verkeer verder toegelicht.</p> <p>8. Zijn deze cijfers dusdanig wat betreft normoverschrijding (vracht)verkeer dat een nieuwe verbindingsweg noodzakelijk is en op grond van welke argumenten? Wat is de definitie van zwaar, midden en normaal verkeer?</p>
--	---

	<p><b>Antwoord:</b> Voor het antwoord op deze vraag wordt verwezen naar de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzenrapport en hetgeen wij eerder over de afweging van diverse belangen hebben toegelicht.</p> <p>9. Wat zijn de meest recente cijfers met betrekking tot vervoersbewegingen in Ven-Zelderheide, Ottersum, Gennep rondweg en A77? Van welke datum zijn deze cijfers met betrekking tot de vervoersbewegingen in Ven-Zelderheide, Ottersum, rondweg Gennep en A77 ? (splitsing in zwaar, midden en normaal verkeer).</p> <p><b>Antwoord:</b> deze informatie is niet relevant voor de aanleg van Verbindingsweg en wordt om die reden niet verder besproken in deze procedure. Voor het overige wordt verwezen naar de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzenrapport.</p> <p>10. Wat worden de verwachte vervoersbewegingen in Milsbeek, Ven-Zelderheide, Ottersum, Gennep rondweg en A77? (splitsing in zwaar, midden en normaal verkeer). Op welke (aan te nemen) feiten zijn deze cijfers gebaseerd?</p> <p><b>Antwoord:</b> deze informatie is niet relevant voor de aanleg van Verbindingsweg en wordt om die reden niet verder besproken in deze procedure. Voor het overige wordt verwezen naar de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzenrapport.</p> <p>11. Is te verwachten op basis van deze onderzoekscijfers dat een mogelijke toekomstige rondweg om Ven-Zelderheide en Ottersum noodzakelijk is en waarom? Is er overleg geweest met de gemeente Berg en Dal, provincie Gelderland, provincie Noord-Brabant en met de gemeente Kleve (D) met betrekking tot de verkeersonderzoeken? Zo ja, wat zijn de uitkomsten van deze overleggen? Zo nee, waarom niet?</p> <p><b>Antwoord:</b> Deze procedure heeft betrekking op de Verbindingsweg tussen de Ringbaan en de N217 in Milsbeek. Eventuele toekomstige wegen zijn nu niet aan de orde. Er is gebruik gemaakt van een algemeen geaccepteerd verkeersmodel dat veelvuldig voor dit soort projecten in heel Nederland gebruikt wordt. Verder is de wettelijke procedure correct doorlopen en is iedereen in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen. De in de zienswijze genoemde gemeentes en provincies hebben daarvan geen gebruik gemaakt. De Provincie Limburg en het Waterschap Limburg hebben expliciet akkoord gegeven op het voorliggende bestemmingsplan.</p> <p>12. Is er overleg geweest met de Provincie Limburg en andere belanghebbenden met betrekking tot de verbindingsweg en de Lob van Gennep? Wat is de uitkomst van deze overleggen? (Bezwaarmaking versus geen bezwaarmaking).</p> <p><b>Antwoord:</b> Er is geen inhoudelijk raakvlak tussen het MIRT-project Lob van Gennep en het ontwerp bestemmingsplan Verbindingsweg Milsbeek. Er is daarom geen noodzaak om de besluitvorming volgorde te laten plaatsvinden. Beide projectorganisaties hebben wel regelmatig overleg met elkaar, om de voortgang en inhoud met elkaar af te stemmen. Ook met de Provincie Limburg is overleg geweest. Zij zijn akkoord met het voorgenomen plan.</p> <p>13. Zijn er in de toekomst nog meer ontzandingen te verwachten in de gemeente Gennep (uitbreiding nieuwe zandwinning e/o verdieping van bestaande zandwinningen) dan wel omliggende gemeenten (ook Duitsland erbij betrekken)?</p> <p><b>Antwoord:</b> in Nederland worden vergunning voor ontgrondingen door de provincies verleend en niet door gemeentes. Dat geldt ook voor de ontgrondingsvergunningen in de gemeente Gennep. Deze vraag kan dus niet beantwoord worden omdat de provincie hierover beslist en niet de gemeente. De geldende ontgrondingsvergunning van de provincie voor de zandwinning Koningsven-De Diepen geldt tot 2032.</p> <p>14. Worden er in de toekomst (nieuwe) industrieterreinen ontwikkelt dan wel uitgebreid in de gemeente Gennep en/of omliggende gemeenten (ook Duitsland hierin betrekken) die een uitbreiding van het wegennet rechtvaardigen?</p>
--	--



**Antwoord:** Alle toekomstige ontwikkelingen waarover de formele besluitvorming is afgerond maken onderdeel uit van het verkeersmodel. Voor de uitbreiding van het wegennet in de zin van de Verbindingsweg wordt verwezen naar de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst.

15. Is er een relatie tussen het ontwerpbestemmingsplan verbindingsweg Milsbeek en het voorontwerp bestemmingsplan uitbreiding haven Heijen? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord:** Nee, er is geen relatie tussen beide projecten. Bovendien is het bestemmingsplan Haven Heijen in een andere fase dan dit bestemmingsplan. Beide projecten dienen een geheel ander doel. Voor het doel van de Verbindingsweg wordt verwezen naar de inleidende tekst van de zienswijzennota.

16. Is er een relatie tussen het ontwerpbestemmingsplan verbindingsweg Milsbeek en het voorontwerp bestemmingsplan uitbreiding haven Heijen tot een mogelijk voor de toekomst aan te leggen rondweg om Ven-Zelderheide en Ottersum? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord:** Over eventuele toekomstige ontwikkelingen met betrekking tot een Rondweg om Ven-Zelderheide en Ottersum kan nu geen uitspraak worden gedaan. Hierover heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden.

17. Hebben er met betrekking tot de aan te leggen verbindingsweg (als die er komt) grondruilen plaatsgevonden?

**Antwoord:** De gemeente heeft een extern bureau ingeschakeld voor de grondverwerving. Zij zijn de perceeleigenaren van benodigde percelen voor aanleg van de weg en het landschappelijk inpassingsplan actief aan het benaderen. Hierbij wordt ook naar de mogelijkheden gekeken om gronden uit te ruilen

18. Met welke bedrijven of particulieren zijn er de afgelopen 3 jaar (aanvang huidige coalitieperiode) grondtransacties gedaan of voorbereid? Kunt u aangeven op welke manier deze transacties vorm hebben gekregen? Wat voor soort contracten zijn er inmiddels opgesteld en / of ondertekend? Zijn er bij deze grondruilen grondeigenaren die een ambtelijke of publieke functie hebben bij de gemeente Gennep? Zo ja, is hier actief melding over gedaan bij de burgemeester door de belanghebbenden in het kader van het vastgestelde integriteitsbeleid? Zijn er bij de gemeente Gennep, ambtelijk dan wel publiekelijk personen die direct dan wel indirect belangenverstrengelingen hebben met betrekking tot ontwerpbestemmingsplan verbindingsweg Milsbeek? Zo ja, wie zijn dit?

**Antwoord:** Er zijn in de afgelopen 3 jaar geen grondtransacties gedaan of voorbereid met het oog op de aanleg van de Verbindingsweg. De gemeente is de perceeleigenaren actief aan het benaderen voor aankoop of uitruil van gronden voor aanleg van de weg en het landschappelijk inpassingsplan, waarbij al enkele contracten zijn opgesteld en ondertekend. De gesloten overeenkomsten zijn nog niet geëffectueerd. Partijen die een ambtelijke of publieke functie hebben bij de gemeente Gennep zijn hier nadrukkelijk niet bij betrokken, zij hebben een penvoerder aangewezen om de onderhandelingen met betrekking tot grondtransacties af te handelen.

