Gemeenteraad van de gemeente Mook en Middelaar
Postbus 200
6585 ZK MOOK

Tevens per e-mail: gemeente@mookenmiddelaar.nl

Arnhem, 23 oktober 2020

Ons kenmerk : 20200142/EJ/ej
Inzake :
E-mail :

Geachte leden van de gemeenteraad,

Namens

, wordt een zienswijze ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan "Reconstructie N271 Mook-Milsbeek". In het navolgende zal ik de indieners van de zienswijze aanduiden – in enkelvoud – als .

1. Onderstaand ziet u een uitsnede van de plankaart. Duidelijk is – in het grijs – het tracé van de N271 te zien. Aan de noordzijde van het tracé is goed te herkennen.

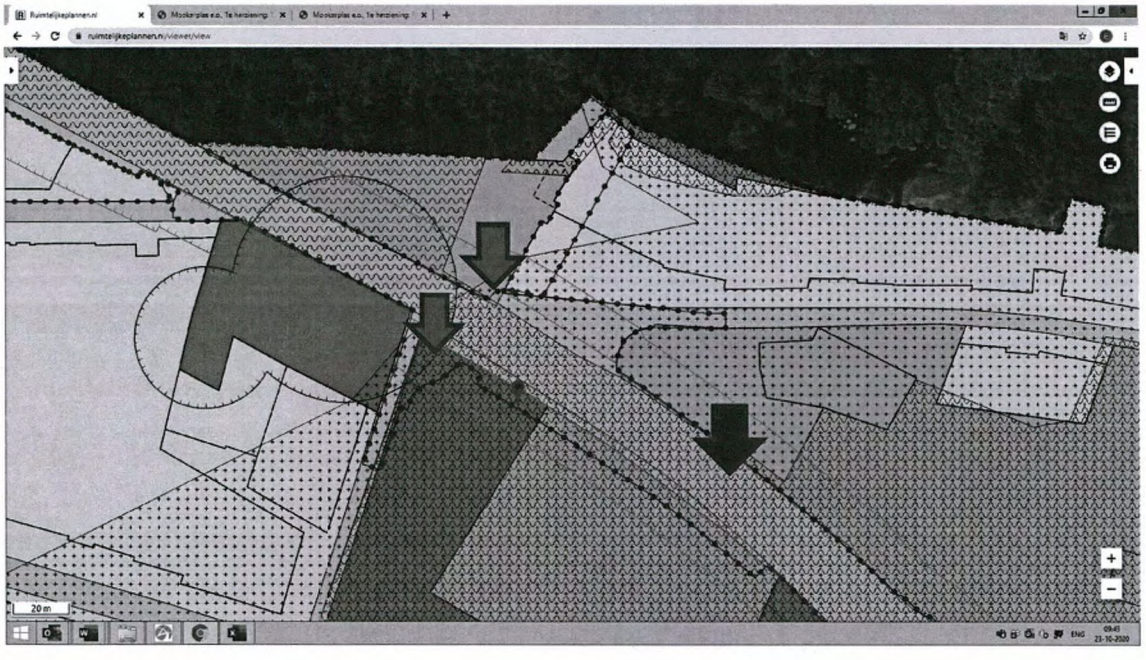


2. Blijkens de toelichting van het bestemmingsplan voldoet de N271, een provinciale weg, niet aan de huidige ontwerprichtlijnen. Het doel van de gemeenteraad is – blijkens de toelichting – het realiseren van een duurzame veilige inrichting van de weg. Verbeteren van de veiligheid van de N271 is *het* doel van de reconstructie (p. 6, p. 10 toelichting).

3. Het geldende bestemmingsplan betreft het bestemmingsplan Mookerplas e.o. 1e herziening dat nog zeer recent door uw gemeenteraad, op 9 juli 2020, is vastgesteld. Blijkens het technisch ontwerp van de gereconstrueerde weg, kan die reconstructie niet plaatsvinden op grond van het geldende bestemmingsplan. Het is om die reden noodzakelijk het voorliggende bestemmingsplan in procedure te brengen om de reconstructie te kunnen uitvoeren.

4. De voornaamste bestemming in dit ontwerpbestemmingsplan wordt vanzelfsprekend gevormd door de bestemming "Verkeer". Binnen deze bestemming is – onder meer – de aanleg van de weg mogelijk. Tegen deze bestemming – en evenmin tegen de dubbelbestemmingen – heeft geen bezwaar. Ter hoogte van wijzigt er ook niet bijzonder veel. Aan de zuidzijde van het tracé geldt op grond van het huidige bestemmingsplan – Mookerplas e.o., 1 herziening – een bestemming Bos en Recreatie. Deze wordt (gedeeltelijk) vervangen door een bestemming Verkeer in het nu ter inzage gelegde ontwerpbestemmingsplan.

Voorts krijgt aan de noordzijde van het tracé, bij de Schildersweg, een perceel grond dat nu de bestemming Wonen heeft op grond van het huidige bestemmingsplan, ook de bestemming Verkeer. Onderstaand is met drie pijlen aangeven waar ter hoogte van de camping de wijzigingen zich voordoen. Met de rode pijl is de beoogde locatie van de komremmer/ 50 km p/u grens aangegeven.



5. Waar tegen de wijziging van de bestemmingen als zodanig geen overwegende bezwaren heeft, heeft de camping die bezwaren wel tegen het technisch ontwerp van deze weg dat de onderlegger voor dit ontwerpbestemmingsplan vormt.

6. Dit technisch ontwerp bevindt zich niet bij de stukken die ter inzage hebben gelegen voor dit bestemmingsplan. Dat is wat betreft een omissie. Het technisch ontwerp maakt immers ook voor uw gemeenteraad duidelijk op welke wijze de provincie als wegbeheerder de weg wil gaan inrichten. Juist het technisch ontwerp raakt aan het woon- en leefklimaat in de kern Plasmolen. Ter verduidelijking, het maakt vanzelfsprekend uit voor het woon- en leefklimaat in Plasmolen waar wel en waar niet 80 km p/u mag worden gereden en hoe veilig het is om over te steken.

7. Waar uw gemeenteraad dus beoogt de veiligheid van de N271 te verbeteren, kan dit niet zonder ook in de beoordeling het technisch ontwerp te betrekken.

Dit technisch ontwerp is terug te vinden via de website van de provincie Limburg (https://www.limburg.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/provinciale-wegen/n271-milsbeek/).

8. Uit dit technisch ontwerp volgt dat vanuit de zuidzijde de 50 km p/u-grens wordt gelegd vlak voor de camping. Ik verwijs u daartoe naar **bijlage 1**. Tevens wordt voor een zogenoemde "komremmer" aangebracht.

9. Tegen deze twee maatregelen heeft bezwaar. Omdat ten eerste het beleidsdoel dat uw gemeentebestuur heeft met het vaststellen van dit bestemmingsplan (en waar de camping de noodzaak van onderschrijft) het verbeteren van de verkeersveiligheid niet wordt behaald. Ten tweede, omdat het technisch ontwerp slecht is voor het toekomstperspectief van . Tenslotte bevat het akoestisch rapport dat ten grondslag is gelegd aan het ontwerpbestemmingsplan belangrijke omissies. In het navolgende zal ik dit namens toelichten.

