GEMEENTE GULPEN-WITTEM			
Poststuk nr. I.23.01264		Datum: 12 DEC. 2023	
Zaak. nr.			
Burg. ☐	Secr. ☐	Behand. T-CCT	Kopie BWPF

dossier
onderwerp

WM 04/17
Zienswijze ontwerp bestemmingsplan
'Fietsverbinding en reconstructie N595'

Het Limburgs Landschap

Gemeente Gulpen-Wittem
College van Burgemeester en Wethouders
Postbus 56
6270 AB GULPEN

29 november 2023

Geacht College

Stichting het Limburgs Landschap maakt zich grote zorgen over de voorgenomen ontwikkeling van de fietsverbinding en reconstructie N595. Wij zijn hierbij betrokken als belangenorganisatie, maar ook als terreineigenaar en eigenaar van een Rijksmonument met daarin een grote vakantiewoning en maalvaardige watermolen. Graag maken wij daarom gebruik van de mogelijkheid een zienswijze in te dienen op het ontwerp bestemmingsplan 'Fietsverbinding en reconstructie N595' dat ter inzage ligt tot en met 22 december 2023. Tevens willen wij u graag meenemen in het proces zoals wij dat als Limburgs Landschap ervaren.

Er heeft jarenlang een ambtelijk traject gelopen om tot een aangepaste fietsroutestructuur te komen rondom de Wittemer Allee. De verkeersveiligheid op deze route voor wandelaars en fietsers is aanleiding geweest om nu nieuwe recreatiestructuren voor te stellen door nu nog onbebouwd landschap op de heuvels achter onze Wittemermolen. Wij zijn daarbij als belangenorganisatie en als eigenaar van begin af aan betrokken geweest. Hierbij is door ons vanaf het begin aangegeven dat nieuwe routestructuren onwenselijk zijn en dat wij hierin ook grote praktische en juridische problemen zien, onder andere vanwege de doorsnijding en extra verstoring op het beschermd natuurgebied Wittemermolen. De oplossing voor de fietsers zou gezocht moeten worden op het huidige tracé van de Wittemer Allee en is ons inziens realiseerbaar door het invoeren van onder andere snelheidsbeperkingen en/of snelheidsbeperkende maatregelen. Dat zou ook aanzienlijk goedkoper zijn. Het plan dat is uitgewerkt in het rapport 'Bestemmingsplan Fietsverbinding N595' is onnodig schadelijk voor natuur en landschap. Tevens zijn er door ons meekoppelkansen aangedragen in de voorbereidingsfase, zodat er meerdere belangen/functies gediend worden en die zouden leiden tot een fraai eindplan. Eén van die kansen is bijvoorbeeld het herstellen van een van de molenvijvers. Er is afgesproken dit nader te onderzoeken voor er een definitief ontwerp wordt vastgesteld, maar met deze meekoppel kans is (nog) niets gedaan. Het landschap in het algemeen wordt hier het kind van de rekening. In het huidige plan zitten geen verbeteringen voor een waardevoller (cultuur)landschap en betreft daarom geen gedragen en goed afgewogen totaalplan.

Stichting het Limburgs Landschap. Boerderij Kloosterhof. Rijksstraatweg 1. 5943 AA Lomm | telefoon 077-4735575 | info@limburgs-landschap.nl
www.limburgs-landschap.nl | RSIN: NL 63 ABNA 0484074628 | BIC: ABNANL2A | BTW NL 0029.51.946.B01 | KVK 41076967

CBF Erkend
ANBI
aangesloten bij Landschappen NL

Het Rijksmonument Wittemermolen is in eigendom van Stichting het Limburgs Landschap en een vakantiewoning voor grote groepen (14 personen). De watermolen zelf is regelmatig opengesteld voor het publiek (voor passanten en op afspraak). Door het aanleggen van het fietspad wordt de ontsluiting van de watermolen voor fietsers lastiger en onveiliger. Een aftakking vanuit de nieuwe route naar de molen is niet meegenomen in het ontwerp, maar dat is wat ons betreft ook geen optie. Nog een extra doorsnijding van het natuurgebied verzwakt de waarde van het gebied nog meer en dit zal tevens een storend effect op de vakantiewoning hebben. De Wittemermolen blijft ontsloten voor fietsers via de Wittemer allee, zo is ons verzekerd. Hieruit concluderen wij dat de verkeersveiligheid voor bezoekers van aangrenzende panden minder zwaar meegewogen is in het ontwerp dan de veiligheid voor doorgaand verkeer. Indien het voor fietsers toch mogelijk blijft om gebruik te maken van de Wittemer allee, wat is dan de meerwaarde en het algemeen zwaarwegende belang van de nieuwe fietsroute? Bovendien is het korter en minder heuvelachtig om via de Wittemer allee te fietsen dan via de nu voorgestelde nieuwe route. De verwachting vanuit onze dagelijkse praktijk is daarom dat veel (doorgaande) fietsers voor de makkelijke, minder zware, huidige route zullen kiezen.
Daardoor is niet verzekerd dat het aangevoerde groot openbaar belang, de verkeersveiligheid, daadwerkelijk door dit plan gediend wordt.

Zoals aangegeven doorsnijdt de nieuwe fietsverbinding een nu nog onbebouwd landschap. Het provinciale beleid is er op gericht natuur in stand te houden en waar mogelijk te versterken door middel van het doorontwikkelen van de goudgroene natuurzones. Deze zones zijn beschermd. N.a.v. inspraak door omwonenden heeft er een ontwerpaanpassing plaats gevonden om een haakse bocht in het ontwerp te voorkomen waardoor er nu meer bestaande goudgroene natuur wordt aangetast. Hierdoor komt het fietspad ineens ook voor een klein deel op eigendom van het Limburgs Landschap te liggen. De afwegingen die hierover zijn gemaakt blijken niet uit de rapportage en het is onduidelijk of er alternatieven zijn bekeken.
Het fietspad wordt aangelegd in een gebied met deels landbouwstatus en deels natuurstatus (goudgroene natuurzone). De verbinding zal achterlangs onze vakantiewoning en aan de noordoostzijde op de grens van het natuurgebied Wittemermolen komen te liggen (deelgebied 1 en 2 in het rapport Royal Haskoning). Dit betekent een extra bron van verstoring voor onze vakantiegasten, overige bezoekers van de molen en voor het natuurgebied zelf. Het fietspad wordt in deelgebied 2 weliswaar grotendeels niet in de goudgroene zone aangelegd, maar hier gaat toch een verstorend effect vanuit op het nu relatief rustige gebied. Hier is niet of nauwelijks onderzoek naar gedaan. Het fietspad zal niet extra verlicht worden (pag.42), maar het ontwerp is na bezwaren wel aangepast vanwege de sociale onveiligheid (pag.32). Wij betwijfelen of het aanpassen van de route met slechts 5 meter een beter gevoel van sociale veiligheid geeft. Het aanbrengen van verlichting is vanwege de extra verstoring aan natuur en landschap niet wenselijk, maar voorspelbaar is dat in de toekomst daartoe alsnog zal worden besloten.
De aantasting (verlies oppervlak) van de goudgroene natuurzone wordt weliswaar gecompenseerd, maar gezien de recreatiedrukte in Zuid-Limburg, met grote aantallen recreatieve fietsers, (al dan niet vervuilende) scootertochten etc., zijn wij van mening dat de impact van het hierboven genoemde onvoldoende is meegewogen in het ontwerp. Bij de aangedragen varianten voor de deelgebieden 1 en 2 (pag. 27) is geen alternatief uitgewerkt om geheel buiten (of zo min mogelijk) buiten de invloed van de goudgroene natuur te blijven. Er is geen alternatief uitgewerkt om niet verstorend te zijn ten opzichte van bestaande natuurwaarden.
Daarmee is niet voldaan aan de eis vervat in Artikel 2.6.3 sub b van de thans geldende Omgevingsverordening Limburg 2014, c.q. de eis vervat in art. 8.3 sub b van de (naar verwachting per 1 januari 2024) onder de Omgevingswet in werking tredende Omgevingsverordening Limburg 2021.

In hoofdstuk 4.4 ecologie wordt geconcludeerd dat er ten aanzien van beschermde soorten diverse maatregelen nodig zijn om aan de Wet natuurbescherming (Wnb) te voldoen. Dit wordt, o.m. op basis van het provinciale beleidskader voor de NNN, toegestaan op basis van een groot openbaar belang. In dit geval verkeersveiligheid. Dit standpunt is discutabel omdat de Wittemer allee voor fietsers begaanbaar blijft en, zoals reeds aangegeven, naar verwachting intensief gebruikt zal blijven worden. Is voor deze gebruikers de verkeersveiligheid niet van belang? Het landschap, de natuurkwaliteit en de ontsnippering van deze natuurgebieden is ook een groot openbaar belang. Daartegen heeft geen toetsbare

afweging plaats gevonden, terwijl het betreffende belang i.c. zeer groot is. Het aantasten van de goudgroene natuur in deelgebied 1 zorgt i.c. voor een extra doorsnijding van de enige ecologische verbinding tussen belangrijke N2000 gebieden. Het Geuldal (N2000) en het natuurgebied Wittemer molen wordt via deze zone verbonden met de Piepert en het Eyserbos (beide ook N2000). De verbinding is nu zeer smal (enkel de Eyserbeek). Deze moet in de toekomst een impuls krijgen met het gebied waar nu het fietspad wordt gesitueerd. Het heeft immers niet voor niets de status C1 gekregen in het provinciale natuurbeheerplan. Dit wil zeggen dat het een prioritaire status heeft in de areaal uitbreiding natuur, en er dus sprake is van een groot openbaar belang. Oplossingen hiervoor komen niet of nauwelijks aan bod in het plan.

In het rapport van Royal Haskoning staat het volgende: Binnen het gesloten spoor bestaat er geen m.e.r.-(beoordelings)plicht voor de beoogde ontwikkeling. Vanuit het open spoor geldt een m.e.r.(beoordelings)plicht op het moment dat in het kader van het bestemmingsplan een passende beoordeling dient te worden opgesteld op grond van de bepalingen van de Wet natuurbescherming. Significant negatieve effecten op onder de Wet natuurbescherming beschermde gebieden kunnen worden uitgesloten, als de bedding van de Eyserbeek intact wordt gelaten en bij de uitvoering rekening wordt gehouden met kwetsbare periodes van mogelijk aanwezige soorten met een instandhoudingsdoelstelling. Voor de aanlegfase zal middels een voortoets uitgesloten moeten worden of de tijdelijke bijdrage van stikstofdepositie leidt tot significant negatieve effecten op Natura 2000. Voor zover noodzakelijk zullen aantoonbaar stikstofreducerende maatregelen in de aanlegfase worden vastgelegd en toegepast om de (tijdelijke) stikstofdepositie te verminderen en effecten ten gevolge van stikstof te voorkomen of te compenseren. Een m.e.r.-(beoordelings)plicht is niet aan de orde.