19. Volgens de stikstof economie commissie adviescollege Meten en Berekenen moet men tot op microniveau de toekomstige stikstof uitstoot meten. Welk berekeningsmodel is gebruikt voor de berekening stikstofuitstoot? Wat zijn de stikstofberekeningen van het ontwerpbestemmingsplan (tot op microniveau)? Tot welke afstand in kilometers is de stikstofneerslag berekend? Wat, waar en hoe wordt dit gecompenseerd? Gebeurt dit compenseren alleen in de gemeente Gennep? Wordt er ook buiten de gemeentegrenzen stikstof gecompenseerd (provincies Gelderland, Noord-Brabant en niet te vergeten Duitsland (Reichswald))? Is er overleg geweest met de gemeente Berg en Dal, provincie Gelderland, provincie Noord-Brabant en met de gemeente Kleve (D) met betrekking tot de stikstof compensatie? Zo ja, wat zijn de uitkomsten van deze overleggen? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord:** De berekeningen zijn uitgevoerd overeenkomstig de toe te passen rekenregels zoals beschikbaar gesteld in het rekenmodel AERIUS en tevens voorgeschreven in de standaard

rekenmethode 2. Deze rekenregels maken onderdeel uit van het gehanteerde rekenmodel AERIUS dat conform de Wet natuurbescherming voorgeschreven is (art. 2.1 lid 1 Regeling natuurbescherming).

20. Worden er Natura 2000 gebieden overschreden? Is er rekening gehouden met de Ecologische verbindingzones en hoe dan? Hoe wordt er gecompenseerd als Natura 2000 gebieden overschreden worden? Dient men rekening te houden met Natura 2000 gebieden en waarbij en waarin? Welke rapporten zijn gebruikt en van welke datum zijn deze rapporten?

**Antwoord:**

Kragten heeft een stikstofdepositie onderzoek uitgevoerd (Rapport Kragten, referentie GEN928, d.d. 23 november 2020). Uit de uitgevoerde berekeningen naar de gebruiksfase blijkt dat de stikstofdepositie ten hoogste 0,07 mol N/ha/jaar. In het kader van een voortoets kunnen significant negatieve effecten ten gevolge van stikstofdepositie niet zondermeer worden uitgesloten. Daarom heeft Royal HaskoningDHV een ecologische effectbeoordeling opgesteld voor het onderdeel gebiedsbescherming van de Wet natuurbescherming (Rapport Royal HaskoningDHV, referentie BG8082WATRP2011171516, d.d. 10 december 2020). De stikstofdepositie is op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden berekend en vervolgens getoetst of het plan (mogelijke) significant negatieve gevolgen veroorzaakt op de instandhoudingsdoelstellingen van de betrokken Natura 2000-gebieden. In het rapport wordt geconcludeerd dat het voorgenomen plan niet leidt tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van omliggende Natura 2000-gebieden in het licht van de bijbehorende instandhoudingsdoelen. Het plan is uitvoerbaar in het licht van de Wet natuurbescherming Natura 2000-bescherming.

21. Flora en Fauna komt in het geding en veel lijkt eenvoudig opgelost te kunnen worden volgens de rapporten. Er moeten eerst nogal wat onderzoeken plaatsvinden voor dieren en planten waaronder veel beschermde planten en diersoorten. Van welke datum zijn de gebruikte rapporten? Wanneer gaan deze onderzoeken plaatsvinden? Kunnen bedreigde diersoorten en bedreigde planten zomaar verplaatst worden dan wel verwijderd worden en hoe gaat dit dan gebeuren? Op welke manier worden de dier- en plantsoorten beschermd zowel bij wel e/o geen verplaatsing? Is er overleg met de betreffende instanties geweest? Zo ja, wat zijn de uitkomsten van deze overleggen? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord:** zie hiervoor zienswijze F, antwoord 9.

22. Als deze nieuwe verbindingsweg gerealiseerd wordt wie gaat deze weg dan betalen en hoeveel gaat dit in Euro's kosten?

**Antwoord:** De weg wordt volledig gefinancierd door de gemeente Gennep. Omwille van de economische en financiële belangen van de gemeente en het voorkomen van onevenredige bevoordeling of benadeling van de bij de aangelegenheid betrokken natuurlijke personen of rechtspersonen dan wel van derden wordt de budgetreservering voor de aanleg van de weg niet verstrekt.

23. Vindt(en) de verantwoordelijke wethouder(s) en college dat de belangen van burgers, overheden en bedrijfsleven evenwichtig zijn gewogen? Zo ja, waaruit blijkt dat en op grond van welke argumenten?

**Antwoord:** Ja. Overigens is het niet de wethouder en/of het college van burgemeester en wethouders maar de gemeenteraad die uiteindelijk besluit over de Verbindingsweg. Alle belangen zijn in kaart gebracht en worden afgewogen, zowel de belangen van bewoners en bedrijven in het Buitengebied als de belangen van bewoners en bedrijven in Milsbeek of elders in de gemeente. In de inleiding van dit zienswijzenrapport is daarom het nut en de noodzaak uitgebreid toegelicht. Korthedshalve wordt daarnaar verwezen. Uiteindelijk is de gemeenteraad het orgaan dat een definitief besluit dient te nemen over dit bestemmingsplan. De gemeenteraad is vertegenwoordiging van de bevolking van de gemeente Gennep en zal alle belangen meewegen

24. Wat is de werkelijke reden dat er een andere verbindingsweg moet komen?

	<b>Antwoord:</b> Er zijn meerdere redenen. Deze zijn toegelicht in paragraaf nut en noodzaak in de inleidende tekst van dit zienswijzenrapport.
<b>Conclusie</b>	Gelet op het voorgaande geeft deze zienswijze geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

Naam	ZD. Zaaknummer 424102
<b>Vraag &amp; antwoord</b>	<p>1. In de toelichting wordt niet of nauwelijks ingegaan op het nut en de noodzaak om de verbindingsweg in het buitengebied aan te leggen. De toelichting voldoet niet aan artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Met name wordt voorbijgegaan aan de voorgeschiedenis en eerdere besluiten van de raad en het college.</p> <p><b>Antwoord:</b> De bestemmingsplantoelichting voldoet wel aan artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening. Aan alle relevante aspecten is aandacht besteed. Verwezen wordt in de zienswijze naar de voorgeschiedenis en een eerder besluit van de raad uit 2014 en de daarop volgende procedure bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uit 2016. De huidige gemeenteraad is in 2018 samengesteld na de laatste verkiezingen. In het na de verkiezingen opgestelde coalitieakkoord staat dat de situatie rondom de Zwarteweg opnieuw bekeken zou worden. Dat is inmiddels gebeurd en heeft geleid tot het nu voorliggende bestemmingsplan. Er zijn meerdere redenen voor de aanleg van de Verbindingsweg. Verwezen wordt naar de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzenrapport.</p> <p>2. In de toelichting is niet aangetoond dat, ten opzichte van 2014, het open landschap en de natuurwaarden in het gebied minder waardevol is of minder beschermingswaardig. Integendeel het milieu wordt steeds zwaarder belast en landschappen en natuurwaarden moeten worden beschermd. Op geen enkele wijze wordt aangetoond dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening (waaronder een goed woon- en leefklimaat) en dat alle belangen zorgvuldig zijn onderzocht.</p> <p><b>Antwoord:</b> Zie hiervoor zienswijze B, antwoord 1.</p> <p>3. Er zijn geen valide ruimtelijke redenen om de Verbindingsweg aan te leggen als alternatief voor de Zwarteweg.</p> <p><b>Antwoord:</b> Er zijn meerdere redenen voor de aanleg van de Verbindingsweg. Verwezen wordt naar de paragraaf nut en noodzaak van de inleidende tekst van dit zienswijzenrapport.</p> <p>4. De aanleg van de verbindingsweg tast het woon- en leefklimaat aan, door uitstoot van stikstof en door het geluid van verkeer. Verder zal de aanleg van de weg een blijvende negatieve invloed hebben op het open landschap. De weg komt voor een groot deel langs de waardevolle Kroonbeek, alsof het een afwateringskanaal is. Er kan onmogelijk sprake zijn van behoud van natuurwaarden. Verder leidt de weg tot lichthinder voor aangrenzende woningen en de natuur. De gevolgen voor natuur zijn onvoldoende onderzocht.</p> <p><b>Antwoord:</b> zie hiervoor het antwoord bij zienswijze F, antwoord 9.</p> <p>5. Het is onmogelijk een nieuwe weg in een open landschap landschappelijk in te passen indien niet de naastliggende gronden ook in het onderzoek en het bestemmingsplan worden betrokken.</p> <p><b>Antwoord:</b> Zie antwoord 6 bij zienswijze I.</p>