Strijd met gemeentelijke Structuurvisie

10. Naar het oordeel van ligt dan voor de hand de 50 km p/u grens te leggen voor het kruispunt met de Helweg/ Pastoorsdijk/ Vagevuurweg. Dit kruispunt is immers een bekend gevaarlijk punt. Een verlaging van de maximumsnelheid naar 50 km p/u voor dit kruispunt zou een fikse bijdrage aan de verkeersveiligheid kunnen leveren. Ook de komremmer zou dan op dit punt kunnen worden gelegd.

11. Het verlengen van de 50 km p/u zone, is niet enkel een wens van de gemeente, het sluit ook aan bij het gemeentelijk beleid ten aanzien van Plasmolen. Plasmolen wordt aangeduid als een toeristische trekpleister. In de Structuurvisie Mookerplas en omgeving heeft uw gemeenteraad benoemd dat gestreefd wordt naar kwalitatieve groei in toerisme en recreatie. Het past dan niet dat langs de camping een 80 km p/u weg loopt. Ik verwijs in dit verband naar p. 17 van genoemde Structuurvisie waar uw gemeenteraad het volgende overweegt.

> *"Eén van de belangrijkste maatregelen is het wegnemen van de barrièrewerking van Rijksweg N271. Dit is voor doorgaand verkeer een belangrijke verbinding. De vele bezoekers komen en gaan over deze weg. Een gedeelte van deze Rijksweg zou tot de bebouwde kom van Plasmolen moeten behoren om het veilig kruisen van de weg sterk te verbeteren. Het gaat dan om het gedeelte vanaf de Riethorsterweg (chinees restaurant) <u>tot aan de Pastoorsdijk</u> (onderstreping: edj).*

Door het betrekken van de N271 bij de bebouwde kom ontstaat ook ruimte om de randen van de weg kwalitatief te versterken. Zo zou de komgrens vanaf de Mookse kant geaccentueerd kunnen worden door markante bebouwing ter plaatse van het chinees restaurant."

12. Kortom, door het bestemmingsplan vast te stellen zoals het nu door het college van burgemeester en wethouders aan uw gemeenteraad is voorgelegd stemt u impliciet ook in met het technisch ontwerp. Dat technisch ontwerp is echter evident in strijd met het eigen – recent – vastgestelde gemeentelijk beleid. Het spreekt voor zich dat de camping mag verwachten dat uw gemeenteraad niet in strijd handelt met het eigen ruimtelijk beleid. In zoverre wordt uw gemeenteraad verzocht niet in te stemmen, tenzij het technisch ontwerp door de provincie wordt aangepast in vorenbedoelde zin.

Beleidskeuze

13. Voorts vraagt de aandacht voor de gemaakte beleidskeuze voor het technisch ontwerp. Dat er aanleiding is het technisch ontwerp aan te passen volgt uit het voorgaande – het technisch ontwerp zoals nu voorgesteld is in strijd met gemeentelijk beleid. Daarnaast is ook slecht voor de vitaliteit van . zoals die nu geëxploiteerd wordt heeft te gelden als een vitaal recreatiebedrijf. Een kwalitatief goed bedrijf dat toekomstbestendig is. Ook door uw gemeentebestuur wordt zo beschouwd. De wijze van aanpassing van de N 271 zoals door het provinciebestuur voorzien, wordt door gezien als een serieuze bedreiging.

14. Om die reden heeft een onderzoek laten uitvoeren door het gerenommeerde bureau ZKA Leisure Consultants. Dit bureau is veelvuldig betrokken als deskundige bij vitaliseringstrajecten voor recreatiebedrijven in heel Nederland. ZKA onderschrijft het belang dat hecht aan een andere uitvoering van de reconstructie van de N 271. Het rapport van ZKA is als **bijlage 2** toegevoegd. ZKA schrijft op p. 4 onder meer het volgende.

"De provincie stelt de focus te willen leggen op kwaliteit zodat de bezettingsgraad kan groeien en het rendement waarmee verder geïnvesteerd kan worden in de kwaliteit van het product. Het laten stijgen van de bezettingsgraad bij is kansrijker wanneer er een maximale snelheid van 50 km p/u is dan wanneer deze 80 km p/u bedraagt. Het laatste geval zal tot minder inkomsten leiden, wat weer zorgt voor minder investeringen en achteruitgang van de vitaliteit van op lange termijn. Hierdoor zullen oneigenlijke vormen van wonen met alternatieve verdienmodellen lonken."

15. De conclusie van ZKA is helder: het voorgelegde plan met dit ontwerp draagt niet bij aan het investeringsprogramma Toerisme en Recreatie en aan het vitaliseren van de recreatiesector. Het is slecht voor het toekomstperspectief voor . Laat staan dat het bijdraagt aan – ook – de gemeentelijke ambities juist de ontwikkeling van toerisme en recreatie in Plasmolen te stimuleren.

16. Welk argument staat tegenover de vele argumenten om het technisch ontwerp aan te passen, is niet duidelijk. Voor het technisch ontwerp zoals het provinciebestuur dat beschikbaar heeft gesteld is geen onderbouwing. Voor zover "snelheid van doorstroming" een argument is, is het goed te beseffen dat het verlengen van de 50 km p/u-zone tot aan de Pastoorsdijk betekent dat 300 meter extra maximaal 50 km p/u mag worden gereden. Dit betekent 8,1 seconde extra reistijd. Een dergelijk voordeel kan redelijkerwijs niet opwegen tegen de vele genoemde nadelen van het handhaven van het huidige technisch ontwerp.

Akoestisch onderzoek

17. Tenslotte is in het kader van het opstellen van het voorliggende bestemmingsplan een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De conclusie van dit onderzoek is – samengevat – dat de geluidssituatie na de uitgevoerde werkzaamheden bij de onderzochte woningen zal verbeteren. kan zich met de conclusies van dit onderzoek niet zonder meer verenigen (**bijlage 3**).

18. Niet zonder meer omdat ten eerste onduidelijk is welke "tekening nieuwe toestand"(zie par. 2 van het akoestisch onderzoek) aan het onderzoek ten grondslag is gelegd. Voor zover dit de tekening is die hoort bij het technisch ontwerp, moet worden vastgesteld dat deze voorgestelde wijze van uitvoering niet is geborgd. Nergens is – met andere woorden – vastgelegd dat deze wijze van uitvoering ook daadwerkelijk zal plaatsvinden. Voorts is onduidelijk op basis waarvan in het akoestisch onderzoek wordt uitgegaan van een gelijkblijvende etmaalintensiteit en waarom (kennelijk) 2019 als maatgevend jaar is genomen (en niet zoals gebruikelijk 10 jaar na openstelling van de aangepaste weg).

19. Voorts is één van de bezwaarpunten dat vanuit het zuiden de bedoeling is, blijkens het ontwerp, de snelheid terug te brengen van 80 km p/u naar 50 km p/u. Omdat de komremmer – theoretisch – niet dwingt tot een halvering van de snelheid, is niet gerekend met de obstakeltoeslag in het akoestisch rapport. Het is naar het oordeel van helder dat het hier een theoretische exercitie betreft. Zeker groter vrachtverkeer zal de snelheid tenminste moeten halveren om de komremmer te passeren. Dat betekent dat een representatieve invulling dwingt om de obstakeltoeslag wel toe te passen.

20. Dat leidt ertoe dat een redelijke verwachting is dat de woningen gelegen aan de Schildersweg 6, 8 en 11 - die niet zijn meegenomen in het akoestische rapport dat ten grondslag ligt aan het bestemmingsplan - een verslechterde geluidssituatie te verduren krijgen.