Dat roept bij ons de vraag op of een m.e.r.-beoordelingsplicht toch wél aan de orde is, aangezien onderzoek (de voortoets) nog moet uitwijzen of er significant negatieve effecten op Natura 2000 gebieden zijn. Royal Haskoning geeft aan dat er anders stikstofreducerende maatregelen in de aanlegfase worden vastgelegd en toegepast, maar dat is o.i. wel erg makkelijk om onder een m.e.r.-beoordeling uit te komen.

Het fietspad wordt landschappelijk ingepast door middel van het aanleggen van een graft. Als organisatie juichen wij landschapsherstel d.m.v. het aanleggen van graften toe. Het functioneren van de graft is echter niet helemaal duidelijk. Op pagina 15 wordt gesteld dat hiermee een versnelde afvoer van water wordt voorkomen en er meer waterbergend vermogen van het gebied wordt gerealiseerd. Uit het rapport blijkt niet wat het gevolg van de fietsverbinding is op een versnelde afvoer en het waterbergend vermogen. Is er wel sprake van een verbeterend effect? Wordt er bij het inrichtingsplan voor deze landschappelijke inpassing rekening gehouden met brede een grasstrook langs de graft. Dit is onder andere nodig om beschadiging van wortels te voorkomen vanwege aanploegen vanuit de akker en om een optimale uitgangspositie voor de ontwikkeling een graft te creëren. Op pagina 43 wordt aangegeven dat dit nieuwe broedgelegenheden creëert voor vogels, maar door de ligging langs een druk fietspad zal dat overigens een beperkt neveneffect zijn.

De afstand vanaf de molen tot het nieuwe fietspad-tracé is dermate gering dat van overlast altijd sprake zal zijn. Omdat aan de voorzijde van de molen de verkeershinder vanuit de Wittemer allee zeker niet minder zal worden zal de vakantiewoning nu vanuit twee kanten overlast ondervinden. Hier bovenop zijn in het ontwerp struinpaden voor voetgangers opgenomen. Voor de rust en de kwaliteit van het natuurgebied en tevens de privacy van gasten van onze vakantiewoning is dat onwenselijk. Het Limburgs Landschap zal om deze reden geen toestemming verlenen om extra wandelroutes en fietsverbindingen te realiseren op haar eigendommen.

Ook vanuit andere belanghebbenden hebben wij inmiddels vernomen (mede via de media) dat er grote twijfels zijn over de toegevoegde waarde en het belang van het nieuwe fietspad. De kosten die hiermee gemoeid zijn kunnen beter besteed worden aan een verbeterde, veilige verkeersverbinding op de huidige Wittemer allee, het realiseren van de beoogde natuur en het herstellen van het watermolen landschap. Kosten in relatie tot de grondverwerving en de compensatieopgave blijven dan immers zeer beperkt. Dit heeft mede als grote winst dat dit het minste impact heeft op natuur, landschap, verblijfsrecreatie en zorgt ervoor dat ondernemers goed bereikbaar blijven.

Wij verzoeken het College, om niet in te stemmen met het ontwerpbestemmingsplan fietsverbinding reconstructie N595 en een heroverweging te maken voor een tracé over de huidige verbinding.

Met vriendelijke groet,

STICHTING HET LIMBURGS LANDSCHAP

W.F.G. Alblas
directeur-bestuurder

GEMEENTE GULPEN-WITTEM

Poststuk nr.	Datum:
I.23.01287	15 DEC. 2023

Zaak. nr.			
Burg.	Secr.	Behand.	Kopie
☐	☐	T_CCT	BWPF

Op afspraak ontvangen wij u graag op één van onze vestigingen
Een afspraak met beeldbellen hoort echter ook tot de mogelijkheden

AANTEKENEN

Gemeente Gulpen-Wittem
T.a.v. het college van B&W
Postbus 56
6270 AB GULPEN

Dossiernummer:
2RG.8.23.136845

Telefoon: 020-6518888

Datum: 14 december 2023

Behandeld door:
[redacted]
Aanwezig: di tm vrij

E-mail: dossiergroep@das.nl
vermeld ons dossiernummer in de onderwerpregel

Fax: 020-6914737

Betreft: zienswijze tegen ontwerpbestemmingsplan fietsverbinding en reconstructie N595

Geachte dames en heren,

Namens cliënt [redacted] wonende aan [redacted] (6286AB) in Wittem, wordt hierbij een zienswijze ingediend gericht tegen het ontwerpbestemmingsplan fietsverbinding en reconstructie N595. Een kopie van de bekendmaking van het ontwerpbestemmingsplan treft u bij deze brief aan (**productie 1**).

Achtergrond
Cliënt woont aan de [redacted] Zijn perceel grenst direct aan het plangebied.

Zienswijze
De zienswijze luidt als volgt.

Omklappen parkeerplaats
Cliënt is het niet eens met het verplaatsen van de huidige parkeerplaats aan de zuidwestzijde van de Wittemer Allee naar de noordoostzijde. De parkeerplaats wordt dan direct voor zijn perceel gesitueerd. Dit heeft de volgende gevolgen:

Geen directe aansluiting op openbare weg
Cliënt heeft dan geen directe aansluiting meer heeft op de openbare weg maar zal voortaan via de parkeerplaats de openbare weg moeten bereiken.

Geen parkeerplaats meer voor de woning
Nu kan er direct voor de woning op de openbare weg geparkeerd worden. Dat is na realisering van het voorliggende plan niet meer mogelijk. De auto's zullen dan op de openbare parkeerplaats geparkeerd moeten worden. Cliënt kan dan zijn auto niet meer opladen aan zijn eigen

laadpaal. Daar komt nog bij dat de sociale controle op de geparkeerde auto minder goed mogelijk is vanwege de afstand. Dit vergroot de kans op inbraken en diefstal.

'Bus'plaatsen
Er zijn 3 "bus" plaatsen voorzien, waar straks vrachtwagens gaan parkeren. In de huidige situatie wordt ook door vrachtwagens geparkeerd op de parkeerplaats. Echter is de afstand tussen de vrachtwagens en de woning van cliënt nu veel groter. In de huidige situatie is er al sprake van geluidsoverlast vanwege deze vrachtwagens die wordt veroorzaakt door de koelinstallaties. Dat zal in de nieuwe situatie aanzienlijk toenemen. Er blijkt niet dat de belangen van de bewoners van de Wittemer Allee in zoverre zijn meegewogen.

Overlast jeugd
De huidige parkeerplaats wordt vaak gebruikt als ontmoetingsplaats door de jeugd die staat te chillen met de autoradio's aan. Bij sneeuwval wordt de parkeerplaats gebruikt door jongeren als slipcircuit. Dit is onlangs tijdens de sneeuwval maar weer eens gebleken.
Nu is de overlast ter hoogte van de woning van cliënt minimaal. Na realisering van het voorliggende plan zal de jeugd vrijwel in de voortuin staan. De overlast zal navenant toenemen.

Waardevermindering woning
Het verplaatsen van de parkeerplaats zal ook zorgen voor een waardevermindering van de woning van cliënt vanwege al deze gevolgen.

Landbouwverkeer
Het landbouwverkeer gebruikt nu slechts een klein deel van de parallelweg om de velden achter de woningen aan de Wittemer Allee te kunnen bereiken. Straks moet dit landbouwverkeer over de parkeerplaats manoeuvreren tussen de geparkeerde auto's door, met alle gevolgen van dien. Nu veroorzaakt het landbouwverkeer overlast aan 2 á 3 woningen; straks aan ALLE woningen. Er zou een doorgang gemaakt moeten worden voor dit landbouwverkeer vanaf de aansluiting van de N595 op de N278.

Wadi's
Er zijn wadi's voorzien in het plan om water te bergen op korte afstand van de woning van client. Hij vraagt zich daarom af of hij hiervan overlast zal ondervinden. Te denken valt daarbij aan overlast van muggen in de zomer of de toename van ratten. Cliënt heeft namelijk, nadat de vistrappen zijn gerealiseerd bij de veiling, opeens last van ratten aan de achterzijde. De vrees bestaat dat deze plaag zich zal uitbreiden naar de voorkant.
Ook zal er volgens de Toelichting pagina 38 een ondergrondse waterberging onder de parkeerplaats komen. Niet duidelijk is of dit negatieve gevolgen gaat hebben voor het woon- en leefklimaat van cliënt.

Nieuwe bomen
In het plan zijn nieuwe bomen voorzien tegen de erfgrenzen van de bewoners van de Wittemer Allee aan. Een groot deel van de bewoners heeft reeds leibomen in de voortuin staan. De vraag is wat deze extra bomen nog kunnen toevoegen? Niet duidelijk is wat het effect is van de aanplant van nieuwe bomen op de huidige bomen. Daar komt nog bij dat deze nieuwe bomen voor schaduwhinder zullen zorgen op de zonnepanelen op de daken van de bewoners en er overlast van bladeren zal zijn.

Niet voldoende gekeken naar alternatieven voor het fietspad
Cliënt stelt dat niet voldoende is gekeken naar alternatieven voor het fietspad.
De Wittemer Allee zou een erftoegangsweg kunnen worden. Dan zouden fietssuggestiestroken kunnen worden aangelegd.

Ook zou de parkeerplaats op de huidige locatie kunnen blijven. Deze situatie heeft altijd goed gefunctioneerd. De huidige situatie zou geoptimaliseerd kunnen worden. Dat is goedkoper en sneller te realiseren. Dit project kost veel geld. Er zijn goedkopere alternatieven.

Te weinig participatie
Volgens cliënt probeert hij, samen met andere belanghebbenden - zoals lokale ondernemers, de fietsersbond en andere omwonenden - al sinds 2016 in overleg te treden met de gemeente over dit plan. De gemeente is echter niet bereid te luisteren of de plannen aan te passen. Met op- en aanmerkingen en suggesties is niets gedaan. Er heeft nooit een terugkoppeling of dialoog plaatsgevonden.
Uit de reactie van de wethouder tijdens de vergadering van de BSM commissie op 2 november 2023 is ook duidelijk gebleken dat er geen bereidheid is om de plannen aan te passen. Er zijn alleen kleine wijzigingen mogelijk.

Belangenafweging onvoldoende
Uit het bovenstaande volgt dat de belangen van cliënt en andere omwonenden onvoldoende bij de afweging zijn betrokken. Zijn woon- en leefklimaat wordt echter ernstig aangetast door dit plan.

Verzoek
Het is om vorenstaande redenen dat cliënt u verzoekt het besluit niet althans niet ongewijzigd vast te stellen.

Met vriendelijke groet,

DAS

[redacted]

Mw. mr. [redacted]

p.o. [redacted], juridisch secretarieel medewerker

Bijlage:
* prod1 compleet



Productie 1

GEMEENTE Gulpen-Wittem

GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van de gemeente Gulpen-Wittem

Nr. 472689
10 november
2023

Ontwerpbestemmingsplan fietsverbinding en reconstructie N595

Burgemeester en wethouders van Gulpen-Wittem maken ingevolge artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening bekend dat het **ontwerpbestemmingsplan fietsverbinding en reconstructie N595** is opgesteld.