	<p>6. Artikel 5.3.2 en de voorwaardelijke verplichting verwijzen naar een Bijlage 1. Die bijlage bestaat slechts uit een magere situatietekening met het tracé en wat schaarse bomen in groen ingetekend, zonder nadere toelichting of legenda. Die verplichting is nietszeggend, ontoereikend, niet duidelijk of concreet en mede hierdoor niet juridisch afdwingbaar.</p> <p><b>Antwoord:</b> Zie het antwoord bij vraag 7, zienswijze I.</p> <p>7. Paragraaf 4.4. (Landschappelijke inpassing) van de toelichting voldoet op geen enkele wijze aan de gestelde eisen, met name niet nu voorbij wordt gegaan aan de in het gebied (Bronsgroene landschapszone) voorkomende kernkwaliteiten en de wijze waarop met de bescherming en versterking van die kernkwaliteiten is omgegaan en hoe die negatieve effecten zijn gecompenseerd.</p> <p><b>Antwoord:</b> zie hiervoor zienswijze B, antwoord 3.</p> <p>8. Naar mening van de cliënt is het ontwerpbestemmingsplan opgesteld door Royal HaskoningDHV zonder inschakeling van landschapsdeskundigen. Het komt bij de cliënt zo over dat het gemeentebestuur niet en onvoldoende het ontwerpbestemmingsplan zelfstandig heeft getoetst en klakkeloos een en ander van TZG heeft overgenomen. Uit de stukken blijkt verder dat TZG de zienswijzen gaat weerleggen en aanlevert bij het gemeentebestuur. Of anders gezegd: het is de slager die zijn eigen vlees keurt. Dit is absoluut onaanvaardbaar en in strijd met de wet.</p> <p><b>Antwoord:</b> het gestelde in de zienswijze is volstrekt onjuist. Het genoemde bedrijf is op geen enkele wijze betrokken bij deze bestemmingsplanprocedure en de afhandeling van de ingediende zienswijzen. Wél heeft het bedrijf of aan haar gelieerde vennootschappen gronden in eigendom in het gebied. Echter, ook in dat traject wordt dit bedrijf hetzelfde behandeld als alle andere grondeigenaren. Van een slager die zijn eigen vlees keurt of strijd met de wet is op geen enkele wijze sprake. Het huidige project Verbindingsweg wordt volledig gefinancierd en uitgevoerd door de gemeente Gennep. De gemeente heeft daarvoor ter zake deskundige bureaus ingeschakeld. Het landschappelijk inpassingsplan is door een landschapsarchitect opgesteld en afgestemd met ambtelijk deskundigen van de gemeente en de Provincie Limburg.</p> <p>9. Door de verbindingsweg aan de noordzijde over 500 meter pal langs de Kroonbeek te situeren en de weg zowel de Kroonbeek (twee maal) en de Aaldonkse beek te laten kruisen, wordt op geen enkele wijze de beschermingsgedachte van de natuurbeken in acht genomen. Het valt ook op dat in de toelichting niet is onderzocht wat het effect (o.a. water, geluid, stikstofneerslag) van de Verbindingsweg op de flora en fauna van beide natuurbeken zal zijn. Zo is niet onderzocht is wat het effect is van de weg op de waterkwaliteit en het leven in de Kroonbeek en de Aaldonkse beek. Ook op dit punt zijn de plangrenzen onjuist, dat wil zeggen te beperkt, vastgesteld.</p> <p><b>Antwoord:</b> zie hiervoor zienswijze B, antwoord 4.</p> <p>10. De cliënt stelt op grond van het rapport van Kragten vast dat in de gebruiksfase sprake is van significant negatieve effecten ten gevolge van stikstofdepositie. Om die reden kan de verbindingsweg niet worden toegestaan. Het onderzoek schiet verder tekort en brengt niet in beeld de werkelijke significante negatieve effecten ten gevolge van stikstofdepositie.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ten eerste omdat bij het rapport gebruik is gemaakt van de AERIUS Calculator. Daarbij wordt uitgegaan van een zogenoemde afkap voor verkeer. Hierbij wordt stikstofuitstoot van verkeer dat terechtkomt op meer dan 5 kilometer afstand van de weg niet meegenomen in de berekeningen. Dit wijkt af van de berekeningen die AERIUS Calculator maakt voor andere bronnen van stikstofuitstoot zoals veehouderijen of scheepvaart. Daarbij wordt zo'n afkap niet gebruikt en kan op veel grotere afstanden worden berekend waar stikstof terechtkomt. Bij het bepalen van significante negatieve effecten is ten onrechte geen rekening gehouden met de aanwezigheid van het Natura 2000-gebied Maasduinen.</li> <li>- Ten tweede is ten onrechte geen rekening gehouden met Duitse Natura 2000-gebieden. Stikstof houdt geen rekening met landgrenzen. De grens met Duitsland ligt op 2,5 km (Reichswald).</li> <li>- Ten derde is geen rekening gehouden met cumulatie doordat er in de passende beoordeling geen rekening is gehouden met andere plannen of projecten die in combinatie met de aanleg</li> </ul>
--	--

van de verbindingsweg kunnen leiden tot significante effecten, zoals het ontgrondingsproject en de inrichting van zand- en grindverwerkingsbedrijf Teunesen.

**Antwoord:**

- De berekeningen zijn uitgevoerd overeenkomstig de toe te passen rekenregels zoals beschikbaar gesteld in het rekenmodel AERIUS en tevens voorgeschreven in de standaard rekenmethode 2. Ten aanzien van de projectlocatie zijn Natura 2000-gebieden gelegen binnen een afstand van 5 kilometer waardoor verkeerseffecten op de Natura 2000-gebieden zijn berekend.
- Stikstofdepositie bijdrage ter plaatse van Duits grondgebied worden getoetst aan een ruimer toetsingskader van 7,14 mol/ha/jaar. Ten opzichte van de 0,00 mol/ha/jaar op Nederlandse Natura 2000-gebieden is daarmee een worst-case beschouwd.
- Overige reeds gerealiseerde projecten zijn reeds verdisconteerd in de achtergronddepositie waardoor cumulatie is meegenomen. Onherroepelijke beoogde ontwikkelingen zijn opgenomen in het regionaal verkeersmodel en daarmee opgenomen in het onderzoek.

11. In het stikstofdepositieonderzoek is niet (goed) onderzocht wat de gevolgen zijn van de toename van de stikstofdepositie op het Natura 2000-gebieden, waaronder: het Natura 2000-gebied: Maasduinen. Dit gebied ligt op ca 5,5 kilometer van het wegtracé en is overbelast. Ten onrechte is dit gebied niet betrokken bij het onderzoek. Nu er sprake is van een overschrijding had vervolgonderzoek in de rede moeten liggen; dat is niet gebeurd. Verder is het stikstofonderzoek op verschillende punten niet transparant, dat wil zeggen dat niet verifieerbaar is welke data en gegevens zijn gebruikt voor de (Aerius-)berekeningen en op grond van welke gegevens de in het rapport getrokken conclusies zijn gebaseerd.