21. Het is – met andere woorden – aannemelijk dat het voorliggend bestemmingsplan indien de reconstructie van de weg plaatsvindt op de voorgestelde wijze, wél leidt tot extra geluidshinder. Het is ook om die reden dat uw gemeenteraad het bestemmingsplan niet ongewijzigd kan vaststellen.

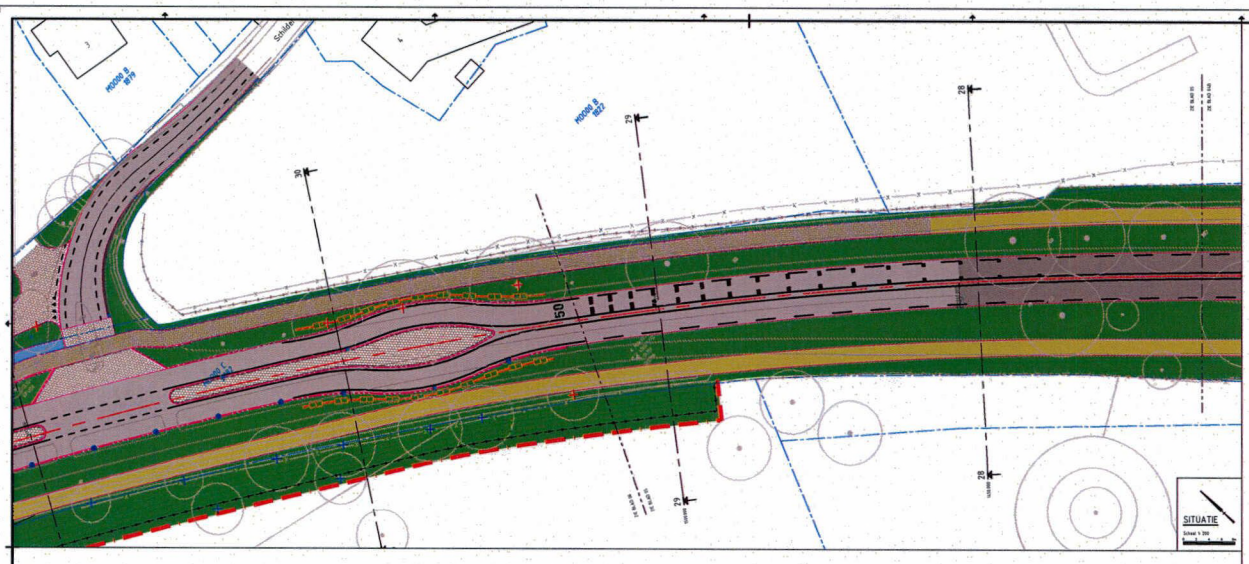
Conclusie

Namens wordt verzocht het bestemmingsplan zoals voorgelegd door het college van burgemeester en wethouders niet vast te stellen, tenzij:

- Er aanpassing plaatsvindt van het technisch ontwerp dat de 50 km p/u-zone wordt verlegd naar een punt voor de Pastoorsdijk en dat daar ook de komremmer wordt geplaatst;
- Borging plaatsvindt van de – aangepaste – wijze van uitvoering van de reconstructie.

Hoogachtend,

Bijlage 1



LEGENDA

ALGEMEEN

- Inrichting/BGT
- Fietsstrook groen
- Rijbaan vs N271
- Rijbaan randverharding
- Rijbaan groenvoeg
- Kolkput
- Asfaltopgreng
- Bestaande bome handhaven
- Nieuw aan te brengen boom
- Haufen gewelderail
- Bestaand faunarasters
- Nieuw faunarasters
- Bestaande faunapassage
- Nieuwe faunapassage
- Asfalt
- Asfalt
- Verharding overig
- Verharding fietspad
- Betonverharding
- Grasbetegels
- Stabiel spoor
- Halfverharding
- Grasbare
- Grasbetonfegels
- Plasij
- Infiltratiekoom
- Infiltratiesleuving
- Sparbe in RWS-beeld
- Trottoirband RWS 15/25x20
- Trottoirband 18/28x25
- Rijwielpadband 6/15x20
- Opsluitband 18x20
- Schreibrgoband 22/44x25
- Stoerband
- Aan te brengen deur van stapelschoen
- Verkeersmaatregel
- Nieuw te realiseren
- Verkeersmaatregel
- Bestaande breed hoorverkeerpaal
- Verkeersmaatregel
- Bestaand - reconstructie

OVERZICHTSKAART

Schaal: 1:40000

nummer	omschrijving	datum	gecontroleerd	tekenaar
1.1	Definitief gemaakt	20-08-2020	MKJ	BOL
1.0	Concept VO 1e ronde, inclusief afstemgesprekken Provincie Limburg	30-04-2020	MKJ	BOL
0.3	Definitieve uitgave	22-02-2019	BOL	BOL
0.2	Tweede uitgave	04-07-2018	BOL	BOL
0.1	Eerste uitgave	26-06-2018	BOL	BOL

GEONIUS

Nieuwe Weg 1
Eschweiler-Hoff (D)
+49 (0) 24 05 / 695 - 0

project
Reconstructie N271
Milsbeek-Plasmolen-Mook

onderdeel
Nieuwe situatie

opdrachtgever
Provincie Limburg

datum
Definitief
20-08-2020

schaal
1 : 200

blad
9 / 16

opdrachtnr.
CAU0013-03

tekeningnr.
CAU0013-DO-ISIT-TO3-1B

formaat
A0
(1189 x 841 mm)

revisie
2.0

gecontr. door
M. Hoppen

getekend
E. Pluijmen

Bijlage 2

LEISURE
CONSULTANTS

Impact herontwikkeling N271 voor

Inleiding

gelegen te Plasmolen, gemeente Mook en Middelaar, ervaart in toenemende mate geluidsoverlast van verkeer op de direct aangrenzende provincale weg N271. Op dit moment zijn er concrete plannen voor herinrichting van deze weg. Indien uitvoering wordt gegeven aan de voorgestelde herinrichtingsplannen zal het voor steeds moeilijker worden om met toeristisch gebruik het hoofd boven water te houden, wat ook de leefbaarheid van Plasmolen verslechterd. Verzoek is dan ook de herinrichtingsplannen te herzien en te handelen in lijn met het provinciaal beleid over recreatie en toerisme. **Verzoek is de geplande 50 km/u strook ter hoogte van een deel van te verlengen over het gehele tracé parallel aan** . Nut en de noodzaak hiervoor zetten we in deze notitie uiteen.