Provincie Limburg en gemeente Gulpen-Wittem zijn voornemens de provinciale weg N595 Wittemer Allee tussen Kapolder en Wittem opnieuw in te richten met als voornaamste doel een verbetering van de verkeersveiligheid. Deze herinrichting bestaat uit verschillende onderdelen:

1) Vrijliggende fietsverbinding Wittem-Kapolder

2) Herinrichting verkeersplein Wittem

3) Herinrichting aansluiting Van Plettenbergweg

Om deze herinrichting te kunnen realiseren, wordt het bestaande bestemmingsplan herzien.

Ter inzage

Het ontwerpbestemmingsplan en de daarop betrekking hebbende stukken liggen **vanaf 11 november 2023 tot en met 22 december 2023** voor iedereen ter inzage. Inzien kan via:

- Een bezoek aan het gemeentehuis, Willem Vliegenstraat 12 te Gulpen, tijdens openingstijden klantcontactcentrum (maandag tot en met woensdag van 09:00 – 16.30 uur, op donderdag van 9.00 tot 19.00 uur en op vrijdag van 9.00 tot 12.30 uur). Indien u een persoonlijke toelichting op het plan wenst dient u een afspraak te maken via het klantcontactcentrum.
- De gemeentelijke website: www.gulpen-wittem.nl ((https://www.gulpen-wittem.nl/onderwerpen/bestemmingsplannen/overzicht-bestemmingsplannen).
- www.ruimtelijkeplannen.nl (planidn=NL.IMRO.1729.BPfietspadN595-ON01)

Zienswijze

Tijdens deze termijn kan iedereen (bij voorkeur) schriftelijke of mondelinge zienswijzen over het ontwerpbestemmingsplan naar voren brengen bij het College van Burgemeester en Wethouders van Gulpen-Wittem, postbus 56, 6270 AB Gulpen. Voor het indienen van een mondelinge inspraakreactie kunt u contact opnemen met team Omgeving via het algemene telefoonnummer 14043.

PostNL
Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas

DAS
Postbus 23000 1100DM AMSTERDAM The Netherlands

Frankering betaald

D-A-1

R Aangetekend

Gemeente Gulpen-Witte
College van B&W
Postbus 56
6270AB GULPEN

3SGQSM8146668

HT MTWV 1604/
1962(Z)+Z

Recommandé

NL

3SGQSM8146668

15 DEC 2023

P2202

VERZONDEN 14 DEC. 2023

DAS

2RG.23.13645

Postbus 23000
1100 DM Amsterdam

Postbus 56 6270AB
laan KBR Drogisterij Gulpen B.V.
dres Rijksweg 53 6271AC Gulpen

GEMEENTE GULPEN-WITTEM			
Poststuk nr. I.23.01333		Datum: 22 DEC. 2023	
Zaak. nr.			
Burg. ☐	Secr. ☐	Behand. T. CCT	Kopie T-GR BWPF

Aelmans Ruimte, Omgeving & Milieu B.V.

Vestigingen te Voerendaal, Baexem en Vught

Kerkstraat 4, Ubachsberg
6367 JE Voerendaal
(045) 575 32 55

info@aelmans.com
www.aelmans.com

KvK 14091320
BTW NL8170.53.189.B.01
Bankrekening 11.52.94.244
BIC RABONL2U
IBAN NL06 RABO 0115 2942 44

Afz. Kerkstraat 4, 6367 JE Voerendaal

Gemeente Gulpen-Wittem
T.a.v. de gemeenteraad
Postbus 56
6270 AB GULPEN

Datum 21 december 2023
Betreft Zienswijze bestemmingsplan Fietsverbinding en reconstructie N595
Ons kenmerk M221785.008/PSO

Geachte leden van de gemeenteraad,

Namens cliënten, bedrijfsvoerders van [redacted] (6286 AA) Wittem, richt ik mij tot u met het volgende:

Vanaf 11 november 2023 tot en met 22 december 2023 ligt het ontwerp bestemmingsplan 'fietsverbinding en reconstructie N595' (hierna: het 'ontwerpplan') ter inzage. Gedurende deze termijn heeft u de mogelijkheid geboden om eventuele zienswijzen kenbaar te maken.

Middels voorliggend schrijven maak ik binnen de gestelde nadere termijn de zienswijze namens cliënten bij uw Raad kenbaar.

Zienswijze

Ontsluiting agrarisch bedrijf [redacted]
Cliënten zijn naar aanleiding van de reactie op de inspraakreactie niet gerust op de wijze van ontsluiten van het agrarisch bedrijf op de Wittemer Allee. Behalve het agrarisch bedrijf maakt ook het garagebedrijf op de locatie [redacted] gebruik van de ontsluiting. De bestaande ontsluiting op de Wittemer Allee is overzichtelijk, zowel voor fietsers als voor gemotoriseerd verkeer. In de beoogde situatie ontstaat voor de inrit een knooppunt van kruisende fietsers en automobilisten. De verkeerssituatie wordt er zeker niet overzichtelijker op. Tevens moet rekening worden gehouden met het feit dat ook vrachtauto's en grote landbouwmachines de bedrijfslocatie moeten bereiken.
Naar de mening van cliënten worden de belangen van de door hen gebezigde

Op onze dienstverlening zijn de algemene voorwaarden van Aelmans Ruimte, Omgeving & Milieu B.V. van toepassing die u vindt op www.aelmans.com.

bedrijfsactiviteiten onvoldoende gewaarborgd binnen het ter visie gelegde ontwerpplan en de daarbij behorende stukken. Voor de levensvatbaarheid en duurzame continuering van de bedrijvigheid, ook door volgende generaties, is een optimale bereikbaarheid noodzakelijk. Cliënten zijn op basis van de gepresenteerde stukken niet gerust op een (blijvende) goede bereikbaarheid van hun locatie.

Landbouwgronden in gebruik ter plekke van fietsverbinding
Voor het agrarisch bedrijf is de beschikking over voldoende areaal landbouwgronden cruciaal. Voor een gedeelte wordt hierin voorzien door gronden te pachten van eigenaren van landbouwgronden. Ook het perceel kadastraal bekend gemeente Wittem, sectie P, nummer 120 wordt regulier gepacht. Dit perceel ligt op korte afstand van de boerderijlocatie en heeft een oppervlakte van ruim 13,8 hectare. Het perceel heeft een vierkante vorm en is prima agrarisch te gebruiken. Als gevolg van de beoogde fietsverbinding ontstaat zowel oppervlakteverlies als een doorsnijding van het perceel. De resterende perceelsdelen zijn minder goed te bewerken. Cliënten hebben als pachter aanzienlijk nadeel als gevolg van de beoogde fietsverbinding. Cliënten hebben de verpachter op de hoogte gesteld van het ter inzage liggende ontwerpbestemmingsplan. De verpachter was niet op de hoogte gesteld door uw gemeente. Dit geeft geen vertrouwen in de afhandeling van de grondverwerving. In een vroege fase van de planvorming dienen eigenaren en gebruikers te worden betrokken bij essentiële zaken als compensatie van oppervlakteverlies, vervangende gronden of schadevergoeding. Het feit dat uw gemeente dit heeft nagelaten, wordt strijdig met het zorgvuldigheidsbeginsel geacht.

Onnodig ruimtebeslag voor fietsverbinding
Cliënten hebben in hun inspraakreactie al aandacht gevraagd voor het forse ruimtebeslag dat in het juridische deel van het bestemmingsplan (de regels in combinatie met de verbeelding) wordt gereserveerd voor de beoogde fietsverbinding. De bestemming 'Verkeer' is tot wel 20 meter breed en daarmee fors ruimer dan een tweebaans autoweg met bermen. Tevens blijft het volledige terrein grenzend ten zuidoosten van de boerderijlocatie van cliënten bestemd voor 'Verkeer' (behoudens een smalle strook grenzend aan het buitengebied, dat bestemd blijft voor 'Groen').

Inmiddels zijn we vanaf het voorontwerp bijna een jaar verder en lijkt het erop dat nog steeds geen keuze is gemaakt voor de voorkeursvariant of andere varianten. Een dergelijke bestemmingswijze biedt dusdanige flexibiliteit als gevolg waarvan de rechtszekerheid voor cliënten onvoldoende is gewaarborgd.

Resumerend
Middels voorliggend schrijven maak ik namens cliënten hun zienswijze kenbaar op het ontwerp bestemmingsplan fietspad en reconstructie N595.

Vooraleerst is naar mening van cliënten als gevolg van de plannen een goede bereikbaarheid, en daarmee levensvatbaarheid en duurzame continuering van de bedrijvigheid, niet voldoende gewaarborgd.
Cliënten achten het strijdig met het zorgvuldigheidsbeginsel dat gronden welke zij in gebruik hebben voor het landbouwbedrijf zijn beoogd voor de fietsverbinding, een andere bestemming krijgen zonder dat de terreineigenaar en pachter hiervan in kennis worden gesteld anders dan via een algemene publicatie. Cliënten achten het onzorgvuldig dat zij in deze fase van de planvorming nog

niet betrokken zijn bij de compensatie van oppervlakteverlies, vervangende gronden of schadevergoeding.
Tevens biedt het juridische deel van het voorontwerpplan een dermate grote flexibiliteit, dat de rechtszekerheid onvoldoende is als gevolg waarvan de belangen van cliënten onevenredig (kunnen) worden aangetast.

Cliënten verzoeken uw Raad om met vorenstaande punten adequaat rekening te houden. In dat verband wordt tevens verzocht om – voorafgaande aan de vaststelling van het bestemmingsplan – in constructief overleg te treden met cliënten over het waarborgen van hun belangen.

Indien u vragen heeft naar aanleiding van voorliggende inspraakreactie, kunt u contact met mij opnemen via [redacted]

In het vertrouwen u hiermee vooralsnog voldoende te hebben geïnformeerd, verblijft in afwachting van een reactie,

Hoogachtend,

Aelmans Ruimte, Omgeving & Milieu B.V.

[redacted]

[redacted]

aelmans

HT MTWV 1604

Postbus 56 6270AB
Naam: KBR DA drogist
Adres: Rijksweg 53, 6271AC Gulpen

M221785.008/PSO

Aelmans Adviesgroep
Kerkstraat 4 6367JE VOERENDAAL The Netherlands

Frankering betaald postnl

D-A-1

R Aangetekend

Gemeente Gulpen-Wittem
T.a.v. de gemeenteraad
Postbus 56
6270AB GULPEN

3SAIIV6681508

Recommandé

NL

3SAIIV6681508

P2202

Aan het college van B&W van
Gulpen-Wittem
Postbus 56
6270 AB Gulpen

Fietsersbond
Maastricht en Heuvelland

Betreft: Zienswijze op Ontwerpbestemmingsplan fietsverbinding en reconstructie N595

Maastricht, 20-12-2023

Geachte gemeenteraad,

De Fietsersbond juicht het toe als de positie van de fiets wordt verbeterd. Ten aanzien van het plan voor de Wittemer Allee heeft de Fietsersbond afdeling Maastricht & Heuvelland dan ook meegedaan aan alle mogelijke processtappen. Echter, toen eind 2021 het voorontwerp van het bestemmingsplan verscheen waren wij van mening dat het eindresultaat niet aan de te stellen eisen voldoet. Zoals bekend heeft de Fietsersbond in januari 2022 een zienswijze ingediend. Er heeft geen enkel overleg plaats gevonden met indieners van zienswijzen. De onlangs ingestelde klankbordgroep is duidelijk gemaakt dat de deelnemers niet geacht worden met voorstellen te komen die veranderingen aan het plan kunnen meebrengen.
Wij treffen nu in het Ontwerpbestemmingsplan wat fietsvoorzieningen betreft hetzelfde aan als in het voorontwerp. Dit is geen fraai voorbeeld van (omgang met) burgerparticipatie.

