

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

Onderwerp : Verslag digitale gesprekstafel “landschappelijke inpassing” – Verbindingsweg Milsbeek

## Aanwezigen

Teams overleg d.d. 21 januari 2021, 20:30

Aanwezigen gemeente Gennep:

1. Sjoerd Peters (planjurist)
2. Erik van Pruissen (projectondersteuning)
3. Margot Kieboom (projectondersteuning)
4. Kasper Bruijsten (projectleider)
5. 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 voorafgaand zijn gestuurd en zijn gesteld tijdens de 4e digitale gesprekstafel voor de Verbindingsweg Milsbeek met het onderwerp **Landschappelijke Inpassing**.

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> De belangenbehartiger voor de agrarische sector in Noord-Limburg is aanwezig bij deze gesprekstafel. De vraag is wat is de invloed voor de agrarische sector? Wordt er rekening mee gehouden dat de agrarische sector zo min mogelijk wordt belast? Daarnaast staat de agrarische sector zwaar onder druk en verliest veel terrein. Terwijl het wel belangrijk is voor het buitengebied van Gennep. Het is van belang dat er werkbare percelen overblijven voor de agrarische sector, zodat je een levendig agrarisch buitengebied behoudt.</p> <p><u>Antwoord:</u></p>



	<p>We houden er rekening mee dat de agrarische sector zo min mogelijk wordt belast. Bij het ontwerp streven we ernaar om zo dicht mogelijk nabij de grens van percelen te gaan liggen om versnippering hiervan tot een minimum te beperken. Voor de onderhandelingen met perceeleigenaren is een taxatie- en grondverwervingsbureau ingeschakeld. Zij houden zoveel mogelijk rekening met de wensen van eigenaren en kijken naar de mogelijkheden om gronden uit te ruilen.</p>
2	<p><u>Vraag:</u> Wij (Driekronenstraat 14) hebben vrij zicht op het veld waarbij veel dieren passeren die niet in alle documenten nader worden toegelicht, zoals ooievaars, vossen, herten, reigers, fazanten, enz. De verbindingsweg gaat dwars door dit veld heen. Op de sfeerimpressie van de weg zie ik dat de bomen aan de andere kant van de weg zijn ingetekend (dan waar wij zicht op hebben). Ik was benieuwd of daar nog over te praten valt en pleit er voor dat er ook aan de andere kant van de weg bomen komen te staan.</p> <p><u>Antwoord:</u> Vanuit het nog op te stellen mitigatie- en compensatieplan vinden er mogelijk nog wijzigingen plaats in het groenontwerp. Deze wijzigingen hebben mogelijk invloed op de locatie van (extra) groen.</p> <p>Uw verzoek of er aan beide zijden van de weg bomen kunnen komen staan nemen wij mee in de verdere uitwerking van het landschappelijk inpassingsplan.</p>
3	<p><u>Vraag:</u> Wat ons betreft is landelijke inpassing niet nodig, omdat het inleveren van groen in ruil voor grijs (en de daarmee samenhangende effecten voor milieu) een belangrijke zorg is. Waarom leggen we deze weg aan? Deze weg wordt aangelegd ten behoeve van Teunesen en de zandwinning.</p> <p>Daarmee komen we op een bedrag van 7,5 miljoen euro, tel daar 50% bij op, dan komen we op 11/12 miljoen euro op kosten van de lokale bevolking. Ik daag jullie uit om een kosten-baten analyse te maken.</p> <p>Wat kost het de gemeente om een weg aan te leggen door een natuurlijk landschap en wat levert het de gemeente op? Ik neem aan dat op basis van deze balans, de weg er niet komt.</p> <p><u>Antwoord:</u> De verbindingsweg wordt gerealiseerd om een veilige en leefbare kern Milsbeek te realiseren voor al het doorgaande verkeer door de kern van Milsbeek. Daarbij realiseren we iets voor de toekomst en zeker niet alleen voor de zandtransporten van Teunesen. In de verdere toekomst willen we ook de kernen Ottersum en Ven Zelderheide vrijwaren van doorgaand verkeer. Het is een politieke afweging die in het coalitieakkoord in 2018 na de verkiezingen gemaakt is.</p>
4	<p><u>Vraag:</u> Het plan is nu ingeleverd, er staan nog vragen open. Het volgende moment dat wij kunnen reageren is via de Raad van State als we nog bezwaar hebben?</p> <p><u>Antwoord:</u></p>