**Antwoord:** De berekeningen zijn uitgevoerd overeenkomstig de toe te passen rekenregels zoals beschikbaar gesteld in het rekenmodel AERIUS en tevens voorgeschreven in de standaard rekenmethode 2. Ten aanzien van de projectlocatie zijn Natura 2000-gebieden gelegen binnen een afstand van 5 kilometer waardoor verkeerseffecten op de Natura 2000-gebieden zijn berekend.

12. Op geen enkele wijze geeft het ontwerpbestemmingsplan op een heldere en consistente en eenduidige wijze inzicht in de verkeersintensiteiten.

**Antwoord:** Het verzoek om inzicht te geven in de verkeersintensiteiten is ook gedaan tijdens een van de 4 digitale gesprekstafels in januari van dit jaar. Naar aanleiding van dat verzoek zijn de kaarten met de verkeersintensiteiten in 2030 gedeeld. De kaarten zijn geplaatst op de website [www.gennep.nl/verbindingsweg](http://www.gennep.nl/verbindingsweg) en worden toegevoegd als bijlagen van de toelichting van het bestemmingsplan.

13. Bij de stikstofberekening is uitgegaan van het jaar 2021, maar niet is stilgestaan bij de (ham-)vraag of dit (peil-)jaar, qua verkeersintensiteiten, het maximaal toegestane gebruik van de weg juist bepaalt. De verbindingsweg wordt immers niet voor 1 jaar maar voor vele jaren aangelegd.

**Antwoord:** Overeenkomstig het stikstofdepositie onderzoek is gebruik gemaakt van de intensiteiten uit het verkeersmodel voor het jaar 2030 waarbij de intensiteiten volledig ontwikkeld zijn. Door vervolgens te rekenen met het rekenjaar 2021 wordt gerekend met de huidige emissiecijfers van het wagenpark. Rekening houden met de dalende tendens van de emissiecijfers van het wagenpark is daarmee een behouden uitgangspunt gehanteerd. Daardoor is sprake van een worstcase benadering, omdat geen rekening is gehouden met het schoner worden van het verkeer en het feit dat de weg pas in 2022 opengesteld zal (kunnen) worden.

14. Ook is er geen inzicht gegeven in de data die zijn gebruikt in de aanlegfase. Er wordt kortweg verwezen naar ervaring en bureaugegevens van Royal HaskoningDHV, maar er wordt niet inzichtelijk gemaakt wat die gegevens zijn.

**Antwoord:** In het stikstofdepositieonderzoek wordt integraal verwezen naar de verkeersstudie.

15. Daarnaast is er gerekend met maximale potentiële bemesting, en niet met de feitelijke aantoonbare bemesting. Er is niet onderzocht of de weilanden daadwerkelijk ook bemest worden.

**Antwoord:** Er is rekening gehouden met de huidig feitelijk planologisch legale situatie waarbij gerekend is met de meest behouden uitgangspunten voor de stikstofemissie ten gevolge van de agrarisch percelen. Voorgaand eveneens overeenkomstig de methodiek gehanteerd en door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State beoordeeld (ECLI:NL:RVS:2016:784).

16. Uit de toelichting en voorgeschiedenis blijkt dat u de Verbindingsweg wil aanleggen met name voor het vrachtverkeer naar en van TZG. Dit kan dus niet los van elkaar worden gezien. En dat betekent dat ook in het onderzoek naar de stikstofdepositie het gehele project moet worden betrokken.

**Antwoord:** de Verbindingsweg wordt niet alleen aangelegd voor het zandverkeer. Er zijn meerdere redenen die toegelicht zijn in de paragraaf nut en noodzaak in de inleiding van dit zienswijzenrapport. Wat betreft stikstof is gebruik gemaakt van het verkeersmodel waarin alle relevante vergunde ontwikkelingen zijn opgenomen.

17. In de toelichting is op geen enkele wijze aangetoond of aannemelijk gemaakt dat de verbindingsweg nodig is uit een oogpunt van verkeer of verkeersveiligheid. Met name is niet aangetoond dat na 2028 (einde Teunesen) de weg nodig is voor het overige verkeer en of die beperkte verkeersstroom een verbindingsweg rechtvaardigt in het open landschap. De aanleg van de weg zal niet voor 2028 gereed zijn.

**Antwoord:** De provinciale ontgrondingsvergunning loopt tot 2032 en niet tot 2028. Daarnaast wordt de weg niet alleen aangelegd voor het zandverkeer. Voor de nut en noodzaak van de verbindingsweg wordt verwezen naar gelijknamige paragraaf van de inleidende tekst van dit zienswijzenrapport.

18. Onderdeel 4.1 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan vermeldt een aantal uitgangspunten ten aanzien van de verkeersaspecten van de nieuwe verbindingsweg. Hierbij worden de verkeerskundige effecten samengevat, o.a. door het vermelden van het totaal aantal motovoertuigen per etmaal (mvt) voor de verschillende weggedelen. Er is geen (verkeers-)onderzoek gedaan naar het aantal mvt over de Verbindingsweg en naar de effecten op de omliggende wegen. De conclusie moet dan ook zijn dat het nut en de noodzaak van de verbindingsweg niet is onderzocht. Verder staan de aantallen mvt niet vast; hierdoor kan niet (betrouwbaar) worden onderzocht wat het effect van de Verbindingsweg is ten aanzien van geluid, uitstoot van stikstof en effect op omliggende flora en fauna.

**Antwoord:** Met behulp van het Verkeersmodel Noord – Limburg is inzichtelijk gemaakt wat de milieueffecten zijn van de realisatie van de Verbindingsweg. Het Verkeersmodel Noord-Limburg is een softwarepakket (Aimsun) dat door de gehele regio Noord-Limburg wordt gebruikt voor het (vroegtijdig) berekenen van verkeerseffecten bij aanpassingen aan het wegennet of bijvoorbeeld een nieuwe planologische ontwikkeling. Het Verkeersmodel Noord-Limburg beschikt over een zogenaamd basisjaar (2018) dat de bestaande planologische situatie simuleert en dat gekalibreerd wordt op relevante verkeersstellingen. Voor de nut en noodzaak verwijzen wij u naar de inleidende tekst van dit zienswijzerapport.

19. Er wordt verwezen naar een uitspraak van de ABRvS van 24 maart 2021 (ECLI:NL:RVS:2021:619, met name overweging 9.2 in deze uitspraak). Uit die uitspraak volgt dat het ontbreken van draagvlak alleen, maar ook aspecten als maatschappelijk onrust, een onvoldoende dragende onderbouwing is voor het vaststellen van een bestemmingsplan. Er zijn immers geen (nieuwe) ruimtelijke argumenten om alsnog het bestemmingsplan voor de nieuwe verbindingsweg vast te stellen.

**Antwoord:** De stelling dat er onvoldoende draagvlak voor de verbindingsweg zou zijn, laat staan dat er sprake is van maatschappelijke onrust, wordt niet gedeeld. Het betreft bovendien een ander project dan de verbindingsweg die eerder voorwerp van gemeentelijke besluitvorming is geweest. Bovendien is de gemeente nu volledig zelf initiatiefnemer.