Wij kunnen onze conclusie uit onze Zienswijze van 2022 letterlijk herhalen:

"De voorkeursvariant is een dure oplossing met weinig voordelen dan een ongehinderde doorstroming van het autoverkeer. Om dat te bereiken zou de fietser een omweg moeten maken. Doorstroming van autoverkeer en verbeteren van de fietsveiligheid door het fietsen minder aantrekkelijk te maken, is het paard achter de wagen spannen, en staat haaks op het huidige beleid en Omgevingsvisies. Meer mobiliteit per fiets is de duurzame keuze."

Verbeteren van de fietsveiligheid is een van de hoofddoelen van het plan.
Dit te willen bereiken door de fiets buiten te sluiten is een zwaktebod.
Te meer omdat hoofddoel van verbeterde fietsveiligheid met de gemaakte keuzes ondanks grote investeringen niet of nauwelijks zal worden behaald terwijl de fietsinfrastructuur op andere gebruikerseisen achteruit gaat.
Het ontwerp toont een nieuw fietspad door het achterland en het verplaatsen van de parkeerplaats in Wittem, terwijl deze dure ingrepen niet nodig zijn om het hoofddoel van verbeterde verkeersveiligheid te bereiken. Wij bepleiten het effectief en efficiënt inzetten van budgetten voor fietsveiligheid, waarbij aan de belangen van verschillende gebruikers en van de natuur ook recht wordt gedaan.

Het bestemmingsplan
Het plan stelt ingrijpende veranderingen voor waarvoor geen behoorlijke onderbouwing wordt aangevoerd.

De argumentatie voor de dure maatregel voor het verplaatsen van de parkeerplaats is vooral gelegen in het gebrek aan veiligheid voor voetgangers die oversteken van de parkeerplaats naar het klooster. Opvallend is dan dat de gemeente de zebra van de bestaande oversteek heeft weggehaald.
De veiligheid kan effectief verbeterd kan worden als de parkeerplaats wordt voorzien van twee goede oversteekplaatsen, voorzien van plateau, middeneiland en 30 km regime, dan wel een 30 km regime in de gehele bebouwde kom van Wittem overeenkomstig de landelijke richtlijn '30 is het nieuwe 50'.

Het verbannen van de fietsers van de Allee tussen Van Plettenbergweg en Kapolder wordt onvoldoende gemotiveerd. Hier wordt beroep gedaan op de richtlijn Duurzaam Veilig volgens welke richtlijn bij een grotere snelheid dan 30 km en een intensiteit > 3000 voertuigen gescheiden fietsvoorzieningen worden aangeraden.
Voor vrijliggende fietspaden is onvoldoende ruimte.
Volgens Bijlage 6, pagina 16 is de intensiteit in zowel 2020 als in 2030 in de autonome situatie als ook in de plansituatie < 3000 voertuigen.

Er zijn goede redenen in het plangebied de verkeersveiligheid te bevorderen. Hiervoor zijn door diverse belanghebbenden goede suggesties gedaan. Het huidige plan negeert de belangen en argumenten van de belangrijkste gebruikers (bewoners, ondernemers, utilitaire en recreatieve fietsers) zonder behoorlijke onderbouwing en zou - indien doorgevoerd – een onnodig hoog bedrag aan schaarse publieke middelen verslinden met slechts marginale verbetering van de verkeersveiligheid, namelijk slechts die van voetgangers die van de parkeerplaats naar de kern van Wittem willen bewegen.
Er is geen aannemelijk draagvlak voor het ontwerp.

De aanleiding
De conclusie "Een goede doorstroming op de N595 en verbetering van de fietsveiligheid, kan daarom alleen worden bereikt door de aanleg van een vrijliggende fietsverbinding." is onjuist tenzij de goede doorstroming het hoofddoel is. Dat is echter strijdig met de eerste zin van het plan: "De Provincie Limburg is voornemens de provinciale weg N595 Wittemer Allee tussen hectometer 7,30 (Kapolder) en 9,15 (Wittem) opnieuw in te richten met als doel een verbetering van de verkeersveiligheid." Op basis van deze inleidende zin moet de verkeersveiligheid prevaleren.

Ook in het kader van de 6 keuzes in de aangehaalde NOVI, met name die tav. klimaatbestendigheid, duurzame energie en circulaire economie zou de fietsfunctie moeten prevaleren. De Conclusie (p.7 BP N595-Ontwerp) is onjuist omdat het plan het fietsnetwerk juist verzwakt cq. onbedoeld gebruik gaat bevorderen (bv. om een sociaal onveilige fietspad door het veld te mijden).

Effecten van het ontwerp op gebruikerseisen

1 Veiligheid
De hogere verkeersveiligheid op wegvakken gaat verloren doordat fietsers in de meeste gevallen 2 keer vaker dan nu het geval is de N595 moeten

oversteken. De oversteeklocaties worden bovendien onveiliger doordat fietsers op wegvakken buiten beeld van de automobilisten worden gebracht. Bij oudere fietsers ontstaan risico's door trager reactievermogen en stabiliteitsverlies bij lage snelheid. Bij groepen ontstaan risico's door kuddegedrag. De omleiding achterlangs de Wittemer molen kan als sociaal onveilig worden ervaren. En omdat de knooppunten bij café Oud-Wittem en bij de Rijksweg heel stroef worden zullen fietsers op allerlei wijzen uitgenodigd te gaan afkorten wat tenminste tot irritaties en mogelijk tot agressie of onveiligheid zal leiden.

2 Samenhang
De eenheid van de historische ontsluitingsweg door het Geuldal, van Bunde tot voorbij Epen, wordt onderbroken. De fietsroute over deze weg is nu aantrekkelijk en goed te volgen. Het plan leidt tot versnippering met afslaande bewegingen, wisselingen van dwarsprofiel, een omweg met twee oversteken binnen 60 meter (bij café Oud-Wittem) en loskoppeling van de erftoegangen zoals bij de Wittemer Molen. Bij café Oud-Wittem gaan fietsers vermoedelijk afkorten over de rijbaan.

3 Doorstroming
Het moeten verlenen van voorrang bij de nieuwe fietsoversteken, ketens van rood licht bij de VRI aan de Rijksweg N782 en dus vaker stoppen, wachten en weer op gang komen belemmeren doorstroming, terwijl die nu juist goed is.

4 Comfort
Het verlies van voorrang leidt tot onderbreken van de gang wat door fietsers als hinderlijk wordt ervaren. Gebruik van klikpedalen wordt gefrustreerd. Als groep veilig oversteken is ook lastig. Ook de introductie van een aantal scherpe bochten betekent hinder voor fietsers, zowel vanwege de onmogelijkheid van een constante snelheid als vanwege confrontaties tussen fietsers onderling op die locaties (naast elkaar fietsen wordt onderbroken en er moet soms rekening worden gehouden met tegenliggers).

5 Aantrekkelijkheid
Hier zien we geen verbetering omdat de winst van de autovrije wegvakken teniet wordt gedaan door het verlies van de ervaring van de allee (cultureel-historisch erfgoed). De utilitaire fietser (waaronder scholieren) en ook de sportfietser hebben behoefte aan een rechtstreekse route.

De oorzaak van het verlies aan fietskwaliteit is hoofdzakelijk het gevolg van het ontkoppelen van fietsers en voorrang(sweg).

Hoe échte verbetering tot stand kan worden gebracht

Alleen met een fundamentele keuze om de fietsers te koppelen aan de voorrangsweg én een fietsvoorziening aan weerszijden van de rijbaan kan voor fietsers een verbetering tot stand worden gebracht. Met kleine aanpassingen van het 'voorkeursontwerp' wordt helaas onvoldoende bereikt. Nodig is een herbezinning gevolgd door een keuze voor andere voorkeursvariant.

Onze voorstellen voor drie te onderscheiden onderdelen:

- *Binnen de bebouwde kom:* Leg de fietsvoorzieningen van Rijksweg tot aan de bebouwde komgrens aan weerszijden van de rijbaan. Het is mogelijk en voor fietsers evident beter.
- *Tussen Kapolder en het begin van de Allee bij het kruispunt Cartils:* Voeg aan weerszijden van de rijbaan fietsstroken of -paden toe. Maak zo veel mogelijk eenzelfde profiel als elders op de N595.
- *Op de allee buiten de bebouwde kom:* Er is onvoldoende ruimte om de door CROW aanbevolen profielen te realiseren. De fietser verbannen is een zwaktebod. Beperkte ruimte is echter wel typerend voor de N595 tussen Valkenburg en Wittem. De allee is cultuurhistorisch erfgoed. Ook de fietser heeft het recht het prachtige landgoed te mogen doorkruisen. Zet in op snelheidsbeheersing. Dit is te realiseren door rode fietsstroken en door op concrete plaatsen (bv. erftoegang zoals de Wittemer Molen) een verhoogd versmald plateau te realiseren met snelheidsbeperking tot 30 km.

Aanvullende voorstellen:
- *Partijerweg:* Completeer het fiets- en loopnetwerk van Wittem met fiets- en voetgangersvoorzieningen tussen de Rijksweg en de bebouwde-komgrens van Partij.
- Stop met de *Mergelland(auto)route* die over de Wittemer Allee loopt. Promoot alleen fiets- en wandelroutes.