	<p>Het bestemmingsplan is nu in procedure. U kunt daar een zienswijze op indienen. De zienswijze worden bekeken en vervolgens gaat het gehele dossier ter vaststelling naar de gemeenteraad. Daar kan ook in gesproken worden. Politiek gekleurde meningen kunt u hier inbrengen. Daarnaast zijn met name de flora en fauna en stikstof aandachtspunten waar wellicht van de Provincie nog een ontheffing/vergunning van nodig. Tegen die besluiten kan ook apart gereageerd worden met eventuele bezwaren.</p> <p>Indien gemeenteraad en provincie instemmen met het plan kan als laatste bij de Raad van State bezwaar worden aangetekend.</p>
5	<p><u>Vraag:</u> Bij ons staan de bomen ook precies aan de andere kant (Kromsteeg), zodat wij de vrachtwagens kunnen zien maar geen bomen. Kunnen de bomen ook aan de andere kant aangeplant worden? Waarom staan de bomen eigenlijk aan de andere kant?</p> <p><u>Antwoord:</u> De locatie van de bomen is een bewuste keuze door de landschapsarchitect. De bomen in het plan staan verspringend van elkaar en het zijn verschillende soorten. De locatie van de bomen is een combinatie van verkeersveiligheid, landschap, uitzicht, zichtlijnen en de diersoorten die daar hun weg in moeten kunnen vinden. Bij verdere uitwerking van het landschapsplan kijken we naar de mogelijkheden om het zicht op de weg te ontnemen (locatie Kromsteeg en Driekronenstraat 14).</p>
6	<p><u>Vraag:</u> Het moment waarop de bermen substantiële bermen worden, dan staan de bomen ook niet dichtbij de weg? De zichtlijnen spelen dan wat minder. Het wordt een weg van 6 meter breed, waar ook fietsers overheen moeten. De verbindingsweg is 1,5 meter smaller dan de Zwartweg. Dus ik snap het stukje veiligheid niet. Gaan we een smalle weg realiseren met bomen strak langs de weg? Wordt de inpassing in het landschap minimaal?</p> <p><u>Antwoord:</u> De verbindingsweg wordt ingericht als een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een snelheid van 60 km/h. Daarbij hoort landelijk gezien een wegbeeld met een wegbreedte van 6 meter. Daarbij is ervoor gekozen om aan weerszijden een bermverharding toe te passen met een breedte van 50 cm.</p> <p>De weg wordt niet afgesloten voor fietsers. Het is gezien de ligging echter niet aannemelijk dat fietsers gebruik zullen maken van deze verbinding. Daarnaast worden de fietsers in het ontwerp weg geleid van de Verbindingsweg in de richting van alternatieve bestaande routes. De weg wordt geen onderdeel van fiets(knooppunten)routes.</p>
7	<p><u>Vraag:</u> Wat zijn de maten van de berm? Je hebt de 50 cm uitwijkmogelijkheid en dan begint de berm? Hoe breed wordt deze? De verbindingsweg komt bij mij strak langs mijn weilanden. Ik wil weten hoeveel meter daartussen komt.</p> <p><u>Antwoord:</u></p>