	<p>De gemeenteraad heeft op grond van vaste jurisprudentie een ruime mate van beleidsruimte om bestemmingsplannen vast te stellen. De huidige gemeenteraad is in 2018 is samengesteld na de laatste verkiezingen. In het na de verkiezingen opgestelde coalitieakkoord staat dat de situatie rondom de Zwarteweg opnieuw bekeken zou worden. Dat is inmiddels gebeurd en heeft geleid tot het nu voorliggende bestemmingsplan.</p> <p>Alle belangen worden in deze procedure afgewogen, zowel de belangen van bewoners en bedrijven in het Buitengebied als de belangen van bewoners en bedrijven in Milsbeek of elders in de gemeente. In de inleiding van dit zienswijzenrapport is daarom het nut en de noodzaak uitgebreid toegelicht. Korthedshalve wordt daarnaar verwezen. Uiteindelijk is de gemeenteraad het orgaan dat een definitief besluit dient te nemen over dit bestemmingsplan. De gemeenteraad vertegenwoordigt de bevolking van de gemeente Gennep en zal alle belangen meewegen.</p>
<b>Conclusie</b>	<p>Gelet op het voorgaande geeft deze zienswijze een aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De plots met verkeersintensiteiten worden toegevoegd aan de bijlagen van de toelichting.</li> </ul>

<b>Naam</b>	<b>ZE. Zaaknummer 426641</b>
<b>Vraag &amp; antwoord</b>	<p>1. Het is zaak, dat de verbindingsweg tussen de Ringbaan en de Rijksweg N271 nabij de Driekronen in Milsbeek met voorrang wordt gerealiseerd. De verkeersveiligheid wordt hiermee enorm gediend en de overlast zal daardoor worden gedecimeerd.</p> <p><b>Antwoord:</b> De gemeente Gennep is zich terdege bewust van de noodzaak van de Verbindingsweg, zie ook inleidende tekst van dit rapport, paragraaf nut en noodzaak.</p>
<b>Conclusie</b>	<p>Gelet op het voorgaande geeft in deze zienswijze geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.</p>

## Aanpassingen naar aanleiding van zienswijzen

### Verbeelding

- De dubbelbestemming 'Waarde – Ontwikkelingszone groen' wordt weggehaald uit de verbeelding;

### Regels

- De dubbelbestemming 'Waarde – Ontwikkelingszone groen' wordt weggehaald uit de regels;
- Een nieuwe versie van het landschappelijk inpassingsplan is toegevoegd aan de bijlage van de regels. De inhoud van het landschappelijk inpassingsplan is namelijk op basis van het Mitigatie- en Compensatieplan aangepast.

### Toelichting

- Het landschappelijk plan is nader ingevuld en onderbouwd. De inhoud van het landschappelijk inpassingsplan is op basis van het Mitigatie- en Compensatieplan aangepast. Op bijlage 1 van het bestemmingsplan is het nieuwe plan weergegeven. Daarnaast is de onderbouwing van de wijze waarop met de bescherming en versterking van de kernkwaliteiten van de bronsgroene landschapszone wordt omgegaan en hoe negatieve effecten worden gecompenseerd aangevuld in paragraaf 4.4 landschappelijke inpassing.
- In de toelichting van het bestemmingsplan zijn de kernkwaliteiten van de bronsgroene landschapszone specifiek omschreven.
- De onderbouwing van de kernkwaliteiten van deelgebied 'Landelijk, door natuur omarmd' uit de Omgevingsvisie Gennep zijn aangevuld in de toelichting. Hierbij is aangegeven aan welke kansen uit de Omgevingsvisie een bijdrage wordt geleverd met dit plan.
- De toelichting is aangevuld met het "Beleidskader Hoogwaterveiligheid en het borgen van kwetsbare gebiedskwaliteiten Gemeente Gennep".
- Het positieve advies van de veiligheidsregio Limburg-Noord is toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan.
- Kaarten in de toelichting aanpassen waarbij de aansluiting van de Verbindingsweg op de Ringbaan in westelijke richting afbuigt.
- De toets aan het beleid wordt aangescherpt in de toelichting.
- Het beleidskader wordt aangepast naar het recent vastgestelde beleid: de Strategische Regiovisie Noord-Limburg 2040.
- De tekst in het beleidskader bij Beleidslijn grote rivieren is aangepast.
- De plots met verkeersintensiteiten zijn toegevoegd aan de bijlagen van de toelichting.
- Het telrapport van najaar 2019 is als bijlage bij de toelichting toegevoegd.
- Paragraaf 4.1 wordt aangevuld met informatie over de input van het gebruikte verkeersmodel.



## Ambtshalve aanpassingen

### Verbeelding

Niet aan de orde.

### Regels

- Dubbelbestemming 'Leiding – Riool' is toegevoegd aan de regels.
- Artikel 5.3.2 'Voorwaardelijke verplichting' in de bestemming Verkeer is aangepast op basis van de oplegnotitie soortenbescherming en provinciale gebiedsbescherming.
- De oplegnotitie soortenbescherming en provinciale gebiedsbescherming is toegevoegd aan de bijlagen van de regels.

### Toelichting

- Het beleidsstuk Panorama Noord Limburgse Maasvallei wordt toegevoegd aan het beleidskader van het bestemmingsplan.
- Provinciaal waterprogramma 2022-2027 en het Waterbeheerprogramma 2022-2027 van het waterschap Limburg worden toegevoegd aan het beleidskader van het bestemmingsplan. Hieruit blijkt dat de KRW-status van de Kroonbeek vervalt.
- Het beleidskader is geactualiseerd.
- Het woord overstromingsgebied is vervangen door een uitleg over de dubbelbestemming 'Waterstaat – Bergend regime'.
- In de toelichting is een extra passage toegevoegd bij archeologie omdat het tracé na opstelling van het archeologisch rapport licht is gewijzigd.
- Het mitigatie- en compensatieplan is toegevoegd aan het bestemmingsplan.
- Doordat het tracé licht is gewijzigd, zijn de enkele afbeeldingen in de onderzoeksrapporten aangepast.
- Het akoestisch onderzoek is inhoudelijk licht gewijzigd. De woning Ringbaan 5b is komen te vervallen voor aanvraag van hogere waarden.
- Er is een vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld en toegevoegd aan de bijlagen van de toelichting.
- De oplegnotitie soortenbescherming en provinciale gebiedsbescherming is toegevoegd aan de bijlagen van de toelichting.
- De paragraaf 'Nut & noodzaak' is aangepast.
- De aanleiding is tekstueel aangepast.

## **Optimalisaties in het wegontwerp**

De volgende zaken worden bij de optimalisatie van het wegontwerp meegenomen:

- De fietsvoorzieningen ter hoogte van het kruisingsvlak met N271 is in overleg met de Provincie Limburg gewijzigd.
- De kruisingsvlakken op de Verbindingsweg worden uitgevoerd als plateaus.
- De kruisingsvlakken op de Ringbaan worden uitgevoerd als plateaus.
- Tussen Zwarteweg en Ebbekamp zal bij uitvoering van het project een wandelpad worden gerealiseerd, passend bij het wandelnetwerk.
- De Ringbaan zal bij uitvoering van het project worden versmald en worden ingedeeld conform het profiel van de Verbindingsweg.

**Bijlagen 1 – Brief 13 februari 2018 gemeente Gennepe**



# GENNEP

**Datum** : 13 februari 2018  
**Zaaknummer** : 267964  
**Onderwerp** : Verkeerssituatie Zwarteweg Milsbeek

Geachte raad,

Bij besluit van 15 december 2014 heeft uw raad geweigerd het bestemmingsplan "Rondweg Milsbeek" vast te stellen. Na dit raadsbesluit van december 2014 is er op veel verschillende vlakken aan dit dossier gewerkt.

In 2015, 2016 en 2017 zijn er diverse overleggen gevoerd met de Werkgroep Geen Zand Erover. Dit heeft niet tot concreet resultaat geleid. De Werkgroep Geen Zand Erover heeft meerdere malen aangegeven alleen de aanleg van een rondweg als enige reële optie te zien. Dat het overleg niet tot resultaat heeft geleid is één van de redenen dat met dit voorstel een totaaloverzicht aan uw raad wordt voorgelegd. Wel is er inmiddels overeenstemming met Teunesen Zand en Grint bereikt over de financiële afwikkeling van dit dossier.

Vanwege het voorgaande wordt in voorliggend voorstel een overzicht gegeven van de zaken die zijn uitgevoerd, zaken die nog worden uitgevoerd en potentiële (fysieke) maatregelen die uitgevoerd zouden kunnen worden op de Zwarteweg.