Deze notitie gaat in op de volgende punten;

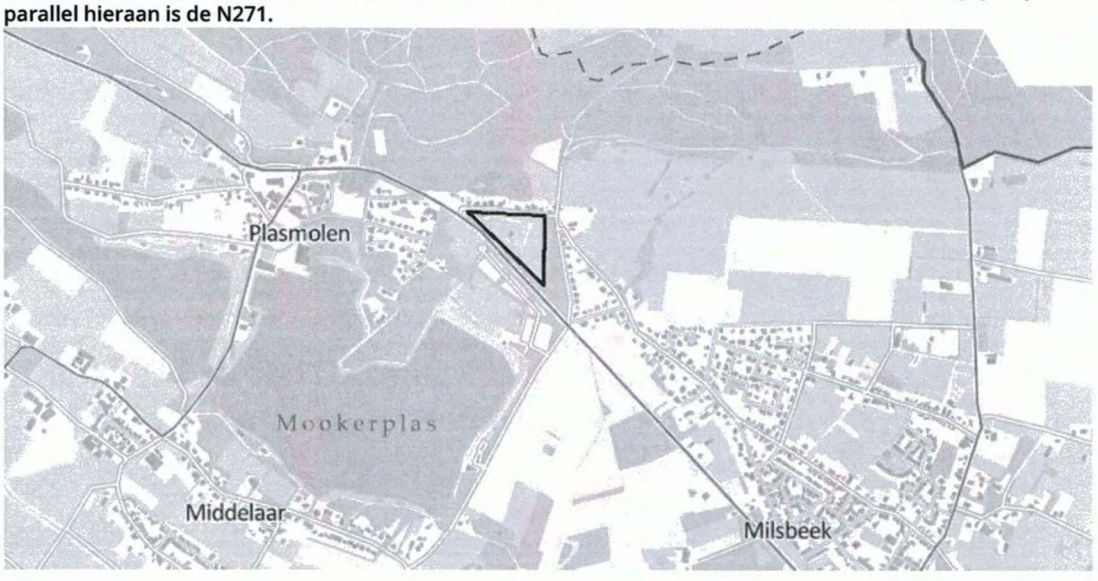
1. Situatieschets;
2. Trends en ontwikkelingen in de sector;
3. Provinciaal beleid: hoe verhoudt de herontwikkeling N271 zich tot het (vitaliteits-) beleid (verblijfsrecreatie) van provincie Limburg;
4. Multiplier effect;
5. Te verwachten toekomstbeeld;
6. Afsluitende samenvatting.

1. Situatieschets

is een van de oudste van Nederland en bestaat al 103(!) jaar. is gelegen in Plasmolen direct aan de N271 telt ca. 150 eenheden; een combinatie van jaarplaatsen, seizoensplaatsen en plekken voor korte toeristische verhuur. heeft daarnaast een speeltuin, winkeltje, cafetaria en café, waar ook door buurtbewoners veelvuldig gebruik van gemaakt wordt.

is een echt familiebedrijf. Een paar jaar geleden heeft de dochter het van haar ouders overgenomen. Zij laat een frisse wind door het bedrijf waaien en wil toeristisch doorontwikkelen. Dit laatste verloopt nog niet zoals gewenst. Deze zomer, toen elke in ons land volstond, ontving de eigenaresse ook veel extra boekingen. Een groot aantal toeristische gasten vertrok echter direct, of veel eerder dan gepland, met als opgaaf van reden het geluidsoverlast van verkeer op de aangrenzende N271.

Afbeelding 1 – Overzichtskaart. De rode driehoek geeft de locatie weer. De grijze lijn parallel hieraan is de N271.



2. Trends en ontwikkelingen verblijfssector

Diverse trends en ontwikkelingen in de verblijfssector dragen er toe bij dat wijzigingen in de herinrichtingsplannen noodzakelijk zijn om de toeristisch gebruik van in de toekomst te kunnen blijven behouden.

Toeristische verhuur, veelal een weekend of (mid-)week, is economisch het **meest interessant voor een ondernemer** en wint aan populariteit. De meest vitale recreatiebedrijven in ons land 'draaien' zoveel mogelijk op toeristische verhuur. De economische spin-off van dit gebruik - denk aan museum- en horecabezoek - is voor een regio dan ook het hoogst. **Het gebruik van jaar- en seizoensplaatsen neemt echter al jaren af**[1]. Vooral de oudere doelgroep maakt hier nog gebruik van. Mensen willen steeds vaker en korter op vakantie en 'pay-for-use' (betalen voor gebruik) in plaats van een stacaravan in eigendom[2]. De primaire doelgroep van is aan het afnemen. Het is daarom positief dat de eigenaresse zich meer op toeristische verhuur en vernieuwende vormen van verblijf wil richten.

We leven in een hectische samenleving. De wereld van vandaag is al druk genoeg. Mensen zoeken in hun vrije tijd steeds meer rust en ruimte, groen en natuur. Digitale-detox , yoga retraites, stilte en natuur schieten als paddenstoelen uit de grond. Dit zijn wellicht uitersten maar aan recreëren naast een drukke weg zit niemand meer te wachten. Een aan een drukke N-weg voldoet niet aan de wensen van de huidige consument en heeft vanuit toeristisch oogpunt weinig perspectief.

---

[1] CELTH (2015). 'Toekomst van de gast'.

[2] CBS, CELTH, NTBC, NRIT (2019). Trendrapport toerisme, recreatie en vrije tijd.

3. Provinciaal beleid: hoe verhoudt de herontwikkeling N271 zich tot het (vitaliteits-) beleid (verblijfsrecreatie) van de provincie Limburg

De provincie Limburg geeft in diverse beleidstukken te kennen het belang van verblijfsrecreatie voor de provincie te onderstrepen. Hieronder een kort overzicht van de belangrijkste stukken.

Onderstaande tekst volgt uit de Provinciale verordening Limburg (2014)

6.4.3. Verblijfsaccommodaties en voorzieningen
Het belang van de vrijetijdseconomie in Limburg en de uitdagingen waarmee de sector worden geconfronteerd vragen om meer regionale samenwerking en krachtiger profilering van de regionale identiteiten. Daarom zal de Provincie met gemeenten en andere stakeholders de mogelijkheden verkennen om te komen tot meer samenhang en samenwerking in de versterking van het toeristisch-recreatief product. We zullen met de regio's afspraken maken over de totstandkoming van regionale toeristisch-recreatieve visies, die een meerwaarde kunnen opleveren, bijvoorbeeld daar waar het gaat om het verankeren van de regionale identiteit (grensregio) en speerpunten, het versterken van het toekomstperspectief voor de Limburgse bedrijven en verblijfsrecreatie en het benutten van kansen om het voor- en naseizoen te verlengen.

Kwaliteitsslag verblijfsaccommodaties
Het is belangrijk om te werken aan vernieuwing van vakantieparken en kampeerterreinen, met aandacht voor nieuwe doelgroepen, de veranderende wensen van recreatieve consumenten, en goede landschappelijke inpassing. Door de focus te leggen op kwaliteit kan de bezettingsgraad groeien en zo het rendement, waarmee verder geïnvesteerd kan worden in de kwaliteit van het product. De Provincie zal zich inzetten voor behoud van kwaliteit van het recreatieve product in relatie tot de kwaliteit van de omgeving. Dit onder meer door oneigenlijke vormen van wonen op recreatieterreinen (zie ook 6.2) en andere verdienmodellen die niet conform bestemming zijn te verbieden. Regionale toeristisch-recreatieve visies vormen de basis voor uitvoeringsafspraken over kwantiteit en kwaliteit van de verblijfsrecreatie. Daarbij speelt ook de interactie met de transformatieopgave in het woondossier een belangrijke rol. Uitbreiding van het aanbod is alleen mogelijk als het kwalitatief echt goed is en extra vraag genereert. Meer van hetzelfde leidt tot verdringing en leegstand. Initiatieven die niet het gewenste kwaliteitsniveau hebben of die een bedreiging vormen voor landschappelijke kwaliteiten of natuurlijke kwaliteiten worden niet ondersteund. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt bij voorkeur gebruikgemaakt van leegstaande beeldbepalende objecten en monumenten.