	<p>In de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan zit een profielschets (paragraaf 4.3). De weg krijgt een verharding van 7,00 meter (6,00 m asfalt plus 2x50 cm bermverharding). Daarnaast is aan weerszijden een strook van 5,00 m gereserveerd voor berm en watergang/zaksloot.</p>
8	<p><u>Vraag:</u> De verbindingsweg komt door weilanden te liggen waar momenteel heel veel paarden staan. De Esdoorn is een hele giftige boom voor paarden. Dan gaan de paarden dood.</p> <p><u>Antwoord:</u> De soorten die nu in het landschapsplan staan zijn eik, linde, esdoorn en iep. We zullen ervoor zorgen dat er geen esdoorn geplant wordt. Wij nemen uw reactie mee bij verdere uitwerking voor een alternatieve soort.</p>
9	<p><u>Vraag:</u> Heeft u ook een landschapsarchitecten bureau ingeschakeld om de landschappelijke inpassing te onderzoeken? De achtergrond van deze vraag is: Aan de oostkant ligt de weg op de Ringdijk en gaat tot aan de Zwarteweg, dit is ongeveer 3,5 km. Over die 3,5 km lopen 6 wegen verticaal richting de N271 en de Maas. Dat is al een behoorlijke wegendichtheid. Als je dan in zo'n gebied over de inpassing van wegen gaat praten, dan zal je ook over die totaalstructuur moeten gaan praten. In het provinciaal ontwikkelingsplan is aangegeven dat het een bronsgroene zone is. De bronsgroene zone heeft als primaire kwaliteit de ontwikkeling van landschaps- en natuurkwaliteiten. Ik vraag me af hoe is dat compatibel? De gemeente heeft ook een paraplubestemmingsplan 'kwetsbare gebieden'; beken behoren daartoe. Er is een omgevingsvisie waarin de vinger wordt opgestoken voor recreatie en natuurontwikkeling. Het gebied ligt tussen het Reichswald (goudgroene zone) aan de bovenkant en de goudgroene zone bij de Maas en de Niers. Daartussen zijn ecologische verbindingzones gepland geweest, die ook langs de Kroonbeek liepen. Over dat soort dingen wordt bijna geen argumentatie gegeven. Er worden conclusies getrokken over de inpasbaarheid die totaal onder de maat zijn.</p> <p><u>Antwoord:</u> Ja, er is een landschapsarchitect bij betrokken. Ook de provincie is bij dit plan betrokken. De Provincie heeft aangegeven dat de motivering vanwege de bronsgroene zone nog aangevuld moet worden. De Provincie heeft ook aangegeven dat het tracé (de locatie en de verbinding tussen de Ringbaan en de N271) akkoord is. Ze geven aan dat het door de bronsgroene zone gaat, maar als voldoende aandacht wordt besteed aan de flora en fauna en aan de motivering van het landschap vindt de Provincie het een acceptabel plan. We zijn nu aan het werk om het plan op het vereiste niveau te brengen.</p>
10	<p><u>Vraag:</u> Ik ben benieuwd naar het laatste recente onderzoek naar vervoersbewegingen op Zwarteweg in Milsbeek. Ik heb navraag gedaan bij gemeente Berg en Dal en dan zie je dat in 2019 4.200 vervoersbewegingen waren, en in 1993 er 3.200 vervoersbewegingen waren. Dat vind ik een heel kleine toename in 27 jaar tijd. Dus ik ben benieuwd wat het meest recente rapport is m.b.t. de vervoersbewegingen op de Zwarteweg. Die zou ik willen hebben in middel, zwaar en normaal verkeer.</p>