Gelet op het voorgaande, stelt ons college uw gemeenteraad voor:  
Buiten de reeds genomen en geplande maatregelen op de Zwarteweg geen extra maatregelen te nemen.

## **ARGUMENTEN**

### **Wat hebben we al gedaan? Genomen maatregelen**

#### Gesprekken met Werkgroep Geen Zand Erover

In 2015, 2016 en 2017 zijn er diverse overleggen gevoerd met de Werkgroep Geen Zand Erover. Dit heeft niet tot concreet resultaat geleid.

#### Flitspaal en handhaving

In 2016 is discussie gevoerd over de flitspaal op de Zwarteweg die in opdracht van het Openbaar Ministerie is weggehaald. Gebleken is dat het Openbaar Ministerie vindt dat een flitspaal niet noodzakelijk is omdat ter plaatse (relatief) weinig ongevallen en relatief weinig snelheidsovertredingen plaatsvinden. De gemeente Gennep is niet bevoegd om zelf flitspalen te plaatsen. Tenslotte heeft de Politie Gennep te weinig capaciteit om structureel te handhaven op eventuele snelheidsovertredingen.

### Permanente tellus

Begin 2017 is een oude, aanwezige, tellus op de Zwarteweg opnieuw geactiveerd. Dit om permanent actuele informatie over het verkeer op de Zwarteweg te kunnen genereren. Uit de telcijfers van het afgelopen halfjaar blijkt dat er ongeveer tussen de 4.500 en 5.200 motorvoertuigen per etmaal rijden over de Zwarteweg. Daarvan is 14% á 15% vrachtverkeer. Wat betreft de snelheid: de V85 waarde (85% van het verkeer rijdt niet harder dan deze snelheid) bedraagt 58 á 59 km/u. Deze snelheid wordt door de politie als “redelijk” gekwalificeerd.

### Nieuwe smiley

Begin 2017 is een oude smiley vervangen door een nieuwe smiley. Deze is aan een lantaarnpaal opgehangen aan het begin van de Zwarteweg. De smiley attendeert de weggebruiker op zijn snelheid.

### Onderzoeken geluid, trillingen en lucht

#### *Akoestisch onderzoek (berekeningen)*

In het voorjaar 2017 is een nieuw akoestisch onderzoek naar de woningen op de Zwarteweg uitgevoerd op grond van de meest recente verkeersgegevens op de Zwarteweg. Dit onderzoek bestaat uit berekeningen die zijn uitgevoerd conform de landelijke voorschriften voor dergelijke onderzoeken.

In het akoestisch onderzoek is letterlijk de volgende conclusie getrokken:

*“Uit de resultaten valt af te leiden dat de geluidbelasting varieert tussen de 45 en 62 dB na toepassing van de aftrek van 5dB conform artikel 110g. Om deze geluidbelastingen te kunnen duiden, kan naar de diverse beschermingswaarden uit de Wet geluidhinder worden gekeken. De belangrijkste waarde in deze wet is de voorkeurswaarde van 48 dB. Als een (nieuwe) woning aan deze waarde voldoet, kan de woning zonder verder voorwaarden voor geluid worden gebouwd. De maximale ontheffingswaarde uit de Wet geluidhinder bedraagt 63 dB (bij woningen binnen de bebouwde kom). Op basis van de resultaten van het onderzoek en de daaruit berekende geluidsbelastingen kan worden geconcludeerd dat de huidige geluidbelasting op de woningen langs de Zwarteweg boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB ligt, maar nog onder de maximale ontheffingswaarde van 63 dB.”*

In andere woorden: de geluidbelasting op de woningen varieert per woning en ligt bij veel woningen boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, maar bij alle woningen onder de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. Dit is bijvoorbeeld vergelijkbaar met de locaties Hoofdstraat in Heijen en Kleefseweg in Ven-Zelderheide waar ook sprake is van woningen waar de berekende geluidbelasting boven de voorkeurswaarde van 48 dB ligt.

#### *Akoestisch onderzoek (metingen)*

Op 31 januari 2018 waren metingen bij 6 woningen aan de Zwarteweg ingepland. Het betrof de adressen Zwarteweg 4, 5, 18, 29, 49 en 57 in Milsbeek. Er zouden metingen van de optredende piekniveaus van geluid, binnen in huis en buiten op de gevel, worden uitgevoerd. De metingen zouden worden uitgevoerd door een gerenommeerd bureau

(RoyalHaskoningDHV). Er is uitvoerig gecommuniceerd met de bewoners en Geen Zand Erover en vragen zijn beantwoord. Op het laatste moment is de toestemming geweigerd. Vanuit de bewoners en Geen Zand Erover is geen toestemming verleend omdat zij eerst de opzet/aanpak van het onderzoek wilden bespreken. De metingen hebben uiteindelijk dan ook niet plaatsgevonden.

#### *Kaarten geluidsbelasting*

Er zijn kaarten voor de hele gemeente Gennep gemaakt waarop de geluidbelasting zichtbaar is. Hieruit blijkt dat op vele locaties in de gemeente Gennep de geluidbelasting vergelijkbaar is met die op de Zwarteweg in Milsbeek. Als voorbeeld noemen we de Ottersumseweg/St. Janstraat in Ottersum, de Niersweg, Zuid-Oostwal, Zandstraat, Spoorstraat en Brugstraat in Gennep en de Hoofdstraat in Heijen. De kaarten van de kernen Milsbeek, Ottersum, Ven-Zelderheide, Heijen en Gennep zijn bijgevoegd bij dit voorstel. Op de kaarten zijn in verschillende kleuren de verschillende geluidbelastingen zichtbaar. De grenswaarde van 48 dB is de voorkeurswaarde; 53 dB is maximale grenswaarde buiten de bebouwde kom en 63 is maximale grenswaarde binnen de bebouwde kom. Alle waarden zijn opgenomen in de Wet geluidhinder.

#### *Onderzoek luchtkwaliteit*

Er is in 2017 een onderzoek naar luchtkwaliteit uitgevoerd conform de landelijke voorschriften voor dit soort onderzoeken. Uitkomst van het onderzoek is dat het aspect luchtkwaliteit, net als bij het onderzoek uit 2012, aan de wettelijke normen voldoet.

#### *Onderzoek trillingen*

Naar trillingen is in 2012 uitgebreid onderzoek gedaan. Uit het onderzoek uit 2012 bleek dat wordt voldaan aan de zogenaamde bovenste streefwaarden die hiervoor gelden.

In oktober 2017 is ter plaatse van de woning Zwarteweg 10 opnieuw onderzoek naar trillingen gedaan. Deze woning is gekozen omdat deze het dichtst bij de weg ligt. Uit de resultaten van de metingen blijkt dat de grenswaarden voor trillingen conform de SBR richtlijn A trillingssnelheden ter plaatse van het pand aan de Zwarteweg 10 niet worden overschreden. Derhalve is het onwaarschijnlijk dat schade ontstaat ten gevolge van de gemeten trillingen veroorzaakt door verkeer aan het pand waaraan is gemeten. Door het onderzoeksbureau wordt opgemerkt dat hoewel de kans op schade onwaarschijnlijk is, er wel sprake kan zijn van hinder voor de bewoners.

Uit de onderzoeken uit 2012 en 2017 blijkt geen overschrijding van de landelijke grenswaarden. Dat de grenswaarden niet overschreden worden, betekent niet dat er geen hinder ervaren wordt maar er wordt voldaan aan de regelgeving.

#### *Onderhoud en verbreding Ringbaan-Leembaan, inclusief 60 km/u maatregelen*

Onderdeel van de afspraken met Teunesen was het onderhoud en de verbreding van de Ringbaan en Leembaan. Dit is in september/oktober 2017 uitgevoerd in combinatie met de 60 km/u maatregelen die gepland waren op de Ringbaan. Het onderhoud aan deze wegen is eerder dan gepland uitgevoerd en de weg is verbreed hetgeen tot een betere, veiligere situatie op deze wegen leidt. De gemeentelijke kosten van het onderhoud zijn circa € 200.000,-.

