

Aan : Belanghebbenden
Van : Gemeente Gennep
CC : (burger)raadsleden
Datum : 28-1-2021

Onderwerp : Verslag digitale gesprekstafel “verkeer” – Verbindingsweg Milsbeek

Aanwezigen

Teams overleg d.d. 20 januari 2021, 19:00

Aanwezigen gemeente Gennep:

1. Sjoerd Peters (planjurist)
2. Ilse van der Wijst communicatieadviseur
3. Margot Kieboom (projectondersteuning)
4. Lucien De Baere (verkeerskundige)
5. Kasper Bruijsten (projectleider)
6. Hans Gilissen (voorzitter)

Verslag

De gemeente Gennep heeft het ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Milsbeek 24 december 2020 ter inzage gelegd. Belanghebbenden en omwonenden zijn middels brief, e-mail, lokale kranten, Staatscourant, Gemeentebblad en/of social media op de hoogte gesteld van de ter inzage legging en hebben zich vanaf 15 december kunnen inschrijven voor een of meerdere digitale gesprekstafels.

Dit verslag is een samenvatting van de vragen en opmerkingen die zijn voorafgaand zijn gestuurd én zijn gesteld tijdens de 1e digitale gesprekstafel voor de Verbindingsweg Milsbeek met het onderwerp **Verkeer**.

Daar waar de vragen een soortgelijk karakter hebben of over hetzelfde onderwerp gaan hebben wij deze samengevat en daarop een antwoord gegeven.

1	<p><u>Vraag:</u> Hoe wordt het zware verkeer dat van Groesbeek richting Milsbeek gaat, naar de verbindingsweg geleid? Hoe wordt voorkomen dat vrachtverkeer niet via de Zwarteweg (binnen de bebouwde kom) gaat rijden, maar gebruik maakt van de verbindingsweg?</p> <p><u>Antwoord:</u> Met de aanleg van de verbindingsweg wordt ook de aansluiting en voorrangssituatie tussen Ringbaan en Zwarteweg aangepast. De doorgaande weg vanuit richting Groesbeek wordt de</p>



	<p>verbinding Zwarteweg-Ringbaan. De Zwarteweg vanuit het dorp sluit hierop aan en verleent voorrang aan het verkeer op deze doorgaande weg.</p> <p>Bovenstaande doorgaande weg in combinatie met een 30 km/h erftoegangsweg binnen de bebouwde kom, is voldoende om het verkeer in de richting van de Ringbaan-Verbindingsweg te leiden.</p>
2	<p><u>Vraag:</u> Zou de verbindingsweg niet een drempel vormen voor de lob van Gennepe, en kan mijn huis sneller onder water lopen? Ook omdat dijk verlaagd is tussen de driekronen straat en rotonde N271.</p> <p><u>Antwoord:</u> Nee, de verbindingsweg vormt geen drempel voor de Lob van Gennepe. De Lob van Gennepe zorgt voor een verbetering van de waterveiligheid (project Lob van Gennepe zorgt juist dat de huidige verlaging tussen Driekronen en rotonde N271 komt te vervallen). Detailafstemming van het civieltechnisch ontwerp van de verbindingsweg en de aansluiting op de N271, die ook onderdeel is van de dijk, vindt plaats met het project Lob van Gennepe.</p>
3	<p><u>Vraag:</u> In de bijlage staat een tabel (tabel 3.1 rapportage Royal HaskoningDHV) waarin de huidige situatie vergeleken wordt met de situatie in 2030. Hieruit blijkt dat de Driekronenstraat en de Kroefsestraat substantieel drukker gaan worden na de aanleg van de rondweg. Kan de gemeente uitleggen waarom de Driekronenstraat en Kroefsestraat drukker worden?</p> <p><u>Antwoord:</u> (Uitgaande van afbeelding 4.1 en niet tabel 3.1) De Driekronenstraat wordt afgesloten ten noorden van de bedrijfslocatie van CNC. Er is een logische verklaring voor de Driekronenstraat. Er rijdt nu een bepaalde hoeveelheid verkeer over de Driekronenstraat. Vervolgens komt er halverwege een knip. In het zuidelijke gedeelte van de Driekronenstraat wordt het drukker, omdat het verkeer wat nu in de noordelijke richting rijdt ook via dezelfde kant weer terug komt waardoor sprake is van een toename ten opzichte van de huidige situatie. Aanvulling, op het deel van de Driekronenstraat (ten noorden van de "knip" komt alleen nog lokaal verkeer voor de daar aanwezige woningen. Alleen ter plaatse van CNC wordt het dus drukker op de Driekronenstraat en dit verkeer heeft een directe relatie met CNC.</p> <p>De Kroefsestraat wordt (<u>modelmatig</u>) drukker omdat voor de inwoners van Ottersum een aantrekkelijke route ontstaat van een naar Groesbeek via de Verbindingsweg.</p>
4	<p><u>Vraag:</u> Er zijn twijfels over de betrouwbaarheid van het verkeersmodel en de gegevens waarmee het verkeersmodel is gevoed. Dit wordt als volgt onderbouwd: In bijlage 3 van het rapport van Royal HaskoningDHV (akoestisch onderzoek) staat dat is uitgegaan van 4.800 bewegingen in 2018 op de Zwarteweg. In de toelichting van Royal HaskoningDHV wordt gesproken over 2019 (niet 2018), en worden 5.000 bewegingen genoemd. Daarbij wordt aangegeven dat 13% vrachtverkeer is. Er ligt ook een rapport van 2019 voor Berg en Dal. Daar wordt niet over 5.000 maar 4.200 bewegingen gesproken voor 2019. Als je ervan uit gaat dat het initiatief voor de verbindingsweg gebaseerd is op de overlast van het zwaarder verkeer op de Zwarteweg, dan is het belangrijk dat de cijfers kloppen. Royal HaskoningDHV gaat ervan uit dat 13,5% van al het verkeer op de Zwarteweg, vrachtverkeer is. Bij</p>