Met vriendelijke groet,

Fietsersbond Maastricht en Heuvelland,
Leo Maathuis, voorzitter
Jekerweg 59
6212GA Maastricht
maastricht@fietsersbond.nl



Aan het College van Burgemeester en Wethouders
van Gulpen-Wittem
Postbus 56
6270 AB Gulpen

Betreft: Zienswijze ondernemers op ontwerpbestemmingsplan fietsverbinding en reconstructie N595

Wittem, 20-12-2023

Geachte College van B&W en leden van de Raad,

Een kennismaking met Wittem

Het kleine dorp Wittem neemt binnen de gemeente Gulpen-Wittem een belangrijke positie in. Velen toeristen en pelgrims vinden met grote getalen moeiteloos de weg naar ons dorp. Wij ondernemers profiteren van de goede naam, bereikbaar heid en parkeergelegenheid die ons dorp te bieden heeft. Ook vormt 'onze' parkeerplaats de startplek van veel wandel- en fietsroutes. Om onze bezoekersstromen te kunnen blijven garanderen zijn wij afhankelijk van een goede bereikbaarheid, veiligheid en zichtbaarheid langs de N595. Waar een klein dorp groot in kan zijn bewijst de hoeveelheid ondernemingen die aan de N595 binnen de kern Wittem zijn gevestigd:

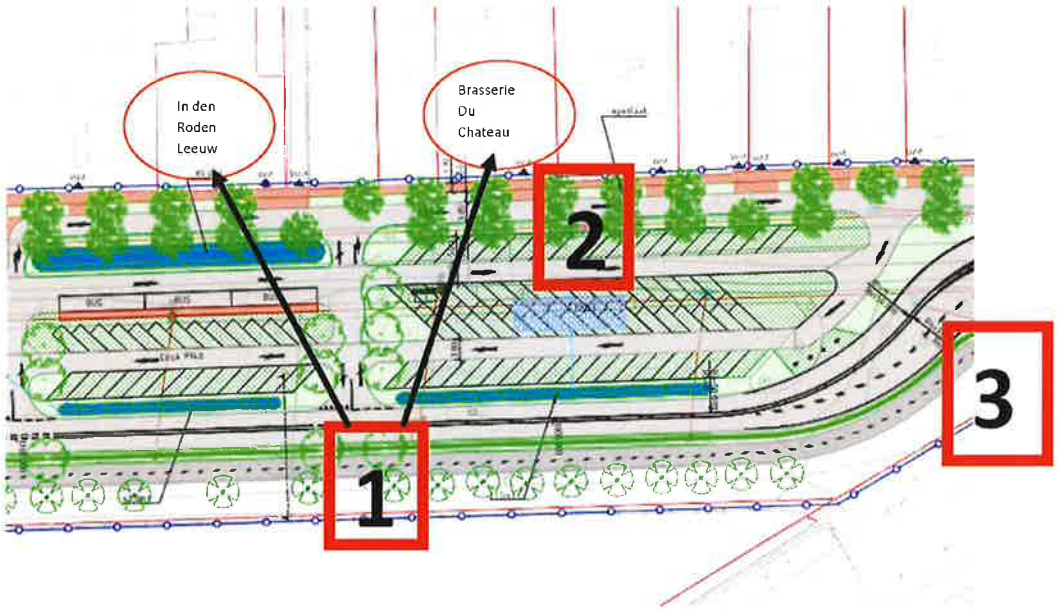
- 4 horecabedrijven
- 3 winkels
- 1 château
- 1 pelgrimsoort
- 1 autovakgarage
- 1 agrarisch bedrijf
- 1 notariskantoor
- 1 advocatenkantoor
- 1 ventvergunning met seizoensverkoop
- Diverse administratiekantoren

De gevolgen van een herinrichting

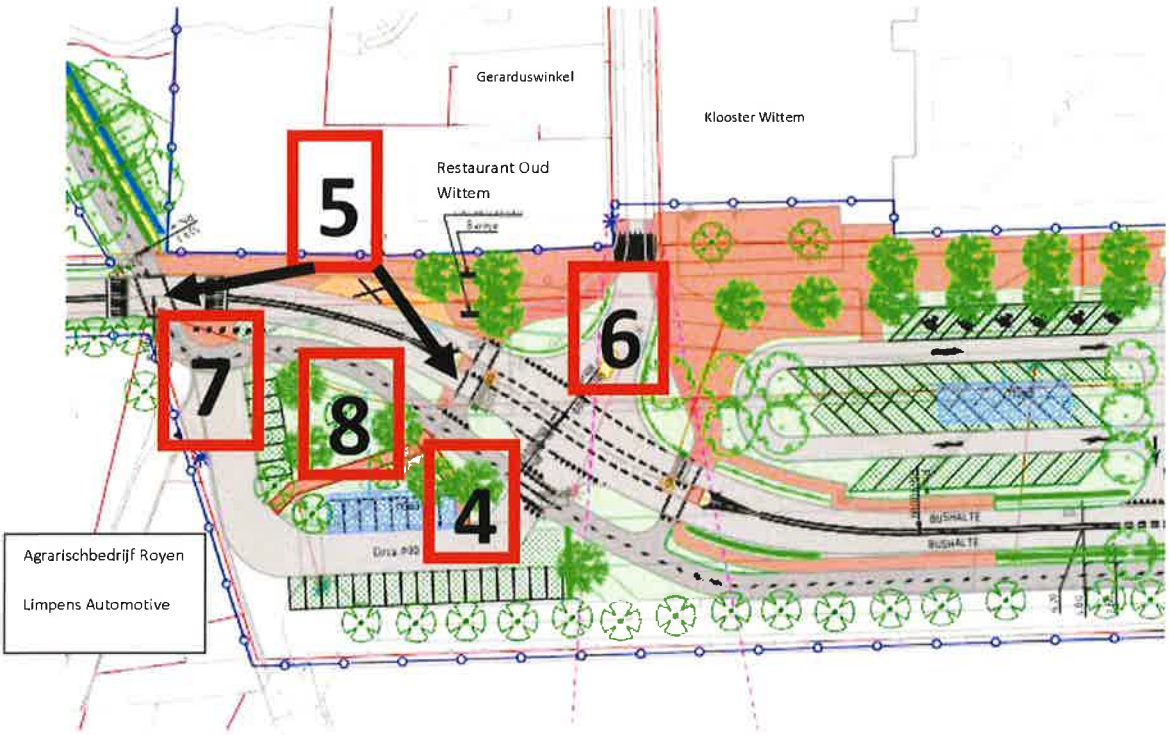
Wij hebben met grote verbazing kennis genomen van de huidige plannen betreffende de reconstructie van de N595. Sinds het begin volgen wij de plannen op de voet en willen wij onszelf betrekken bij de besluitvorming. Dit is ons tot op de dag van vandaag ook beloofd. Echter heeft het tegendeel zich bewezen. Wij zijn op geen enkele manier als fatsoendelijke gesprekspartner behandeld gedurende het gehele proces ook al is dat politiek anders geformuleerd. De informatieavonden werden

inlichtingsavonden en bijeenkomsten werden enkelzijdige discussiemomenten. De economie van Wittem hangt daardoor nu aan een zijden draad. De nieuwe klankbordgroep vormt het volgende stokpaardje voor een democratische besluitvorming. Echter liggen alle plannen al vast en kunnen wij hiermee onze bedrijven niet meer redden.

Wij stimuleren het feit dat onze kern wordt opgeknapt en juichen het toe dat de (fiets)veiligheid wordt verhoogd. Maar gezien het feit dat op geen enkele manier rekening is gehouden met ons, zijn wij dan ook tegen de voorgenomen plannen. Bijgaand onderbouwen wij middels een plattegrond waar onze knelpunten zitten, waar wij in onze bedrijfsvoering worden gekort en waar wij de veiligheid niet verbeterd zien worden:

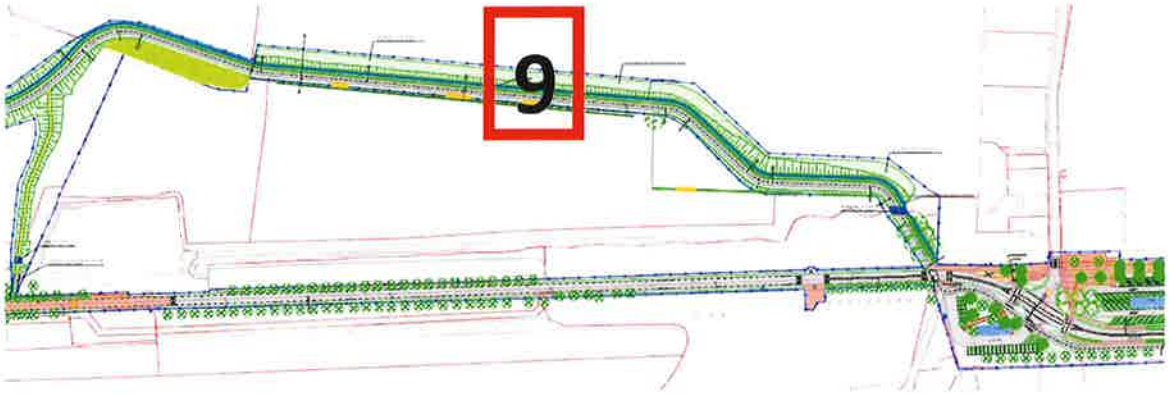


1. De ligging van het fietspad en de omgeklapte parkeerplaats zorgen ervoor dat bovenstaande horecabedrijven **compleet aan het zicht worden onttrokken**. De bedrijven zullen niet meer herkent worden als horeca aangezien de terrassen niet zichtbaar zijn vanaf de nieuwe ligging van de N595. Toeristen zullen voorbij rijden wat leidt tot inkomstenderving;
2. Het ontvangen van toeleveranciers voor beide horecabedrijven en het klooster wordt bemoeilijkt nu de ventweg verdwijnt en dit een onderdeel van de parkeerplaats wordt;
3. Wij ondernemers zien **geen optimalisatie van de veiligheid met de ligging van de nieuwe weg.** Wij ondersteunen het feit dat het snelverkeer van het langzaamverkeer wordt gesplitst. Echter, door het omklappen ontstaat een onlogische bocht vanaf kruispunt Wittem die de verkeersveiligheid niet ten goede komt. Gezien de snelheid waarmee sommige automobilisten en motorrijders door de bebouwde kom rijden vormt dit ontwerp een perfecte basis voor een stratencircuit;



4. De geplande kruising wordt gerealiseerd wordt op de plek waar de behoefte aan parkeerplaatsen juist het hoogst is. Sinds velen jaren is de parkeerintensiteit op deze plek het hoogste. Dat is logisch te verklaren door de velen mensen die een bezoek brengen aan het klooster, Oud Wittem, de winkeltjes of Gio Gelato. Deze ondernemers worden drastisch gekort op parkeerplaatsen. Bezoekers willen hun auto zo kort mogelijk bij de deur parkeren en zo min mogelijk afstand afleggen tot hun bestemming. **Zeker de oudere mensen die slecht ter been zijn!** Deze worden niet alleen gedwongen verder te lopen maar zullen tevens een breed fietspad alsmede de weg over moeten steken, daar waar ze in de huidige situatie alleen de weg hoeven over te steken;
5. De verkeersveiligheid voor de fietsers gaat achteruit. In de nieuwe situatie moeten fietsers die vanuit Eys naar Wijlre willen gaan **twee keer de drukke weg oversteken!** Na het houden van een kleine enquete onder diverse fietsers hebben deze aangegeven dit niet te gaan doen maar dat ze de kortste route kiezen. Zij zullen dan een afsteek maken over de stoep voor Restaurant Oud Wittem. **Het nieuwe fietspad wordt dan niet gevolgd en onveilige situaties met voetgangers zullen dan ontstaan!;**
6. De Van Plettenbergweg wordt met het verplaatsen van het kruispunt verlengt. De reeds al te **hoge snelheid** van het verkeer op de Van Plettenbergweg langs de huizen en winkels zal hierdoor verder toenemen. Met een fietspad aan twee zijdes en bijkomende voetgangers **zal de verkeersveiligheid drastisch afnemen!** Tevens wordt de hinder van uitlaatgassen vergroot aangezien er meer auto's voor het terras van Oud Wittem in de file staan;

7. Deze inrit zal verdwijnen en wordt voorzien van uitneembare paaltjes. Dit betekend dat er geen mogelijkheid meer is om de parkeerplaats op te draaien. Deze extra inrit is **cruciaal** voor de ondernemers in dat gedeelte. Tevens wordt Landbouwbedrijf Royen **verplicht te stoppen met hun bedrijfsvoering** omdat men **geen mogelijkheid** meer heeft om met landbouwcombinaties hun eigen oprit in te rijden. **Dit geldt ook** voor Limpens Automotive. Hier kan geen vrachtwagen meer naar binnen. Inrijden via de parkeerplaats is geen optie in verband met een te krappe draaicircel;
8. Gio Gelato zal niet meer kunnen venten gezien de te krappe ruimte voor de plaatsing van zijn verkoopwagen;



9. Buiten de bebouwde kom zorgt de aanleg van een seperaat fietspad voor **een verstoring van de biodiversiteit** en voor **verhindering van de akkerbouw** voor landbouwbedrijf Royen. Tevens maken wij ons zorgen om de veiligheid van zowel onszelf als onze gasten. Onze schoolgaande kinderen zullen wij niet door een verlaten veld laten fietsen. Op sommige plekken wordt men zelfs **geheel aan alle zicht onttrokken**.