## **Wat gaan we doen? Geplande maatregelen**

### Extra smiley

Begin 2018 zal een tweede smiley geplaatst worden. Deze zal aan de andere zijde van de Zwarteweg, komende vanuit buitengebied, geplaatst worden. Deze maatregel is puur ter attentie van de weggebruiker op zijn eigen snelheid.

### Instellen 60 km/u zone buiten de bebouwde kom Zwarteweg, Holleweg en Neutraleweg

In 2017 heeft de raad besloten om in 2020 een 60 km/u zone in te stellen op de Zwarteweg buiten de bebouwde kom in combinatie met groot onderhoud van de Holleweg en de Neutraleweg. Hierbij zullen snelheidsverlagende maatregelen worden getroffen. De voorbereidingen voor deze werkzaamheden starten in 2019 en globale kosten voor het totale project worden geraamd op circa € 400.000,-.

### Bewustwordingscampagne bij chauffeurs

We zijn voornemens om, samen met Teunesen Zand en Grint die dit nu ook al doen, nog meer bewustwording te gaan creëren bij de vrachtwagenchauffeurs. Door de chauffeurs meer bekend te maken met de problematiek kan wellicht ook de verkeerssituatie verbeterd worden.

Tot zover de reeds genomen en geplande maatregelen. Om het gevoel van overlast en onveiligheid te verkleinen zijn ook andere potentiële maatregelen denkbaar. Die maatregelen zijn in het navolgende in beeld gebracht.

## **Overige potentiële maatregelen**

### Vrachtwagenverbod Neutraleweg/Holleweg/Zwarteweg (buiten de bebouwde kom)

Een vrachtwagenverbod instellen is in theorie denkbaar, maar op grond van de Algemene wet bestuursrecht is echter een zorgvuldige belangenafweging nodig als onderdeel van het te nemen verkeersbesluit om een vrachtwagenverbod in te stellen. Dit betekent dat een dergelijk voorstel onder andere besproken moet worden met de gemeentes Berg en Dal en Mook en Middelaar, de provincie Gelderland en de vele belanghebbende bewoners en bedrijven in de directe omgeving. Hierbij dient met name ook de nut en noodzaak goed onderbouwd te worden. Op basis van de actuele verkeersgegevens en de uitgevoerde onderzoeken ontbreekt hiervoor een goede motivatie.

Het instellen van een vrachtautoverbod stuit bovendien op een aantal praktische bezwaren, te weten: Er is geen geschikte alternatieve route aanwezig voor vrachtverkeer tussen Groesbeek en de Rijksweg N271, waardoor de overlast van het vrachtverkeer wordt verplaatst naar elders. Denk hierbij aan de route Mooksebaan-Groesbeekseweg of de route via de N291 door de kernen Ottersum en Ven-Zelderheide. Een vrachtautoverbod heeft bovendien negatieve consequenties voor veel lokale bedrijven met een herkomst of bestemming in het gebied tussen Groesbeek en Gennep/Milsbeek. Daarnaast is een vrachtautoverbod lastig te beborden en lastig te handhaven.

De Holleweg-Neutraleweg gaat op Groesbeeks grondgebied over in een provinciale weg, waarbij de provincie Gelderland het bevoegd gezag betreft. Verwacht wordt dat de provincie Gelderland en de overige bevoegde gezagen bezwaar hebben tegen dit voorstel en derhalve ook niet mee zullen meewerken aan een vrachtautoverbod en het plaatsen van bewegwijzeringsborden in Mook en Groesbeek. Het kan zelfs leiden tot een bestuurlijk conflict met de buurgemeenten en eventueel tot gezichtsverlies van het college van B&W indien het verkeersbesluit uiteindelijk in de bezwaar/beroepsprocedure geen stand houdt.

Op basis van voorgaande bedenkingen en overwegingen wordt nadrukkelijk geadviseerd om geen vrachtautoverbod in te stellen op de Zwarteweg/Holleweg/Neutraleweg.

#### Alternatieve route voor het zandverkeer

Op dit moment is er geen alternatieve route. Alle bestaande wegen in het buitengebied tussen de Ringbaan en de N271 zijn niet geschikt vanwege de beperkte breedte. Wel is de afgelopen periode – tijdens de werkzaamheden aan de Ringbaan-Leembaan – tijdelijk een andere route ingesteld. Deze liep (in één richting) via de Hondsiepsebaan, Aaldonksestraat en de Driekronenstraat. Dit is door de aanwonenden geaccepteerd vanwege het tijdelijk karakter van deze route maar is als structurele oplossing niet acceptabel, vanwege de beperkte wegbreedtes en de aanwezigheid van fietsers.

#### Eenrichtingsverkeer

Er is onderzoek gedaan naar éénrichtingsverkeer richting N271 en éénrichtingsverkeer richting Ringbaan voor vrachtverkeer.

Het instellen van eenrichtingsverkeer leidt niet tot een totaaloplossing.

Zo geldt voor beide varianten dat het vrachtwagenverbod op de Zwarteweg zorgt voor een toename van vrachtverkeer in de kern van Milsbeek. Deze routes leiden door woonwijken en Milsbeek en zijn dus niet gewenst en niet geschikt voor vrachtverkeer. Verwachting is dat hoewel deze routes niet gewenst zijn, dit een realistische voorspelling is. In werkelijkheid rijden vrachtwagenchauffeurs die niet bekend zijn in een gebied dikwijls via geleiding van GPS. Als blijkt dat deze de straat niet in mogen zullen deze een zijstraat proberen in te rijden om de omrijdtijd en -afstand te minimaliseren. Ook wanneer het vrachtverbod reeds door de GPS gekend is, bestaat de mogelijkheid dat deze een alternatief geeft dat door de kern van Milsbeek leidt. Chauffeurs die bekend zijn in de omgeving zullen weten dat de route via de kern van Milsbeek niet geschikt is voor vrachtwagens en zullen een ander alternatief volgen, zoals de route via Groesbeek en Mook. Voor een deel zijn de gevolgen ook vergelijkbaar met hetgeen eerdere beschreven is inzake het vrachtwagenverbod.

Bij het instellen van eenrichtingsverkeer voor het overige verkeer, zoals bijvoorbeeld het verkeer van en naar sportpark Milsbeek, is het de verwachting dat dit sluiproutes door het buitengebied en door de kern Milsbeek (Heiveld, Verloren Land) met zich meebrengt. Deze negatieve consequenties zijn niet wenselijk. Het instellen van eenrichtingsverkeer heeft ook nog andere negatieve consequenties, zoals hogere snelheden en de verminderde bereikbaarheid van de aanwonenden.

#### Instellen 30 km/u zone Zwarteweg binnen bebouwde kom



Bij het instellen van een 30 km/u zone hoort, conform de landelijke richtlijnen van Duurzaam Veilig en de voorkeurskenmerken uit het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP), een bepaalde weginrichting, zoals de toepassing van klinkers, de aanleg van drempels en gelijkwaardige kruispunten. Deze fysieke weginrichting leidt tot ongewenste neveneffecten zoals een toename van geluids- en trillinghinder, omdat de hoeveelheid vrachtverkeer niet of nauwelijks zal veranderen. Vrachtverkeer van en naar de groeve van Teunesen zal niet wijzigen omdat dit de verplichte route is en alternatieven niet aanwezig zijn.

*Bronmaatregel: aanpassing asfaltconstructie (aanbrengen stil asfalt)*

Het is mogelijk om stil asfalt toe te passen op de Zwarteweg. Stil asfalt leidt tot minder geluid naar de omgeving. Het effect in de afname van geluid is afhankelijk van het precieze type asfalt. In zijn algemeenheid gaat het om enkele dB's.