Net als voor wonen, bedrijventerreinen, kantoren en winkels willen we ook voor vakantieparken en campings invulling geven aan dynamisch voorraadbeheer op regionale schaal. Dit wordt uitgewerkt in regionale visies, die moeten resulteren in concrete uitvoeringsafspraken. Deze worden bekrachtigd in bestuursovereenkomsten en geborgd in voorzorgbepalingen in de Omgevingsverordening. Belangrijke marktpartijen en stakeholders worden in dit traject betrokken.

De Provincie zal, naast toepassing van het haar ter beschikking staande wettelijk instrumentarium, ook kennisontwikkeling en –deling inzetten om goede ruimtelijke bestemming en inpassing te stimuleren.

Voorzieningen
Om de kwaliteit van de voorzieningen voor toeristisch-recreatief gebruik te consolideren en te verbeteren dienen marktpartijen, belangenorganisaties en overheden elkaar aan te spreken op concrete voorstellen daartoe. De Provincie wil met de regio verkennen in hoeverre regionale visies vrijetijdseconomie hiervoor een kader kunnen bieden.

Uit bovenstaande beleidsstukken kan geconcludeerd worden dat **de provinciale overheid het toeristisch-recreatief product wil versterken en toekomstbestendinger maken.** Hierbij moet onder meer aandacht zijn voor een goede landschappelijke inpassing en de veranderende wensen van de recreatieve consument. De provincie stelt de focus te willen leggen op *kwaliteit* zodat de bezettingsgraad kan groeien en zo het rendement waarmee verder geïnvesteerd kan worden in de kwaliteit van het product. Het laten stijgen van de bezettingsgraad bij is kansrijker wanneer er een maximale snelheid van 50 km/u is dan wanneer deze 80 km/u bedraagt. Het laatste geval zal tot minder inkomsten leiden, wat weer zorgt voor minder investeringen en achteruitgang van de vitaliteit van op lange termijn. Hierdoor zullen oneigenlijke vormen van wonen met alternatieve verdienmodellen lonken.

Tot slot spiegelen we de herinrichtingsplanning van de N271 aan het vitaliteitsbeleid verblijfsrecreatie van de provincie Limburg.

Onderstaande tekst is uit 'Actieplan Versterken ondernemerschap toeristisch-recreatieve sector' provincie Limburg

In een groot aantal provinciale (kader)notities wordt ingezet op het versterken van ondernemerschap, zoals in "Vitaal bedrijfsleven" (het brede beleid voor het Limburgse MKB), in Limburgse Land- en Tuinbouw Loont 2 (LLTL2), in het Investeringsprogramma Toerisme & Recreatie 2016-2019 en ook in de beleidsplannen voor de detailhandel en logistiek. Met als brede, achterliggend kader, het coalitieakkoord 2015-2019 "In Limburg bereiken we meer". We doen dit omdat we willen dat de ondernemers in Limburg, veelal MKB'ers, competitief blijven, groeien, innoveren en een verbinding leggen met hun omgeving. Goed ondernemerschap is daarvoor een belangrijke voorwaarde.
Dat geldt ook voor de toeristisch-recreatieve sector die voor Limburg van groot economisch belang is. In het Investeringsprogramma Toerisme & Recreatie 2016-2019, wat in maart 2016 door Provinciale Staten is vastgesteld, vormt het "Versterken van ondernemerschap" dan ook één van de drie Investeringslijnen.

De toeristische bestedingen in Limburg groeiden tussen 2008 en 2015, ondanks de recessie, met 4% tot 3.9 miljard. Limburg is in Nederland nog steeds één van de top-toeristische bestemmingen, maar dit staat wel onder druk. Andere provincies timmeren flink aan de weg en ook de concurrentie van buitenlandse regio's neemt toe, onder meer als gevolg van de goedkope vliegtarieven. De sector profiteert weliswaar sterk van de aantrekkende economie, maar ook binnen de sector groeit de concurrentie. Zo blijft het aanbod groeien, betreden aanbieders uit andere branches de markt en volgen de nieuwe ontwikkelingen (bijv. Airbnb) elkaar snel op. Dit vormt een uitdaging, maar stelt ook eisen aan de ondernemers willen zij concurrerend blijven. Zij zullen meerwaarde moeten bieden, bijv. op gebied van kwaliteit en gastvrijheid, de versterking van de belevingswaarde, duurzaamheid, etc..

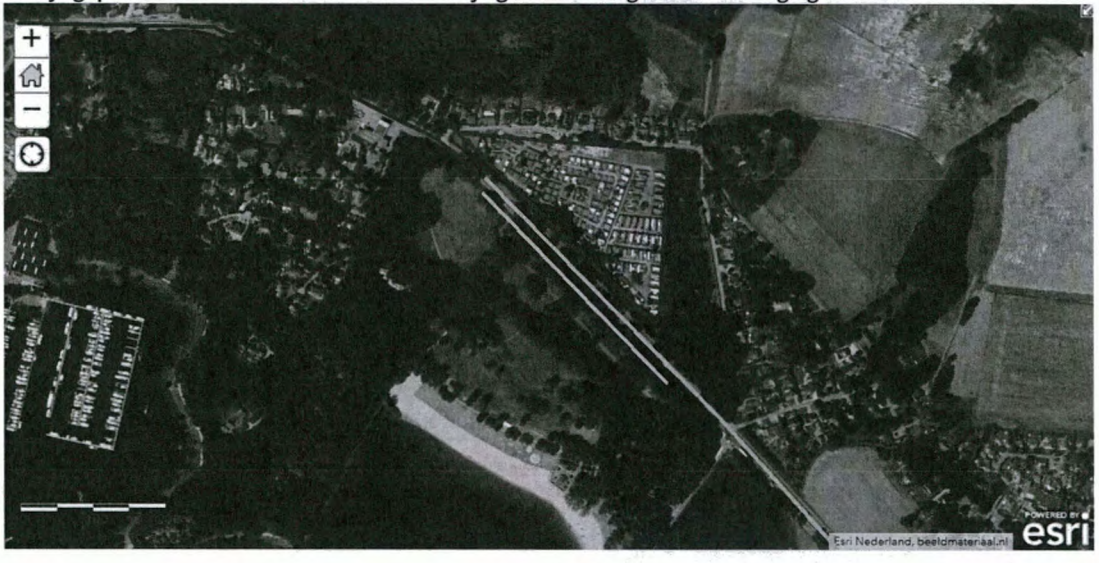
In bovenstaande tekst uit het 'Actieplan Versterken ondernemerschap toeristisch-recreatieve sector' van de provincie Limburg geeft de provincie duidelijk aan welke pittige klus de sector heeft te klaren. Het investeringsprogramma Toerisme & Recreatie 2016-2019 geeft dan ook het belang aan dat de belevingswaarde in de vrijetijdseconomie van wezenlijk belang is. De provincie wil dat ondernemers in Limburg 'competitief blijven, groeien, innoveren en verbinding leggen met hun omgeving'. Deze wens strookt niet met de huidige plannen van de provincie om direct naast een maximale snelheid van 80 km/u weg te behouden.