	<p><u>Antwoord:</u> Deze vraag hoort eigenlijk thuis bij gesprekstafel verkeer. Het rapport met toelichting op de verkeerscijfers is beschikbaar op de website: <a href="https://www.gennep.nl/verbindingsweg">https://www.gennep.nl/verbindingsweg</a> In de toelichting is opgenomen met welke verkeersaantallen het wegontwerp gebaseerd is.</p> <p>De rapporten zijn gebaseerd op het verkeersmodel Noord-Limburg. Dat verkeersmodel geldt voor heel Noord-Limburg. Alle Limburgse gemeentes gebruiken dat, met uitzondering van gemeente Mook en Middelaar. In het verslag van de gesprekstafel 'verkeer' leggen we uit wat de input is geweest voor het verkeersmodel.</p>
11	<p><u>Vraag:</u> Het is een weg van de provincie Limburg naar de provincie Gelderland, via Milsbeek naar Groesbeek. Dan moet je verder kijken dan alleen Noord-Limburg?</p> <p><u>Antwoord:</u> Het verkeersmodel kijkt breder. In het notulenverslag 'verkeer' wordt dit nader toegelicht.</p>
12	<p><u>Vraag:</u> Welk rekenmodel is gehanteerd bij de stikstofberekeningen?</p> <p><u>Antwoord:</u> De stikstofberekeningen zijn gemaakt met het recentste rekenmodel van Aeries, zoals dat in heel Nederland gebruik moet worden. De uitkomsten staan in bijlagen 10 en 11. Er zijn uitkomsten voor de aanleg- en gebruiksfase. In het rapport in bijlage 11 staan de effecten voor de Natura 2000 gebieden uit de omgeving.</p>
13	<p><u>Vraag:</u> De gemeente is ervoor om recreatie zoveel mogelijk naar gemeente Gennep te halen. Ze hebben 7/8 jaar terug een hele wandelroute uitgezet, van het Gennepershuis tot aan de Koningsven. Dat zijn allemaal looproutes en knooppunten, ingetekend met nummers voor hoe de mensen kunnen lopen. Hij loopt precies over de verbindingsweg. Hoe ga je om met voetgangers op de verbindingsweg? Is hier verkeerskundig naar gekeken? Ook is kort geleden (3 maanden) een ruiterspad aangelegd.</p> <p><u>Antwoord:</u> Er is bij de tracéstudie eveneens gekeken naar de wandelroutes in de omgeving. De bestaande wandelroutes worden zo min mogelijk verstoord. Bij verdere uitwerking van het ontwerp wordt dit meegenomen. Daarbij zal ook rekening gehouden worden met het aangelegde ruiterspad.</p>
14	<p><u>Vraag:</u> De landschappelijke inpassing van het hoofdprofiel van de weg, loopt die in de glooiing mee of wordt dat een uitgevlakt profiel?</p> <p><u>Antwoord:</u></p>



	<p>De hoogte van de weg volgt zoveel mogelijk het bestaande maaiveld, waarbij we in het ontwerp rekening dienen te houden dat de bovenkant van de weg gemiddeld 1,0 meter hoger dient te liggen t.o.v. gemiddeld hoogste grondwaterstand in verband met de stabiliteit.</p>
15	<p><u>Vraag:</u> Hoe is de planning van de aan te leggen weg in conflict met de structuur van Lob van Gennep? Is overleg geweest met Lob van Gennep en zijn ze betrokken? Verlenen zij medewerking?</p> <p><u>Antwoord:</u> Ja, er is intensief afstemmingsoverleg met het projectteam Lob van Gennep om te voorkomen dat er conflicten kunnen ontstaan. Het projectteam Lob van Gennep verleent medewerking aan de aanleg van de weg.</p>
16	<p><u>Vraag:</u> U heeft aangegeven dat de Provincie in het verleden heeft aangegeven dat zij deze weg op deze locatie wilde hebben. Maar dat is uit een periode van vóór 2014. Het verhaal van Lob van Gennep is van latere datum. Is dan dezelfde zienswijze van de Provincie op het huidige tracé gegeven, of is het een aanname dat de Provincie akkoord is?</p> <p><u>Antwoord:</u> We hebben ambtelijk overleg met de Provincie. Daarin is aangegeven dat ze akkoord zijn met het tracé. Daarbij is ook aangegeven dat er nog een mitigatie en compensatieplan noodzakelijk is wat in het plan verwerkt moet worden. De provincie is bevoegd gezag voor de ontheffing. Er is wel een bezwarenprocedure. U heeft als burger het recht om bezwaar op deze ontheffing in te dienen.</p>
17	<p><u>Vraag:</u> Ik heb een vraag over fietsers en voetgangers (hoofdstuk 4 inpassing). Passage: <i>De uitgangspunten bij een erftoegangsweg is het afwikkelen van alle typen verkeer over dezelfde rijloper. Dit betekent dat fietsverkeer ook gebruik maakt van de rijloper. Het is gezien de ligging van de verbindingsweg echter niet aannemelijk dat fietsverkeer gebruik gaat maken van deze verbinding. Voor de voorzieningen in de omgeving en de verschillende woningen in het buitengebied zijn veel alternatieve routes in het gebied aanwezig. Daarnaast is er bij de vormgeving van de aansluiting op de N271, maar ook bij de Ringbaan, rekening met de fietsers gehouden.</i></p> <p>In het kort: de verbindingsweg wordt fietsonvriendelijk gemaakt. Het gebruik van de weg door fietsers en voetgangers wordt ontmoedigd.</p> <p><u>Antwoord:</u> We ontmoedigen het niet voor fietsers. We hebben ernaar gekeken of er voldoende alternatieven zijn voor fietsers, zodat zij voldoende gelegenheid hebben om een andere weg te kiezen. We verwachten niet dat heel veel fietsers gebruik gaan maken van de verbindingsweg.</p>
18	<p><u>Vraag:</u> Er wordt gekeken of de wijziging van het bestemmingsplan m.e.r.-plichtig is. Een van de voornaamste argumenten dat dit plan niet m.e.r.-plichtig is: het gaat niet om een autoweg. Dus er</p>