	<p>5.000 zijn dat 650 vrachtwagens per etmaal. Verder wordt aangegeven dat 3,5% van Teunesen af komt (zandverkeer). Dat zijn 175 vrachtwagens (die horen bij het aantal 650 vrachtwagens). Gemeente Berg en Dal zegt dat het geen 650 vrachtwagens zijn, maar 310 vrachtwagens. Zelfs als je het berekent over het gemiddelde van wekdagen (wat in bijlage 3 wordt gedaan van het rapport van Royal HaskoningDHV), dan zijn het er maar 210 vrachtwagens. Daar moet je dan nog wel die 175 vrachtwagens bij op tellen.</p> <p>Als je de getallen van gemeente Berg en Dal bekijkt vanaf de Bredeweg richting Milsbeek, en al het vrachtverkeer daar de Zwarteweg op zou sturen, dan is dat maar 6% van het totale verkeer. Dat is duidelijk lager dan de 10% die steeds genoemd wordt door de gemeente als niet acceptabel. Je ziet dus dat de getallen enorm verschillen.</p> <p>Kan de gemeente Gennep een toelichting geven op de gebruikte cijfers van het verkeersmodel?</p> <p>Daarnaast is het verzoek om een afbeelding van de verkeerstromen, zodat je kunt zien waar het verkeer naartoe gaat. Uit het model voor 2030 kun je niet afleiden waar het verkeer vandaan komt. Ik heb behoefte aan een grafische vormgeving van de tabellen.</p> <p><u>Antwoord:</u> Wij beheren het verkeersmodel voor de hele regio Noord-Limburg (regionaal mobiliteit overleg Noord-Limburg). Alle aangesloten gemeentes in de regio Noord-Limburg (behalve Mook en Middelaar) ondersteunen dat verkeersmodel. Die modellen worden gebouwd met medewerking van de landelijke modellen. Alle informatie wordt samengevoegd in één verkeersmodel en wordt op basis van tellingen (verkeerstellingen door middel van tellussen) gekalibreerd. Het basisjaar wordt dus gekalibreerd op basis van tellingen uit 2018. Dan krijg je een model met een betrouwbaarheidswaarde voor de situatie.</p> <p>Voor het voorspellende vermogen voor de modellen van 2030 wordt gebruik gemaakt van alle plannen waar besluitvorming aan ten grondslag heeft gelegen (bijvoorbeeld grote woningbouwprojecten, uitbreiding industrieterreinen, e.d.), die zorgen voor een toename van het verkeer. Ook hierbij is aangesloten op de landelijke modellen, waarin blijkt hoe zij verwachten dat de verkeersvraag er in 2030 uit zal zien.</p>
5	<p><u>Vraag:</u> Hoe wordt de verbindingsweg aangesloten op de N271? Is dat via een rotonde of via verkeerslichten?</p> <p><u>Antwoord:</u> Er is getoetst of de verkeersaantallen, zoals die nu met het verkeersmodel zijn berekend, afgewikkeld kunnen worden op de kruising bij de N271. Het blijkt dat dit kan met de bestaande vormgeving. De kruising blijft in bestaande vorm gehandhaafd.</p>
6	<p><u>Vraag:</u> We zien voor de Zwarteweg dat er een afname is van 5.600 bewegingen in 2010 naar 4.800 bewegingen in 2018. De vraag is of rekening is gehouden met het sluiten van de zandwinning bij het model voor 2030. De zandwinning is (volgens een van de vraagstellers) afgelopen in 2028. Vrachtverkeer van Teunesen komt dan niet meer over de verbindingsweg. Waarom wordt er een</p>