Deze maatregel zal echter niet leiden tot minder (vracht)verkeer en is een relatief kostbare zaak voor zowel de aanleg van stil asfalt als het onderhoud ervan. Bij de toepassing van stil asfalt is het noodzakelijk om vaker groot onderhoud te plegen om de geluidsreductie te behouden. Onze inschatting is dat de aanleg van stil asfalt op de Zwarteweg circa € 200.000,- zal kosten en dat het structureel na 6 á 7 jaar vervangen dient te worden. Regulier asfalt wordt na circa 10 tot 12 jaar vervangen.

Daarnaast kan deze maatregel leiden tot vervolgvragen van bewoners aan soortgelijke belaste wegen (zoals eerder opgesomd en zichtbaar op de bijgevoegde kaarten) binnen de gemeente.

*Maatregelen overgangsgebied: maatregel tussen Zwarteweg en woningen (in de tuinen)*

In theorie is het mogelijk om tussen de bron (de Zwarteweg) en de ontvangers (de woningen) zogenaamde overdrachtsmaatregelen te nemen. Vaak gaat het daarbij om een geluidscherm. In dit geval lijkt dat echter geen reële optie vanwege de ligging van de woningen ten opzichte van de weg. Een geluidscherm in de voortuinen heeft niet de voorkeur, omdat dit praktisch onuitvoerbaar is. Nog los van aspecten als de redelijke eisen van welstand en stedenbouwkundige overwegingen.

*Maatregelen bij de ontvangers: treffen van maatregelen aan woningen (aan de gevels)*

Het is mogelijk om maatregelen bij de ontvangers te treffen. Dit zijn feitelijk maatregelen aan de woningen, meestal aan de gevels. Op dit moment is het lastig te bepalen welke maatregelen bij welke woningen getroffen kunnen worden. Dit omdat alleen onderzoek gedaan kon worden met theoretisch berekende waarden en die waarden per woning nogal verschillen.

Zoals reeds blijkt uit de geciteerde tekst over het akoestisch onderzoek overstijgt het wegverkeerslawaai niet de maximale ontheffingswaarde uit de Wet geluidhinder. Deze waarden zijn bovendien niet substantieel hoger dan op diverse andere locaties in Gennep. Ook hiervoor geldt dus in grote mate het risico van vervolgvragen van bewoners aan soortgelijke belaste wegen (zoals eerder opgesomd en zichtbaar op de kaarten) binnen de gemeente.

Verder wordt gewezen op de relatief hoge kosten omdat het om een groot aantal woningen aan de Zwarteweg gaat, en dit wellicht tot vervolgvragen vanuit andere locaties binnen de gemeente gaat leiden. Afhankelijk van het geluidsniveau zal per woning de aard en omvang van de maatregelen verschillen. Dit varieert van relatief kleine bedragen tot wellicht tienduizenden euro's per woning. Wellicht is het interessant om de mogelijkheden te verkennen om een subsidieregeling te ontwikkelen voor bewoners die gevelisolerende maatregelen gaan treffen aan hun woning. Dat is nu niet gedaan omdat er geen metingen gedaan konden worden en daardoor geen inzicht is verkregen in de eventueel benodigde maatregelen. Omdat de berekende geluidsniveaus op veel locaties in de gemeente vergelijkbaar zijn met de Zwarteweg kan in zijn algemeenheid wel gesteld worden dat dit om substantiële bedragen zal gaan. Maatregelen treffen aan honderden woningen is zeer kostbaar. N.B. In het verleden hebben de bewoners van de Zwarteweg reeds een financiële bijdrage ontvangen van Teunesen om maatregelen aan hun woning te treffen.

Tenslotte is van belang dat deze maatregelen de geluidbelasting in de woning verminderen maar niet tot een oplossing buiten (zoals in de tuin) leiden.

#### Meer oversteekplaatsen en automatische voetgangersoversteekplaatsen (avop)

Op dit moment is de oversteekbaarheid van de Zwarteweg acceptabel. Extra oversteekplaatsen zijn niet noodzakelijk omdat er relatief weinig oversteekbewegingen plaatsvinden. Hoewel de noodzaak dus ontbreekt kan overwogen worden om een extra oversteekplaats toe te voegen, bijvoorbeeld op de kruising Gildenstraat – Kempkenstraat - Zwarteweg. Daarnaast kunnen de oversteekplaatsen ingericht worden als een avop hetgeen betekent dat er signaleringsbakken boven de weg gehangen worden, om de weggebruiker extra te attenderen op de aanwezigheid van een voetgangersoversteekplaats. Opgemerkt dient te worden dat indien er nauwelijks gebruik wordt gemaakt van een voetgangersoversteekplaats, er snel sprake zal zijn van schijnveiligheid.

#### **Conclusie**

De conclusie is dat er sinds de besluitvorming van december 2014 reeds zaken zijn uitgevoerd. Daarnaast staan er nog zaken op de planning. En tenslotte is er een aantal opties die in dit voorstel zijn beschreven. Al deze opties zijn niet noodzakelijk omdat de huidige en toekomstige situatie aan de wettelijke eisen voldoet en er geen noodzaak is waarom deze situatie anders beoordeeld zou moeten worden dan andere situaties binnen de gemeente Gennep. Indien politiek-bestuurlijk toch de noodzaak voor maatregelen bestaat, dan ligt het toepassen van stil asfalt het meest voor de hand.

#### **KANTTEKENINGEN EN RISICO'S**

Zoals aangegeven heeft dit besluit betrekking op een bestuurlijke afweging. Sec juridisch voldoet de huidige en toekomstige situatie namelijk aan de wettelijke eisen en normen.

#### **WAT BETEKENT DIT VOORSTEL VOOR DE INWONERS?**

Voor de inwoners van de gemeente betekent dit voorstel dat het college en de raad nogmaals een afweging maakt over de afwikkeling van het zandverkeer en in breder verband de afwikkeling van al het verkeer over de Zwarteweg in Milsbeek en de omgeving daarvan.

#### **EXTERN ADVIES, INSPRAAK EN DRAAGVLAK**

Zoals eerder aangegeven heeft er de afgelopen tijd contact plaatsgevonden met veel verschillende partijen en belanghebbenden over deze casuïstiek, expliciet kunnen hier Geen Zand Erover en Teunesen Zand en Grint benoemd worden.

#### **COMMUNICATIEPARAGRAAF**

Na het besluit door het college en de gemeenteraad zullen Geen Zand Erover en de bewoners van de Zwarteweg geïnformeerd worden.

#### **JURIDISCHE PARAGRAAF**

Dit besluit heeft op zich zelf geen juridische gevolgen. Wel kan dit besluit leiden tot vervolgbesluiten zoals verkeersbesluiten. Tegen dergelijke besluiten staat separaat bezwaar-en beroep open.

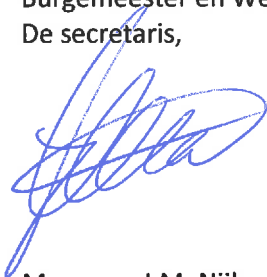
#### **FINANCIËLE PARAGRAAF**

De precieze kosten worden, afhankelijk van de bestuurlijke keuze, exact in beeld gebracht.

#### **UITVOERING**

Na het besluit door het college en de gemeenteraad zullen Geen Zand Erover en de bewoners van de Zwarteweg geïnformeerd worden.

Hoogachtend,  
Burgemeester en Wethouders van Gennepe,  
De secretaris,



Mevrouw J.M. Nijland

De burgemeester,



De heer P.J.H.M. de Koning

#### **BIJLAGEN**

1. Akoestisch onderzoek Meurs Geluid d.d. mei 2017
2. Onderzoek Luchtkwaliteit Windmill d.d. 2 oktober 2017
3. Trillingsonderzoek aan de Zwarteweg te Milsbeek d.d. 31 oktober 2017
4. Kaartmateriaal kernen van de gemeente Gennepe