Met de opsomming van bovenstaande punten is duidelijk dat wij niet zitten te wachten op een volledige verbouwing van de kern Wittem. Wij allen hebben **geen enkel belang** bij de uiteindelijke situatie zoals deze nu wordt geschetst. De kernwaarden, waar ons bestaan van afhankelijk is, verdwijnen met de reconstructie. Na de coronaperiode zal de volgende financiële schade niet uitblijven. Op de eerste plaats gedurende de tijd van reconstructie waarin onze bedrijven niet of nauwelijks bereikbaar zijn. Op de tweede plaats gezien de nieuwe infrastructuur. Hiervoor zullen de uitvoerende partijen zich beroepen op ondernemersrisico. Een risico wat makkelijk voorkomen kan worden. Wij ondernemers kunnen de kern Wittem niet meer laten bloeien zoals deze het wel verdient!

Wij begrijpen dat er bepaalde regels gelden bij het reconstrueren van een provinciale weg. Echter, de N595 is sinds jaar en dag geen standaard provinciale weg en vraagt om individueel maatwerk. Iets wat in het verleden al mogelijk moet zijn geweest gezien verdere verkeersremmende maatregelen die genomen zijn vanaf de kern Wijlre richting Valkenburg. Denk hierbij aan middengeleiders, éénrichtingswegen binnen de bebouwde kom en rood gekleurde fietssuggestiestroken in Oud Valkenburg. Volgens de wettelijke richtlijnen van de inrichting van een provinciale weg zou dit niet mogelijk moeten zijn. Wij denken dat dergelijke oplossingen ook Voor Wittem de oplossing zijn.

Tot slot

Wij zijn vóór een opknapbeurt, vóór meer veiligheid en betere bereikbaarheid. Naar onze mening kunnen alle problemen met veel minder geld opgelost worden door:

- het behoud van de huidige situatie;
- het creeren van enkele oversteekplaatsen met middengeleiders voor een veilige oversteek naar klooster, horeca en winkels;
- Het reduceren van de maximumsnelheid;
- Het plaatsen van verkeersremmende maatregelen;
- Het aanleggen van rood gekleurde fietssuggestiestroken over het gehele traject.

Wij hopen dat u onze zienswijze uiterst serieus zal behandelen.

In afwachting van uw antwoord tekenen wij met vriendelijke groet,

Het ondernemerscollectief Wittem,

Brasserie Du Chateau

In Den Roden Leeuw

Klooster Wittem

Gerarduswinkel

Restaurant Oud Wittem

Gio Gelato

Agrarisch bedrijf Royen

Chateau Wittem

Limpens Automotive

Severens Holding

PELGRIMSOORD
KLOOSTER WITTEM

Wittemer Allee 34 043 450 17 41
6286 AB Wittem www.kloosterwittem.nl

Zienswijze door Pelgrimsoord Klooster Wittem

20 december 2023

Aan: College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Gulpen-Wittem

Betreft: Bestemmingsplan 'Fietsverbinding en reconstructie N595'

Geachte lezer,

Middels deze brief dienen we namens Pelgrimsoord Klooster Wittem en de communiteit van paters redemptoristen een zienswijze in voor het bestemmingsplan 'Fietsverbinding en reconstructie N595' in de gemeente Gulpen-Wittem.

De door de provincie gepresenteerde plannen m.b.t. de Fietsverbinding en reconstructie N595 tussen hectometer 7,30 (Kapolder) en 9,15 (Wittem) is bedoeld om de verkeersveiligheid te verbeteren.
De meest ingrijpende verandering hierin is het zgn. omklappen van de parkeerplaats: "de parkeerplaats schuift op naar de noordoostzijde en het verkeer over de Wittemer Allee passeert de parkeerplaats aan de zuidwestzijde."

De parkeerplaats is ooit aangelegd om parkeergelegenheid te bieden aan bezoekers van het klooster en het bedevaartsoord. In eerste instantie was de parkeerplaats ingericht voor een groot aantal bussen, later is die meer geschikt gemaakt voor personenauto's. De parkeerplaats wordt nog steeds gebruikt door bezoekers aan het pelgrimsoord en de omliggende horeca. Zij steken steeds de Wittemer Allee over om bij hun bestemming te komen. Verder zijn er dagjesmensen die vanuit deze parkeerplaats gaan wandelen of fietsen in de omgeving. Ook Pelgrimsoord Klooster Wittem biedt bezinnende wandeltochten in de omgeving aan.
Met in totaal zo'n 150.000 bezoekers per jaar zijn de bezoekers van het pelgrimsoord waarschijnlijk de belangrijkste gebruikers van de parkeerplaats. Zij steken nu allemaal de Wittemer Allee over waar een maximumsnelheid van 50 km/u is. Verder komen er ook flinke aantallen mensen te voet of op de fiets.

Na bestudering van de definitieve plannen hebben we als pelgrimsoord een aantal opmerkingen, punten van zorg en suggesties.

Met betrekking tot de parkeerplaats:

1. Door het omklappen van de parkeerplaats komen én het gemotoriseerde verkeer én de fietsers niet meer direct langs het pelgrimsoord en de aansluitende (horeca)ondernemingen. De verkeerstromen – inclusief fietsverkeer - worden daar op afstand omheen geleid.
2. In de nieuwe plannen wordt de parkeerplaats sterk vergroend: geen grote, kale vlakte, maar in vakken verdeeld met bomen ertussen. Dat is op zich heel fijn, maar door deze bomen kan het zicht op klooster en horeca sterk belemmerd worden. Dit lijkt ons een punt van aandacht.
3. In een van de eerdere versies van de 'omgeklapte parkeerplaats' die ooit gepresenteerd zijn, was de fietsroute over de huidige parallelweg gelegd. Dat lijkt ons ook nu een veel beter uitgangspunt, want dan komen de fietsers direct langs het klooster en de horeca. Door deze weg autoluw te maken, is het ook veilig oversteken van en naar de parkeerplaats en dat vinden we zeer belangrijk.
4. De gehele reconstructie is bedoeld om ook de verkeersveiligheid voor fietsers te vergroten en de oplossing is om dat middels een fietspad ten zuidoosten van de omgeleide weg te doen. In de plannen wordt niet duidelijk hoe de aansluiting is met de verschillende fietspaden die op de kruising met stoplichten (kruising van N278 en N595) uitkomen. Dit valt blijkbaar buiten het bestemmingsplan, terwijl het vanuit oogpunt van fietsveiligheid toch belangrijk is. We concluderen daaruit, dat er op deze

kruising niets verandert. Het betekent dan wel dat fietsers in de toekomst in alle gevallen veel vaker een verkeersweg moeten oversteken, om bijv. bij het klooster te komen:

a. Komend van Vaals: 2 keer oversteken; dat is nu 0 keer
b. Komend van Partij: 3 keer oversteken; dat is nu 1 keer
c. Komend van Gulpen: 4 keer oversteken; dat is nu 2 keer
d. Komend van Wijlre: 3 keer oversteken; dat is nu 1 keer

Een aangepast plan met een fietsroute die over de huidige parallelweg en de Wittemer Allee loopt (zoals feitelijk nu ook al grotendeels het geval is) zou het aantal oversteken drastisch verminderen. Het is ook voor de fietser – en daar is dit plan toch ook voor bedoeld – veel prettiger.

5. Er zijn speciale parkeerplaatsen voor bussen voorzien. In gesprekken met ambtenaren is ook gezegd dat er opstelplaatsen voor vrachtwagens op de parkeerplaats komen. Vraag is: waar komen deze? En hoe wordt voorkomen dat die op de plek van de bussen gaan parkeren?
6. Hoe wordt de toegang van de verschillende hulpdiensten geregeld? Wordt van hen verwacht om via de parkeerplaats aan te rijden? Dat is een zeer kostbaar tijdverlies.
7. De aansluiting van de verlegde Wittemer Allee aan het kruispunt met de Rijksweg N278 levert een heel onlogische en onhandige bocht op.
8. Bij deze hele opsomming rijst bij ons de vraag of het omklappen van de parkeerplaats mét verlegging van het fietspad met alle kosten écht de beste oplossing voor het probleem van de verkeersveiligheid is. Er is natuurlijk ook nog de onveilige oversteek van de parkeerplaats naar het klooster. Stoplicht voorzieningen of zebrapaden zouden hiervoor ook een oplossing zijn of de inrichting van dit gedeelte van de Wittemer Alles als fietsstraat. Ons is bekend dat dit vanuit de overheid gezien niet gebruikelijk en wenselijk is voor een provinciale weg. Onze zienswijze is, dat er zeer serieus naar de status van deze weg binnen de bebouwde kom gekeken zou kunnen worden. Het lijkt erop dat vooral formele afspraken rond inrichting van provinciale wegen een onhandige en dure oplossing in de hand werken.

Met betrekking tot het fietspad langs de Wittemer Allee, tussen Wittem en Kapolder:

9. De vraag is of de gekozen oplossing – een fietspad door de velden – écht de fietsveiligheid vergroot. Er is gekozen voor een losliggend fiets- en voetpad ver van de oorspronkelijke weg af. Het is te verwachten dat een groot aantal fietsers – en zeker de toerfietsers – dat een zeer omslachtige constructie vinden en dus de hoofdweg zullen blijven volgen; zéker vanaf de kant van de kern Wittem komen. Het is niet te verwachten dat er capaciteit beschikbaar is om op dit punt te handhaven.
10. Daarnaast – hoe mooi ingepast in het landschap – blijft het jammer dat de versnippering van natuur en landschap doorgaat en dat daarbij door het plaatsen van lantaarnpalen vanwege de sociale (on)veiligheid ook nog lichtvervuiling bij komt. We vinden dat een onwenselijke situatie.
11. In algemene zin is een fietspad dat ver weg van de openbare weg ligt een route met een laag gevoel van sociale veiligheid en daarmee een onaantrekkelijke keuze, zeker in de vroege ochtend, latere avond en nacht.
12. Het betreffende stuk Wittemer Allee is al een stukje veiliger geworden door het terugbrengen van de maximumsnelheid naar 60 km per uur. Een verdere aanpassing aan de inrichting van de allee zoals bij de Dr. Mr. Froweinweg buiten de bebouwde kom van Eys richting Simpelveld met brede rode fietsstroken zou de veiligheid nog verder vergroten.
13. Een oplossing in de richting van een nog lagere snelheid voor deze weg naar 30 km, met bijbehorende inrichtingsmaatregelen (ook bij de Wittemer Molen) - of eventueel verplaatsen van het bord van de bebouwde kom - worden in het bestemmingsplan afgewezen met verwijzing naar eerder vastgestelde algemene regels rond de inrichting van (provinciale) wegen. Dat roept vragen op voor een wegvak waarvoor de titel 'provinciale weg' of gebiedsontsluitingsweg niet meer logisch is, gezien het lage aantal vervoersbewegingen, en waarbij dus de toekenning erftoegangsweg beter voldoet, gezien ook het feit dat er woon- en recreatiepanden aan deze weg staan. Juist deze panden en andere elementen maken het moeilijk om een vrijliggend fietspad direct langs de weg te leggen.
14. Hierbij kan wat betreft de huidige kruising in de kern Wittem ook het onderste gedeelte van de Van Plettenbergweg worden meegenomen met snelheidsverlagende inrichting.