	<p>Verbindingsweg gerealiseerd, door een natuurgebied, als er na het sluiten van de zandwinning geen overlast meer is.</p> <p><u>Antwoord:</u> De verbindingsweg wordt niet alleen aangelegd voor ontsluiting van het vrachtverkeer van Koningsven De Diepen, maar voor een veilige en leefbare dorpskern Milsbeek en dient als toekomstvaste verbinding voor alle verkeer van de N271 richting Groesbeek en vice versa en vormt een onderdeel van de totaaloplossing voor om doorgaand verkeer te weren uit de dorpskernen van Milsbeek, Ottersum en Ven-Zelderheide, zowel in het collegeprogramma als in de stukken van de verkeerskoepel al benoemd.</p> <p>Voor zandwinning Koningsven De Diepen is door de provincie een ontgrondingsvergunning afgegeven tot 2032.</p> <p>In het coalitieakkoord in 2018 is aangegeven dat we een oplossing gaan vinden voor de Zwarteweg..</p>
7	<p><u>Vraag:</u> De situatie die u uitlegt over de weg, had een andere titel en ook een ander gewicht. Eerst zou er een rondweg komen. Nu zou het op basis van het zandverkeer een doorsteek komen. Maar nu wordt het dus toch weer benoemd als een rondweg en een weg voor de toekomst. Hoe kan dat?</p> <p>Daarnaast nog een ander punt; u wil meer asfalt neer gaan leggen, hoewel er een grote financiële achterstand is (300.000 euro per jaar tekort op onderhoud). Dat is al meer dan 15 jaar zo. Hoe kunt u borgen dat de kwaliteit van de nieuwe weg goed is, hoewel u de kwaliteit van de oude wegen nog niet op orde heeft? De geluidsoverlast is gigantisch verhoogd, doordat de toplaag van de weg slecht is.</p> <p>Daarnaast is er een keer een ernstig ongeluk gebeurd. Dat heeft waarschijnlijk te maken met het slechte onderhoud.</p> <p><u>Antwoord:</u> Het project heette eerst inderdaad project Rondweg Milsbeek. Die weg ging echter niet door. Het nieuwe college heeft in het coalitieakkoord sinds 2018 naar een ander tracé toegewerkt met een aangepast ontwerp en een iets andere route. Het is nu de naam verbindingsweg, omdat het een verbinding is tussen de Ringbaan en de N271.</p> <p>Voor het onderhoud aan de infrastructuur worden reserveringen meegenomen via het wegenbeleidsplan. 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.</p> <p><u>Aanvulling van een van de vraagstellers:</u> Het was ook de 'roze route'. Die zou er niet meer komen. Daarna werd het de 'rode route'. Daarnaast wordt er gegoocheld met cijfers. Er wordt aangegeven dat er 14% vrachtverkeer over de weg rijdt. Uit de rapporten die de gemeente zelf heeft opgesteld blijkt dat dit nog geen 10% is. Op halve waarheden wordt het samengesteld. Wij moeten ernaar betalen, maar er is geen draagvlak voor.</p>