	<p>gebeurt iets dubbelzinnigs? Aan de ene kant wordt geprobeerd om fietsers zoveel mogelijk te mijden op de weg. Aan de andere kant wordt vermeden om de weg de formele status 'autoweg' te geven, om onder de noodzaak voor m.e.r. uit te komen?</p> <p><u>Antwoord:</u> Het plan is niet m.e.r.-plichtig, omdat het geen autoweg is in de zin van autosnelweg of autoweg (100 km/h weg of meer). Een autoweg of autosnelweg zijn hele andere soort wegen, dit is hier niet aan de orde.</p>
19	<p><u>Vraag:</u> Als u op dit stuk asfalt twee vrachtwagens naast elkaar laat rijden, dan moeten de bermen hard genoeg zijn.</p> <p><u>Antwoord:</u> Het ontwerp met een rijbaan van 6,00 meter breed plus 2x50 cm bermverharding is voldoende breed voor het veilig laten passeren van 2 vrachtwagens. Dit is conform de landelijke richtlijnen voor dergelijke wegen.</p>
20	<p><u>Vraag:</u> Als je een m.e.r. zou uitvoeren, dan zal de vraag voor nut en noodzaak opgelost zijn? Dan gaat het ook niet meer naar Raad van State?</p> <p><u>Antwoord:</u> Het plan is niet m.e.r.-plichtig (zie ook het antwoord bij vraag 18). Een m.e.r. onderzoek gaat niet over nut en noodzaak, maar is wat het woord zegt: een rapportage over milieueffecten van een plan. Of het plan uiteindelijk voor de Raad van State komt wordt bepaald door de bezwaarmakers, daar doet een m.e.r. niets aan af.</p>
21	<p><u>Vraag:</u> De verbindingsweg wordt 6 meter breed. Waarom werd de Ringbaan in het verleden breder gemaakt (7 meter)?</p> <p><u>Antwoord:</u> We hebben nu bewust gekeken naar het profiel van een erftoegangsweg, zoals dat in richtlijnen voor heel Nederland vastgelegd is. Daar hoort een maximumsnelheid bij van 60 km/h, die o.a. wordt afgedwongen met het voorgestelde profiel van 6 meter breedte met 2 x 50cm bermverharding.</p> <p><u>Reactie van een van de vraagstellers:</u> Ik woon aan de Ringbaan. Ik weet waarom deze 7 meter gemaakt is. Voorheen was de weg 6,20 meter breed, toen was hij veel te smal. Er zijn extra verhardingen langs de Ringbaan aangelegd aan beide kanten van 1 meter breed om de vrachtwagens van Teunesen te kunnen laten passeren. De vrachtwagens reden namelijk steeds over de kanten van de weg wat schade veroorzaakte aan de bermen.</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](http://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.