Er zijn diverse vitaliteitsscans gedaan door ons bureau op het gebied van verblijfsrecreatie die goed inzichtelijk maken dat de sector een impuls nodig heeft. **Het projectplan voor de herinrichting van de N271 ter hoogte van draagt niet bij aan het investeringsprogramma Toerisme & Recreatie en aan het vitaliseren van de recreatiesector. Wij verzoeken de provincie de maximale snelheid op de N271 ter hoogte van het gehele tracé parallel aan te beperken tot 50 km/u.**

Een kort tracé

Het tracé ter hoogte van waar in de herontwikkelingsplannen een maximale snelheid van 80 km/u is aangeduid (zie deel oranje lijn, afbeelding 2) is kort en bedraagt ca. 300 meter. Het duurt slechts 8.1 seconden langer dit tracé met 50km/u in plaats van met 80km/u af te leggen. Het lijkt ons onwaarschijnlijk dat het naar beneden bijstellen van de maximale snelheid over dit korte traject veel nadelen zal hebben voor de doorstroming van verkeer. Nu de provincie de N271 wil herstructureren, is het een mooi moment deze kleine snelheidsaanpassing door te voeren.

Afbeelding 2 – Overzichtskaart: rood vlak , donkerblauwe lijn de geplande 50km/u zone, oranje geplande 80km/u zone. De lichtblauwe lijn geeft de voorgestelde verlenging van de 50km/u zone weer.



In de herontwikkelingsplannen ter hoogte van Plasmolen staan mooie initiatieven zoals pleisterplaatsen en 50 km/u zones. Een van de 50 km/u zones gaat in vlak voor de Schilderweg (gezien vanaf de zuidkant). Volgens de eigenaar van heeft de provincie aangegeven dat deze keuze is gemaakt omdat hier de bebouwde kom van Plasmolen begint. telt 150 plaatsen en grenst aan een straat vol woningen. Je zou kunnen stellen dat de bebouwde kom van Plasmolen al ter hoogte van de begint en dus ook al daar in kan gaan.

4. Multiplierеffect

Dat de provincie toeristische ambities heeft is al gebleken uit het beleid. Ook in de Ontwerp Omgevingsvisie 2022 (zie kader hieronder) prijkt de wens voor een onderscheidend toeristisch product in de regio Kop van Limburg. Ook binnen de gemeentegrenzen is recreatie en toerisme van zeer groot economisch belang[3]. Door een maximum snelheid van 50 km/u op het gehele tracé naast te realiseren zal de geluidshinder verminderen en het toeristisch perspectief en de kwaliteit van de camping sterk verbeteren. Dit levert een belangrijke bijdrage aan zowel provinciale als gemeentelijke ambities.

De snelheidsaanpassing is voor essentieel, maar draagt tevens bij aan het behoud van de leefbaarheid van Plasmolen en omgeving. Zo zijn de centrale voorzieningen op ook van belang voor inwoners van Plasmolen. Buurtbewoners halen hier een frietje, komen in de kantine en halen 's ochtends verse broodjes in de winkel. Als er in de toekomst geen geld meer is door lage toeristische bezetting dan verloederen deze voorzieningen, wat de leefbaarheid van het dorp niet ten goede komt. Oneigenlijk gebruik ligt dan op de loer. Een veelvoorkomend alternatief is verhuur aan arbeidsmigranten, wat in den lande – door diverse redenen – vaak tot overlast leidt bij omwonenden. Er is dus veel voor te zeggen dit park recreatief te houden.

Onderstaande tekst volgt uit de Ontwerp Omgevingsvisie 2022

Regiovisie Noord-Limburg
Opgave 2: Toerisme & Leisure:
De vrijetijdssector is met dagrecreatie en verblijfsvoorzieningen een belangrijke sociaal-economische motor in Noord-Limburg. De regio heeft een afwisselend landschap en is met de grotere Nederlandse en Duitse steden in zijn nabijheid een goede uitvalsbasis. Toch loopt de ontwikkeling van de vrijetijdsbestedingen in de regio achter bij andere regio's. Er moet in ieder geval aandacht besteed worden aan de volgende zaken:

Het saneren van het niet-vitale deel van de verblijfsrecreatieve sector in Noord- Limburg. Niet-permanente, alternatieve verdienmodellen bieden hier een mogelijke oplossing. Denk aan de tijdelijke huisvesting van internationale werknemers.

Het instandhouden en waar mogelijk vergroten van de belevingswaarde van het landschap. Het beter vermarkten van de landschappelijke en culturele kwaliteit van de regio als een

[3] Gemeente Mook en Middelaar (2013) Structuurvisie toerisme en recreatie.

onderscheidend toeristisch product, met name in de Kop van Limburg en het gebied rond de Peel en Peelbergen. Investeringen in de ontwikkeling en instandhouding van mensgerichte natuur zouden dan ook hoofdzakelijk daar moeten plaatsvinden.

5. Te verwachten toekomstbeeld als huidige plannen doorgezet worden

Indien de herontwikkeling van de N271 ter hoogte van in de huidige vorm wordt doorgezet voorzien wij de volgende toekomst voor :

Het grootste gedeelte van het tracé aangrenzend aan kent een maximale snelheid van 80 km/u. Recreëren 'aan een 80 weg' is niet meer van deze tijd. De oudere doelgroep (jaar- en seizoensplaatsen op) weet niet beter en zal dit nog accepteren, maar deze groep verliest in rap tempo terrein. Jaarplaatsen die worden opgezegd krijgen nu al zelden nieuwe gebruikers. De gewenste toeristische ontwikkelingen (tourveldjes, camperplaatsen, verhuureenheden) die de eigenaresse voor ogen heeft zullen moeizaam verlopen. Inkomsten uit jaar- en seizoensplaatsen lopen immers terug en de al gerealiseerde toeristische eenheden kennen een laag bezettingspercentage. Het wordt steeds moeilijker het hoofd boven water te houden. De focus ligt op rekeningen betalen, voor nieuwe investeringen is steeds minder geld. Alternatieve vormen van gebruik (bijv. arbeidsmigranten, spoedzoekers) lonken en vinden uiteindelijk hun weg naar . Het 'alternatief gebruik' groeit elk jaar, terwijl het recreatieve gebruik afneemt. Recreëren doen de meeste mensen nou eenmaal liever niet in een 'woonwijkje' of tussen de arbeiders die elke ochtend vroeg hun huisje verlaten.

Wat wij hierboven schetsen is absoluut geen onrealistisch scenario. We zien het door het hele land. Ondernemers die niet voldoende aan (kunnen) sluiten bij de wensen van de huidige consument komen steeds sneller in de problemen. Verblijfsrecreatie is een kapitaalintensieve sector. Wie geen geld heeft om te investeren raakt snel achterop en kan, zo leert de ervaring, maar moeilijk weer aanhaken.

Dit 'doemscenario' zou funest zijn voor de toeristische ambities van de gemeente, zoals o.m. beschreven in het coalitieakkoord[4]. Plasmolen is een prachtig dorp met veel ontwikkelkansen op het gebied van recreatie en toerisme. Met het verlengen van de 50km/u strook ter hoogte van , voegt de provincie daad bij het woord ten aanzien van de toeristische ambities.

6. Samenvatting

Toerisme en recreatie, en specifieker de verblijfssector, is van groot belang voor de Limburgse economie. Provinciale beleidsstukken benadrukken dit belang en geven helder de toeristische ambities van de provincie Limburg weer. De plannen voor de herontwikkeling van de N271 ter hoogte van stroken niet met dit beleid en deze ambities. In deze notitie

[4] Gemeente Mook en Middelaar (2018). Collegeprogramma 2018-2022.

hebben wij getracht uiteen te zetten welke risico's het behoud van een 80 km/u weg voor de recreatieve toekomst van de direct aangrenzende camping heeft. **Voorstel is dan ook de situatie te herzien en de 50km/u strook te verlengen tot en met het kruispunt Helweg-Vagevuurweg-Pastoorsdijk.** Met deze verlenging van ca. 300 meter krijgt weer recreatieve toekomst. Als de situatie niet gewijzigd wordt zal over 10 jaar veel moeite hebben om met toeristisch gebruik het hoofd boven water te houden.