	<p>Daarnaast heeft de Zwarteweg een bovenlokale functie. Het is een gewone N-weg, waarbij ze in het verleden een rotonde hebben aangelegd om het probleem van de afwikkeling van het verkeer op de kruising op te lossen. Bovendien is de Zwarteweg voorzien van de hoogst mogelijke kwaliteiten die een weg kan hebben. Dan zou die weg omgelegd moeten worden, het is schijnbaar nooit genoeg.</p> <p>Daarnaast wil ik kwijt dat deze gesprekken doorgedrukt worden tijdens coronatijd, met een weg die geen nut en noodzaak heeft, die geen haast heeft omdat het al 20 jaar loopt. Nu wordt het project vlak voor de kerstdagen ter inzage gelegd. Het is haastwerk.</p> <p><u>Antwoord:</u> Ik begrijp uit uw verhaal dat u twijfelt aan de actualiteiten en de nut en noodzaak van de weg. Dit hoort bij een politieke afweging bij de gemeenteraad.</p>
8	<p><u>Vraag:</u> De Ringbaan zal een flinke verkeersstroom krijgen (meer dan nu). Nu is het 800 voertuigen per etmaal en dat zullen er tussen de 3.000 en 4.000 voertuigen worden per etmaal afhankelijk van het jaartal. Het is een 60 km/h weg, maar de inrichting sluit niet aan op 60 km/h? Ik zou een pleidooi willen houden voor de veiligheid van de voetgangers en de fietsers, om fietssuggestiestroken te realiseren langs de weg zodat het wegverkeer denkt dat ze een smallere weg ter beschikking hebben.</p> <p><u>Antwoord:</u> De asfaltbreedte van de Ringbaan is in de huidige situatie breder dan dat het asfalt op de verbindingsweg zal gaan worden. Om een uniform beeld voor de weggebruiker te krijgen worden de markeringen op de Ringbaan aangepast. De afstand tussen de markeringen wordt op beide wegen hetzelfde.</p>
9	<p><u>Vraag:</u> Op dit moment is er een snelheid van 50 km/h op de Zwarteweg, hier zijn alle voorzieningen aanwezig. Er is een fietspad aanwezig aan beiden zijden van de weg en er is een eenzijdig trottoir. Bij de Ringbaan krijg je straks een weg van 7 meter breed, daar ga je fietsers en voetgangers op los laten, maar u brengt geen enkele voorziening aan om die in veiligheid te houden. Daarnaast staat op het stuk dat nu voorzien is (1200 meter) van de Ringbaan welgeteld 1 lantaarnpaal op de kruising Ringbaan-Oude Dijk. Ik heb hierover al verschillende brieven geschreven naar de gemeente. Toen is aangegeven dat het geen verbindingsweg is met weinig verkeer. Om die reden werden geen lantaarnpalen geplaatst. Als er straks 4.000 voertuigen per etmaal rijden, denk ik dat dit een reden is om hier lantaarnpalen neer te zetten. Ik zou willen dat u dit opnieuw bekijkt, zodat de Ringbaan een veilige weg wordt voor wandelaars en fietsers.</p> <p><u>Antwoord:</u> Wij nemen uw suggestie mee in de verdere uitwerking van de weg samen met andere adviezen voor extra maatregelen van burgers en betrokkenen. We kunnen nu nog niet aangeven of we die allemaal ook daadwerkelijk in de uitwerking mee kunnen nemen.</p>
10	<p><u>Vraag:</u> Uit de rapporten in het verleden is gebleken dat de Zwarteweg een van de veiligste wegen is uit de buurt.</p>