15. Verder wordt met het nieuwe fietspad de fietser het genot ontnomen om langs een prachtige door bomen omzoomde allee te rijden. Als de snelheid van het autoverkeer beperkt wordt, is dit voor fietser een prachtige en directe route, passen bij het oorspronkelijke cultuurlandschap. Ook de wielrenners zullen er blij mee zijn. Met verkeersremmende maatregelen kan voorkomen worden dat ze de weg als een racebaan gaan beschouwen.

Algemene opmerkingen.

16. Er wordt de laatste tijd in het publieke debat en de politiek veel gesproken over een nieuwe bestuurscultuur. De uitslag van de recente verkiezingen geven daar ook aanleiding toe. De voorgestelde bestemmingsplanwijziging gaat zeer veel publieksgeld kosten, dat ook aan andere dringende zaken besteed kan worden. Daarom moet goed gekeken worden of het voorgestelde plan ook werkelijk een verbetering van de situatie is. Het gaat in het plan om verkeersveiligheid; maar het blijkt dat daarvoor vooral de fietser zich moet aanpassen en het gemotoriseerde verkeer zo weinig mogelijk in de weg wordt gelegd. Dit plan zal niet veel mensen verleiden om van de auto op de fiets te stappen; integendeel het wordt voor de fietser onaantrekkelijker.
17. In Maastricht is door het gemeentebestuur de keuze gemaakt om van de binnenstad vanaf 2025 een fietszone te maken met aangepaste snelheden voor gemotoriseerd verkeer. Bij Maastricht-Aken Airport wordt de snelheid op de doorgaande weg verlaagd naar 50 km/uur en op een gedeelte zelfs naar 30 km/uur. In Amsterdam is in de binnenstad de maximumsnelheid teruggebracht naar 30 km/uur. Veilig Verkeer Nederland pleitte onlangs voor een maximumsnelheid van 30 km/uur in de bebouwde kom en een groot deel van de Nederlandse bevolking steunt dit. De dorpskern Wittem en de gemeente Gulpen-Wittem zullen dus geen buitenbeentje in Limburg en Nederland zijn, als er vooral door ingrepen in de maximumsnelheid met bijbehorende aangepaste inrichting de verkeersveiligheid wordt bevorderd.
18. Verder is nog relevant dat ook in de het centrum van Wijlre onorthodoxe keuzes gemaakt zijn voor de provinciale weg N595 ter hoogte van de kerk (éénrichtingsverkeer en wegversmalling). Dus er blijken wel allerlei aanpassingen mogelijk te zijn aan een provinciale weg.

Tenslotte.

In de bijlages bij het ontwerpplan worden in allerlei documenten de gemaakte keuzes toegelicht, zoals die nu in het ontwerpplan zijn gemaakt. Het geheel is echter niet overtuigend; het gaat hierbij vooral om keuzes op 'technische' basis. De basisvraag of een eenvoudigere oplossing niet voldoende is, wordt niet gesteld; het plan is in de loop van de jarenlange planvorming steeds ingewikkelder geworden en dus ook veel duurder.

Ons basisuitgangspunt: geef op de bestaande wegen meer prioriteit aan de fietser en wandelaar/oversteker door vooral het gemotoriseerde verkeer beperkingen op te leggen, middels lagere maximumsnelheid, het toevoegen van inrichtingselementen die de snelheid verlagen en/of het inrichten van een fietsstraat. Voor automobilisten betekent dat een iets langere reistijd van een paar minuten. Voor het langzame verkeer wordt het dan aantrekkelijker om de kern Wittem te bezoeken, zowel pelgrimsoord, kloosterkerk, horeca en andere bedrijven. De oplossing zal daarnaast veel goedkoper zijn en in de uitwerkingsfase minder overlast veroorzaken.

En als dan toch de keuze wordt gemaakt voor een 'omgeklapte parkeerplaats', laat dan in ieder geval de fietsroute in de bebouwde kom langs de huidige Wittemer Allee gaan, zoals dat ook nu het geval is.

Ons ideaal is dan ook dat in dit 'dossier' vooral gekeken wordt naar wat direct belanghebbenden inbrengen en daarbij met hun wensen rekening te houden en niet bestuurlijke en formele zaken te laten prevaleren (vooral rond wat wel en niet mogelijk is rond de inrichting van een verkeersweg). Het zou het vertrouwen van de burger in de overheid zeker doen toenemen.

Met vriendelijke groet,

[redacted], directeur van Pelgrimsoord Klooster Wittem (de werkorganisatie), [redacted]
[redacted] rector van de communiteit van Klooster Wittem

GEMEENTE GULPEN-WITTEM			
Poststuk nr.  I.23.01307		Datum: 19 DEC. 2023	
Zaak. nr.			
Burg. ☐	Secr. ☐	Behand. I-CCT	Kopie BWT= I-Griffin

Stichting Natuurlijk Geuldal

Aan het College van Burgemeester en Wethouders van Gulpen-Wittem
De Gemeenteraad van Gulpen-Wittem,
Postbus 56
6270 AB Gulpen

Betreft: Zienswijze Bestemmingsplan 'Fietsverbinding en reconstructie N595'

Eys, 18 december 2023

Geacht College, geachte Raadsleden

Stichting Natuurlijk Geuldal (SNG) juicht het toe dat het college de verkeersveiligheid op de Wittemer Allee – N595 en de inrichting van de parkeerplaats in Wittem wil verbeteren.
Het voorliggende bestemmingsplan kan in de huidige vorm geen instemming krijgen van SNG, vandaar deze zienswijze.

Het plan heeft geen enkel draagvlak van bewoners, ondernemers en belangenverenigingen.

SNG zet zich, in deze procedure, in voor natuur- behoud en herstel.
Refererend aan het door RoyalHaskoningDHV opgestelde bestemmingsplan en de bijbehorende bijlage 4 LNC-toets en bijlage 9 Natuurcompensatie wijst SNG op het ontbreken van de benodigde Wnb-vergunning, die naar de mening van SNG wel degelijk nodig is.
Onder andere in "bijlage 4 – LNC-toets – hoofdstuk 8 conclusie" wordt hiervan melding gemaakt. Er wordt melding gemaakt van de nodige aanvullende onderzoeken die nog moeten worden uitgevoerd. Dit is nodig omdat de fietsverbinding door het Natuurnetwerk Nederland (NNN en in de Provinciale Omgevingsverordening nog benoemd als Goudgroene natuurzone) loopt. Dit betekent dat activiteiten alleen mogelijk zijn wanneer deze niet leiden tot negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van het natuurnetwerk, tenzij hiervoor een dwingende reden van openbaar belang geldt. Het voorliggend plan voldoet hieraan niet. De dringende reden baseert zich op verhoging van de verkeersveiligheid die op een andere wijze ook verkregen kan worden.
Los hiervan zal na aanleg een ernstige verstoring van natuurwaarden optreden. Denk aan lichtvervuiling, afval, zout in winterse omstandigheden en hydrologische verstoring.

Het bestemmingsplan vermeld het kappen van 54 bomen, waarvan 42 binnen de bebouwde kom. De gemeente heeft besloten om het arsenaal bomen drastisch te verhogen. Niettemin is het te behalen hoofddoel – verbeterde verkeersveiligheid – op een manier te bereiken waar dergelijke boomkap onnodig voor is en kosten bespaard worden.

In bijlage 9 – Natuurcompensatie wordt vermeld dat mocht een Wnb-vergunning verstrekt worden de minimale compensatieopgave 10301 m^2 bedraagt. Er wordt gekozen voor financiële compensatie van de compensatieopgave. Op deze manier gaat reële natuurwaarde verloren. SNG is ronduit tegen financiële compensaties van verloren gegane natuurwaarden en vooral als dit gebeurt op oneigenlijke argumenten.

Op basis van de ontbrekende onderzoeken en het niet aanwezig zijn van de Wnb-ontheffing acht SNG het onjuist om het bestemmingsplan goed te keuren.

Stichting Natuurlijk Geuldal

Zoals hierboven vermeld was het verhogen van de verkeersveiligheid, met name de fietsveiligheid, een van de hoofddoelen van het plan. SNG is evenals de Fietsersbond van mening dat dit hoofddoel met de gemaakte keuzes, ondanks grote investeringen, niet of nauwelijks wordt behaald terwijl de fietsinfrastructuur op andere gebruikerseisen achteruitgaat en de oversteeklocaties onveiliger worden doordat fietsers op wegvakken buiten beeld van de automobilisten tot oversteken gedwongen worden en daarnaast het aantal oversteken toeneemt. Het omklappen van de parkeerplaats is een van de oorzaken die het voor fietsers onnodig onveilig maakt. Een fietsverbinding achter langs de molen is sociaal onveilig. De fietsverbinding zal slechts sporadisch worden benut en voornamelijk door toeristen. Hiermee wordt de dringende rede voor het aantasten van het Natuurnetwerk Nederland in twijfel getrokken.

Bij de bewoners en ondernemers van Wittem bestaat er geen draagvlak voor het gepresenteerde plan.

De bewoners en ondernemers in Wittem maken voldoende duidelijk dat het plan hun belangen niet ten goede komt. SNG kan zich vinden de argumenten die daarbij worden gebruikt. Een zienswijze hierover laat SNG over aan deze belanghebbenden zelf en gaat er van uit dat zienswijzen nu wel leiden tot aanpassen van het plan.

Samenvattend:

Het voorliggende bestemmingsplan kan in de huidige vorm geen instemming krijgen van SNG. Het ongewijzigd doorzetten van het plan en het negeren van alle ingebrachte zienswijzen zal leiden tot beroepsprocedures en vertraging, zodat het onzeker is of het plan wel kan doorgaan, mede omdat de gedeputeerde van de Provinciale Staten de opdracht heeft er vaart achter te zetten en er de eis ligt voor draagvlak en het integreren van inbreng van direct betrokkenen. SNG adviseert om het voorliggende bestemmingplan in te trekken en te komen met een plan dat meer aansluit bij de ideeën van direct belanghebbenden. In dat plan zijn 3 trajecten te onderscheiden die min of meer op zichzelf staan en als zodanig ook apart gerealiseerd kunnen worden.