Bijlage 3

M+P | Onderdeel van Müller-BBM groep
Mensen met oplossingen

www.mp.nl

Wolfskamerweg 47
5262 ES Vught

Visserstraat 50
1431 GJ Aalsmeer

MEMO

Aan
T.a.v.

Van Judith Doorschot
E-mail vught@mp.nl
Telefoon 073-6589050
Kenmerk M+P.GEUL.20.01.JDo
Datum 16 oktober 2020
Aantal pagina's 6

Onderwerp Bevindingen over het akoestisch onderzoek reconstructie N271 ter hoogte van Plasmolen

Inleiding

M+P heeft een contra-expertise verricht voor het geluidrapport '*Akoestisch Onderzoek reconstructie; N271 Milsbeek - Mook*', van K+ Adviesgroep bv, referentie QR/SL/M17 433.403.1, 14 december 2018 (referentie [1]). Dat rapport wordt in deze notitie verder aangeduid als het akoestisch rapport. De contra-expertise is verricht in opdracht van .
Een belangrijke motivatie hiervoor is de zorg dat de wijziging van de weg leidt tot extra geluidhinder vanwege optrekkend en afremmend verkeer.

Het akoestisch rapport is opgesteld in het kader van een voorgenomen wijziging van de N271. Daarvoor is een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk. In het akoestisch rapport wordt het effect van de wijziging van de weg op de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de woningen in de omgeving onderzocht.

Deze notitie gaat in op de volgende thema's:
- Afremmende maatregelen;
- Afbakening van het onderzoeksgebied;
- Bebouwing;
- Toetsing aan de geluidnormen voor reconstructie;
- Wegverharding;
- Correctie vanwege artikel 110g van de Wet geluidhinder
- Verkeersintensiteiten;
- Locatie van de maatregel;
- Aanvaardbaarheid van het woon- en leefklimaat.

Beschrijving van de situatie en het toetsingskader

Ter hoogte van is de provincie voornemens om een wijziging van de N271 (Rijksweg) door te voeren. De wijziging van de weg bestaat uit het terugbrengen van de snelheid van 80 naar 50 km/h in combinatie met afremmende maatregelen ter hoogte van .

Wanneer een fysieke wijziging aan een weg wordt doorgevoerd, kan dit leiden tot een zogenaamde reconstructie volgens de Wet geluidhinder. Dat is het geval als er op de geluidgevoelige bestemmingen een toename is van 1,5 dB of meer ten opzichte van de grenswaarde. Als er een reconstructie optreedt, moet onderzoek worden gedaan naar aanvullende geluidreducerende maatregelen.

Afremmende maatregelen

Het akoestisch rapport beschrijft dat ter hoogte van de kruising tussen de N271 en de Schildersweg de snelheid zal worden teruggebracht van 80 km/h naar 50 km/h door middel van een komgeleider. Volgens de informatie die aan de omwonenden is verstrekt, zal het verkeer worden afgeremd op dezelfde wijze als een stuk verderop op de N271 is gedaan, ter hoogte van Milsbeek. Daar ziet de situatie er uit als weergegeven in figuur 1 en figuur 2.



figuur 1 *Komgeleider in Milsbeek (1) (bron: Google Streetview)*



figuur 2 *Komgeleider in Milsbeek (2) (bron: Google Streetview)*

Het akoestisch rapport geeft geen onderbouwing over de vraag tot welke snelheid het verkeer wordt afgeremd met deze constructie. In het akoestisch model is ervan uitgegaan dat de snelheid 50 km/uur is op deze locatie. Er is niet gerapporteerd of er een obstakeltoeslag is toegepast.

Conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 wordt een obstakelcorrectie toegepast als ten gevolge van het obstakel de gemiddelde snelheid van het verkeer ten minste wordt gehalveerd en het verkeer ten gevolge van het obstakel afremt en weer optrekt. Deze obstakeltoeslag geldt alleen voor middelzware en zware motorvoertuigen. De vraag is dus of het vrachtverkeer moet afremmen tot een snelheid van 40 km/uur of minder. Zo ja, dan moet een obstakeltoeslag toegepast worden. Aangezien het smalle rijstroken zijn, zullen vrachtwagens hun snelheid fors moeten minderen. Het akoestisch rapport zou dan ook nader in moeten gaan op de vraag tot welke snelheid het vrachtverkeer wordt teruggebracht en of er al dan niet een obstakelcorrectie is toegepast. Met de huidige informatie is niet te verifiëren of de geluidbelasting op de geluidgevoelige bestemmingen nabij de camping is onderschat.

Afbakening van het onderzoeksgebied

Het akoestisch onderzoek beschrijft wat de zonebreedte loodrecht op de weg is, maar gaat niet in op de vraag hoe het onderzoeksgebied in de lengterichting van de weg is afgebakend. De Schildersweg 6, 8 en 11 zijn niet getoetst in het akoestisch onderzoek, terwijl ze wel binnen de zone liggen. De drie genoemde woningen liggen ter plaatse van de locatie waar geluid van optrekkend verkeer te verwachten is, maar worden ongemotiveerd buiten beschouwing gelaten.
Het akoestisch rapport zou inzichtelijk moeten maken waar precies de fysieke wijziging van de weg is en hoe het onderzoeksgebied is afgebakend.

Bebouwing

In de bebouwing en de figuren van het rapport ontbreken de woningen Rijksweg 178a en 178b. Dit zijn nieuwe woningen waarvoor de omgevingsvergunning voor de bouw is verleend en waarvan de bouw gestart is. Volgens het desbetreffende bestemmingsplan is de verlening van een hogere waarde voor deze woningen noodzakelijk (referentie [2]). Op basis van de openbare informatie is echter niet na te gaan of deze hogere waarde inmiddels is verleend. Zo ja, dan zou getoetst moeten worden aan de verleende hogere waarde voor deze woningen.

Toetsing aan de geluidnormen voor reconstructie

De grenswaarde is de waarde waaraan wordt getoetst of er een toename van de geluidbelasting is. Het akoestisch onderzoek gaat ervan uit dat de grenswaarde de laagste waarde is van de heersende waarde en een eventuele eerder verleende hogere waarde. Er wordt echter voorbij gegaan aan de normstelling die geldt voor woningen die niét op 1 januari 2007 aanwezig, in aanbouw of geprojecteerd waren. Voor deze nieuwere woningen geldt, als er geen hogere waarde is verleend, een grenswaarde van 48 dB. Ter hoogte van de camping zijn in dit verband de woningen Schildersweg 8 en Schildersweg 11 relevant, met bouwjaren 2009 en 2010.