	<p>Mijn vraag is: is veiligheid een punt van beleving of is dat een punt van werkelijke veiligheid?</p> <p><u>Antwoord:</u> Veiligheid is deels objectief en deels beleving. Het huidige college en de huidige coalitie hebben duidelijk afgesproken in het coalitieakkoord in 2018 dat de verkeerssituatie op de Zwarteweg aangepast moet worden. Dat zijn we nu aan het doen met deze verbindingsweg.</p>
11	<p><u>Vraag:</u> In het rapport staat dat de rondweg ook als een rondweg zou kunnen dienen voor de dorpskernen Milsbeek, Ottersum en Ven-Zelderheide. Als dit zo is, dan zouden de berekeningen niet meer kloppen, want dan zou er veel meer verkeer op komen? De berekeningen over stikstof en verkeersveiligheid zouden daarop gebaseerd moeten worden?</p> <p><u>Antwoord:</u> Het is correct dat de aanleg van de Verbindingsweg het eerste deel zou kunnen zijn van de aanleg van een groter plan om ook de dorpskernen Ottersum en Ven-Zelderheide te ontlasten. Die wensen zijn in ieder geval bekend en de huidige coalitie heeft die ambitie. De uitwerking van een dergelijk plan is echter nog niet concreet. De verbindingsweg is op dit moment nog niet bedoeld als rondweg voor andere kernen. Hierna moet nog onderzoek worden gedaan.</p>
12	<p><u>Vraag:</u> Ik heb een vraag over de hoek Ringbaan-Zwarteweg. Op geen enkel plaatje heb ik kunnen zien hoe de verbindingsweg op komt. Wij wonen hier op de hoek. Wij weten nu niet hoe de weg hier gaat lopen. In hoeverre komt het verkeer van de huidige Zwarteweg op de Ringbaan? (dat richting Groesbeek gaat of van Groesbeek komt). Aanvullende vraag; Er is voorzien in het rapport dat de Ringbaan met een ruime boog naar de Zwarteweg gaat? Daar is geen onderzoek gedaan naar geologie en oudheidkunde, omdat het een klein stukje is. De weg wordt wel verlegd daar.</p> <p><u>Antwoord:</u> De aansluiting Ringbaan-Zwarteweg zal straks een doorgaande verbinding worden. De Zwarteweg binnen de bebouwde kom zal aantakken op deze doorgaande weg en verleent voorrang op het verkeer van en naar Groesbeek. Binnen de huidige verhardingsbreedte zoeken we naar een oplossing om de doorgaande verbinding van Zwarteweg met de Ringbaan te creëren. Als de huidige breedtes niet toereikend zijn worden indien noodzakelijk vervolgonderzoeken ingepland op deze locatie.</p>
13	<p><u>Vraag:</u> Hoe kunt u voorkomen dat de Kromsteeg een sluiproute wordt wanneer de kruising te druk is bij CNC?</p> <p><u>Antwoord:</u> De Kromsteeg is een zandweg en heeft een geslotenverklaring voor motorvoertuigen, waarmee het niet aannemelijk is dat verkeer hiervan gebruik gaat maken. Bij de nadere uitwerking van de aansluiting Verbindingsweg – Kromsteeg zullen deze bestaande maatregelen overgenomen worden. Helemaal tegenhouden van verkeer dat gebruikt maakt van een weg met een gesloten</p>



	verklaring kan in de praktijk nooit. In het verdere proces kunnen we bekijken of het noodzakelijk is om extra maatregelen te treffen voor de Kromsteeg.
14	<p><u>Vraag:</u> De nieuwe verbindingsweg/rondweg gaat dit een voorrangsweg worden met voorrangskruisingen of is het een gelijkwaardige weg met de zijwegen? Aanvullende vraag hierop: Heeft het verkeer op de Ringbaan voorrang op het verkeer op de Oudedijk?</p> <p><u>Antwoord:</u> Het verkeer op de Verbindingsweg heeft voorrang op het verkeer vanaf de Nijmeegseweg, Kroefsestraat en Ringbaan. Het verkeer op de Ringbaan heeft geen voorrang op het verkeer vanaf de Oudedijk. De situatie op deze kruising blijft vooralsnog ongewijzigd.</p>
15	<p><u>Vraag:</u> Wat is het voornemens hoogteprofiel t.o.v. huidige landschappelijke profiel van de aan te leggen verbindingsweg?</p> <p><u>Antwoord:</u> De weg volgt zoveel mogelijk het bestaande maaiveld.</p>

Afsluiting

Alle aanwezigen worden bedankt voor hun aanwezigheid en inbreng. Het verslag zal aan de aanwezigen per mail worden verstuurd en worden geplaatst op de website www.gennep.nl/verbindingsweg

Zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan kunnen worden ingediend tot uiterlijk 3 februari 2021;
Een toelichting op de reeds ingediende zienswijze kunt u indienen tot uiterlijk 17 februari 2021.