Wegverharding

In het akoestisch onderzoek is ter hoogte van de camping uitgegaan van een dunne deklaag als wegverharding in de huidige en toekomstige situatie. In de uitvoering van de afremmende maatregelen, zoals uitgevoerd in Milsbeek, is zichtbaar dat een rand met elementenverharding in halfsteensverband is aangebracht. Aangezien de rijstroken smal zijn, zullen deze klinkers in de praktijk ook overreden worden, zeker door vrachtwagens. Een elementenverharding, vooral in halfsteensverband, is akoestisch gezien ongunstig. De combinatie met een stille asfaltlaag vergroot bovendien de hinder die daardoor optreedt. Wanneer er een groot verschil is tussen de stille deklaag en een lawaaiig obstakel die kort overreden wordt, is een typische bron van hinder. Een vergelijkbare situatie treedt op bij lawaaiige voegovergangen op een stil wegdek; dergelijke situaties leiden in de praktijk regelmatig tot hinderklachten.
Als de afremmende maatregel op dezelfde wijze wordt uitgevoerd als bij Milsbeek, geeft het akoestisch rapport een onderschatting van de geluidbelasting. In het akoestisch model zou dan tenminste een deel van de geluidbron gebaseerd moeten zijn op een elementenverharding in halfsteensverband.

Correctie vanwege artikel 110g van de Wet geluidhinder

In het akoestisch onderzoek is in de huidige en toekomstige situatie een aftrek op de geluidbelasting toegepast, die zijn herkomst heeft in artikel 110g van de Wet geluidhinder en is uitgewerkt in artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Deze aftrek is oorspronkelijk in het leven geroepen vanwege de verwachting dat het verkeer in de toekomst stiller zal worden. In 2014 is er aanpassing van de betreffende regeling geweest (referentie [3]). De Nota van Toelichting geeft aan dat die aanpassing mede was bedoeld om woningbouw langs wegen met 70 km/h of meer mogelijk te maken. Daaruit maken we op dat deze aftrek niet (meer) uitsluitend is bedoeld om de toekomstige

ontwikkeling van de geluidemissie in rekening te brengen. Onder de Omgevingswet zal de aftrek in zijn geheel gaan vervallen.

In het akoestisch onderzoek is deze aftrek toegepast op de geluidbelasting, vóórdat het verschil tussen de toekomstige geluidbelasting en de grenswaarde is berekend. Er wordt een vaste aftrek per woning toegepast, afhankelijk van de voertuigsnelheid op het weggedeelte waarlangs de woning ligt. Woningen die dichtbij de overgang liggen van 50 km/uur naar 80 km/uur, ervaren in de praktijk echter geluid van wegdelen met verschillende snelheden.
De wet legt niet vast hoe met deze situatie moet worden omgegaan; de uitvoerder heeft daarin dan ook een zekere vrijheid. Desondanks merken we op dat de gekozen methode vraagtekens oproept, omdat deze nadelig uitpakt voor omwonenden. Voor een woning die nét langs het 50 km/h wegdeel ligt is de volledige 5 dB aftrek toegepast. De geluidbelasting wordt in werkelijkheid echter voor ongeveer de helft bepaald door het weggedeelte met 80 km/uur, waarvoor (meestal) slechts 2 dB aftrek geldt.
Een alternatieve methode, die meer recht doet aan de werkelijke situatie, is het berekenen van de toename op basis van ongecorrigeerde geluidbelastingen, dus zonder toepassen van de aftrek van artikel 110g. Dat sluit ook beter aan bij het gegeven dat de aftrek binnenkort in zijn geheel gaat vervallen.

Verkeersintensiteiten

De toekomstige verkeersintensiteiten zijn in het akoestisch onderzoek gelijk gehouden aan de verkeersintensiteiten vóór wijziging van de weg. Dat is opmerkelijk, want het is gebruikelijk om hiervoor een groeipercentage toe te passen. Er is geen motivatie gegeven waarom de verkeersintensiteiten niet toenemen.

Locatie van de maatregel

In het akoestisch onderzoek is de maatregel geplaatst ter hoogte van ongeveer Schildersweg 11. Op verzoek van de omwonenden is echter onderzocht of de maatregel iets verplaatst kan worden in noordwestelijke richting; hiervan is ook een tekening gemaakt. Deze actualisatie van het plan is echter niet doorgevoerd in het akoestisch onderzoek. Dat heeft als consequentie dat het akoestisch onderzoek nu niet goed aansluit bij de werkelijke planvorming. Positieve of negatieve effecten van deze verschuiving zijn niet in beeld gebracht en de berekende toe- of afnames in geluidbelasting kloppen niet met het uiteindelijke plan.

Woon- en leefklimaat

Een afweging of het voorgenomen plan invloed heeft op het woon- en leefklimaat op ontbreekt. In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet het bevoegd gezag, aanvullend op de wettelijke toetsing, een afweging maken of er sprake is / blijft van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
Specifiek voor een camping is dit een relevant punt, omdat geen geluidgevoelige bestemming is, maar wel een locatie waar een goed leefklimaat belangrijk is voor de exploitatie. Er verblijven immers 's nachts gasten, veelal op zoek naar rust, zonder of met slechts zeer gebrekkige

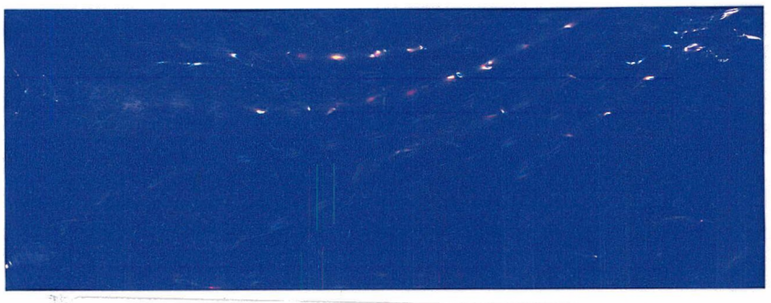
geluidwering voor verkeersgeluid. Een eventuele toename van de geluidbelasting of de geluidhinder heeft daarmee een directe negatieve invloed op de exploitatie van het bedrijf. Als de bestemmingsplanwijziging leidt tot waardevermindering of een negatief effect op de bedrijfsvoering, kan er recht zijn op een planschadevergoeding.

In het plan zijn de volgende punten aan te wijzen waardoor een toename van de hinder dreigt:

- De maatregel zoals uitgevoerd in Milsbeek kan vanwege de strook met klinkers een aanzienlijke bron voor geluidhinder gaan vormen. Dat komt enerzijds door het grote verschil in geluidemissie tussen de dunne deklaag en een elementenverharding in halfsteensverband. Anderzijds zal het hier ook regelmatig voorkomen dat de klinkerstrook slechts kort geraakt wordt, waardoor er sprake is van een piekgeluid, een bekende bron van geluidhinder en slaapverstoring.
- Optrekkend verkeer heeft (ook afgezien van de vraag of een obstakelcorrectie aan de orde is) een groter aandeel laagfrequent motorgeluid. Laagfrequent geluid wordt als meer hinderlijk ervaren. Het risico op hinder wordt hierbij versterkt door het gegeven dat er juist 's nachts, met name in de vroege ochtend, een groot aandeel vrachtverkeer is. Optrekkend vrachtverkeer kan daardoor leiden tot een toename van de slaapverstoring.

Referenties

1 Akoestisch onderzoek reconstructie N271 Milsbeek-Mook, K+ adviesgroep, referentie QR/SL/M17 433.403.1, 14 december 2018;
2 Akoestisch onderzoek ten behoeve van het plan Rijksweg 176 te Plasmolen in de gemeente Mook en Middelaar, Windmill, rapportnummer P2014.324-02, 28 juli 2015;
3 Staatscourant nr. 10330, 19 mei 2014.



	AH2-B	AH-1003

Postbus 200 6585ZK
Naam: Gemeente Mook en Middelaar
Adres: RAADHUISPLEIN 6, 6585AP MOOK