Traject 1: Kapolder – brug over Eyserbeek. Dit kan vrij snel opgepakt en gerealiseerd worden.

Traject 2: brug Eyserbeek – kasteel Wittem, de Wittemer Allee. Als dit conform de aanbevelingen van de fietsersbond en met weglating van de fietsverbinding achter de molen wordt beschreven kan ook dit snel worden gerealiseerd.

Traject 3: bebouwde kom Wittem. Hier dient rekening te worden gehouden met de bewoners en ondernemers van Wittem. Er dienen geen natuurwaarden verloren te gaan.

Met vriendelijke groet,

Stichting Natuurlijk Geuldal

[redacted] – bestuurslid

[redacted]

[redacted]

[redacted] - voorzitter

GEMEENTE GULPEN-WITTEM			
Poststuk nr. I.23.01321		Datum: 20 DEC 2023	
Zaak nr.			
Burg.	Secr.	Behand.	Kopie
☐	☐		

PER E-MAIL en aangetekende brief

Gemeente Gulpen-Wittem
T.a.v. het college van B&W
Postbus 56
6270 AB GULPEN

Datum: 20 december 2023

Betreft: zienswijze tegen ontwerpbestemmingsplan 'Fietsverbinding en reconstructie N595'

Geacht College,

Onze namen zijn [redacted] wonende aan de [redacted] (6286AC) in Wittem, en hierbij dienen wij een zienswijze in tegen het ontwerpbestemmingsplan Fietsverbinding en reconstructie N595.

Overleg en inspraak belanghebbenden en omwonenden Wittem

Allereerst, er wordt gesteld dat er vanaf 2016 samen met belanghebbenden en omwonenden uitvoerig is gekeken naar het schetsontwerp. De suggestie wordt gewekt dat er 'inspraakavonden' georganiseerd zijn en dat er in overleg met belanghebbenden en omwonenden aanpassingen aan het plan hebben plaatsgevonden. Maar het waren geen inspraakavonden, we mochten gele post-it blaadjes op het ontwerp plakken, tijdens de Coronaperiode konden we dat online doen. Nooit hebben wij hierop enige feedback gekregen en met onze op- en aanmerkingen, vragen en wensen werd nooit rekening gehouden. Wij stonden en staan al die jaren continu aan de zijlijn. De gehele procedure was eenrichtingsverkeer, van een fatsoenlijke dialoog met de Provincie (laat staan met de gemeente) is nimmer sprake geweest.

Het eerste contact met de gemeente omtrent bovenstaand onderwerp vond pas plaats op 2 november 2023 tijdens de BSM commissievergadering waar bij monde van wethouder Franssen ons duidelijk werd gemaakt dat de plannen niet (meer) gewijzigd zullen worden. Dit fait accompli was een klap in ons gezicht. Er zijn alleen kleine wijzigingen mogelijk, volgens de heer Franssen, maar hier wil de gemeente niet met ons van gedachten over wisselen. We mogen alleen bij de Klankbordgroep van de Provincie aansluiten. De gemeente verschuilt zich dus achter de Provincie en houdt totaal geen rekening met de belangen van haar eigen inwoners en ondernemers!

Inhoudelijk
Onze tuin is net een oase waar we ons kunnen terugtrekken uit het verkeerslawaai aan de voorzijde van onze woning. De tuin biedt rondom prachtig uitzicht over de akkers: van de Italiaanse populieren tegen de klok in naar het Eyserbos, naar Kasteel Cartils, naar de Wittemer Molen, naar de Gulperberg en uiteindelijk naar Chateau Wittem.
Dat uitzicht zal wreed verstoord worden als het aan de plannen van de Provincie en uw gemeente ligt. En uiteraard niet alleen voor ons: al in januari 2022 stuurden wij een zeer uitgebreide zienswijze aan het College van B&W die door meer dan 25 bewoners en omwonenden werd ondertekend.

Wij zijn tegen het geplande fiets-/voetpad door de akkers heen, omdat er onvoldoende rekening is gehouden met de belangen van de aanwonende burgers aan de Van Plettenbergweg.

Aantasting privacy
Een fietspad, zo kort op onze achtertuinen, tast de privacy en het woon- en leefklimaat aan. Het gebruik ervan zal ook geluidsoverlast veroorzaken, zeker van de grote groepen scooters, en als het e.e.a. 's avonds (op termijn) verlicht zal gaan worden, komt dat het woonplezier natuurlijk niet ten goede.

Waardevermindering huizen
Het geplande fietspad loopt vlak achter de tuinen van de bewoners hetgeen leidt tot waardevermindering van onze woningen.

Verstoring natuur en landschap
Het tracé, geprojecteerd door de akker die door Landbouwbedrijf Roijen wordt gepacht, middenin het landschap, lijkt op een stuk autobaan. En dat in ons 5 sterren heuvellandschap?! In uw Cittaslow gemeente? Een lap asfalt van 6 meter breed op zo'n mooie plek? Het is totaal niet mooi ingepast en de fietser/voetganger moet ook nog eens een hoogteverschil van zeker 5 meter overwinnen.

Sociaal onveilig
Het fietspad met naastliggend voetpad gaat ter hoogte van de Wittemer Molen achter het bosje om, is vooralsnog onverlicht en geeft zodoende een onbehaaglijk gevoel en is daardoor sociaal onveilig, zeker voor vrouwen en kinderen. Het fietspad is te ver afgelegen van de Wittemer Allee om een veilig gevoel aan fietsers en wandelaars te bieden. Zeker 's avonds! Fietsers zullen het fietspad mede door voorgaande niet of nauwelijks gaan gebruiken, kortom een verkwisting van geld.

Veiligheid Wittemer Allee
Het verbeteren van de fietsveiligheid is een van de hoofddoelen van het plan, maar de Wittemer Allee blijft voor fietsers begaanbaar en zal naar verwachting intensief gebruikt blijven worden. Wat is dan het nut om een nieuw fietspad door de akkers aan te leggen, de natuur en het landschap aan te tasten en overlast voor bewoners te bezorgen? Waarom moet er onnodig zoveel geld besteed worden aan een nieuw fietspad waar amper gebruik van zal worden gemaakt? Fietsers zullen altijd voor de snelste verbinding kiezen en zullen het nieuwe fietspad dus letterlijk, komende vanuit Wijlre, links laten liggen. Hetzelfde zal

overigens gelden voor fietsers uit de richting Wittem die het liefst op de Wittemer Allee zullen willen blijven.

Alternatief
Zet in op snelheidsbeheersing op de Wittemer Allee. Maak van de statige Wittemer Allee een 'fietsstraat' waar de auto te gast is. Behoud de Wittemer Allee voor fietsers, waar zij zich op een veilige manier kunnen verplaatsen.

Wij verzoeken het College daarom een heroverweging te maken voor een fietspad (of twee fietspaden) over de huidige verbinding tussen Wittem en Wijlre en om niet in te stemmen met het ontwerpbestemmingsplan Fietsverbinding reconstructie N595.

Met [redacted]groeten,

[redacted]

[redacted]

GEMEENTE GULPEN-WITTEM

Poststuk nr.	Datum:
I.23.01343	28 DEC. 2023
Zaak. nr.	

Burg.	Secr.	Behand.	Kopie
☐	☐	I.CCI	BWPF

Per aangetekende post!

Aelmans Ruimte, Omgeving & Milieu B.V.

Vestigingen te Voerendaal, Baexem en Vught

Kerkstraat 2
6095 BE Baexem
(0475) 459 260

info@aelmans.com
www.aelmans.com

KvK 14091320
BTW NL8170.53.189.B.01
Bankrekening 11.52.94.244
BIC RABONL2U
IBAN NL06 RABO 0115 2942 44

Afz. Kerkstraat 2, 6095 BE Baexem

College van burgemeester en wethouders van Gulpen-Wittem
Postbus 56
6270 AG Gulpen

Datum 21 december 2023
Betreft Zienswijze namens [redacted] op Ontwerpbestemmingsplan fietsverbinding en reconstructie N595
Ons kenmerk ROM230449.001/HST

Geacht College,

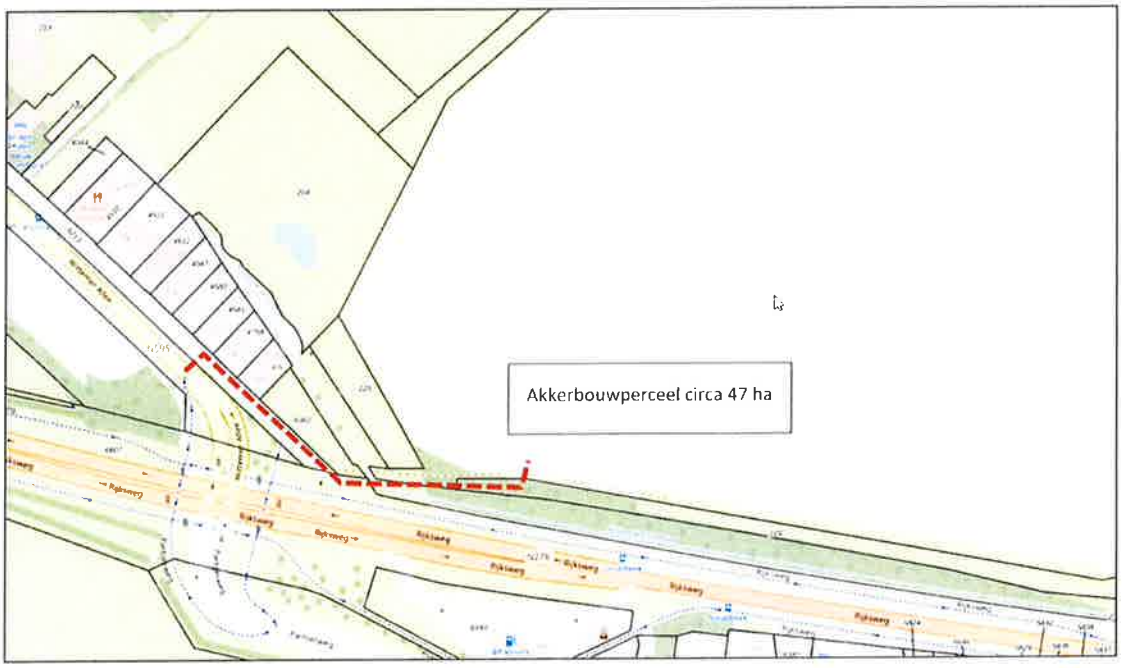
Namens cliënt, [redacted] richt ik mij tot u met het volgende.

Met ingang van 11 november 2023 heeft u het Ontwerpbestemmingsplan fietsverbinding en reconstructie N595 (hierna: 'het Ontwerpplan') ter visie gelegd. Tot en met 22 december 2023 kunnen daartegen gemotiveerde zienswijzen naar voren worden gebracht.
Aangezien cliënt zich niet volledig met het Ontwerpplan kan verenigen, maakt hij hierbij tijdig zijn zienswijze kenbaar.

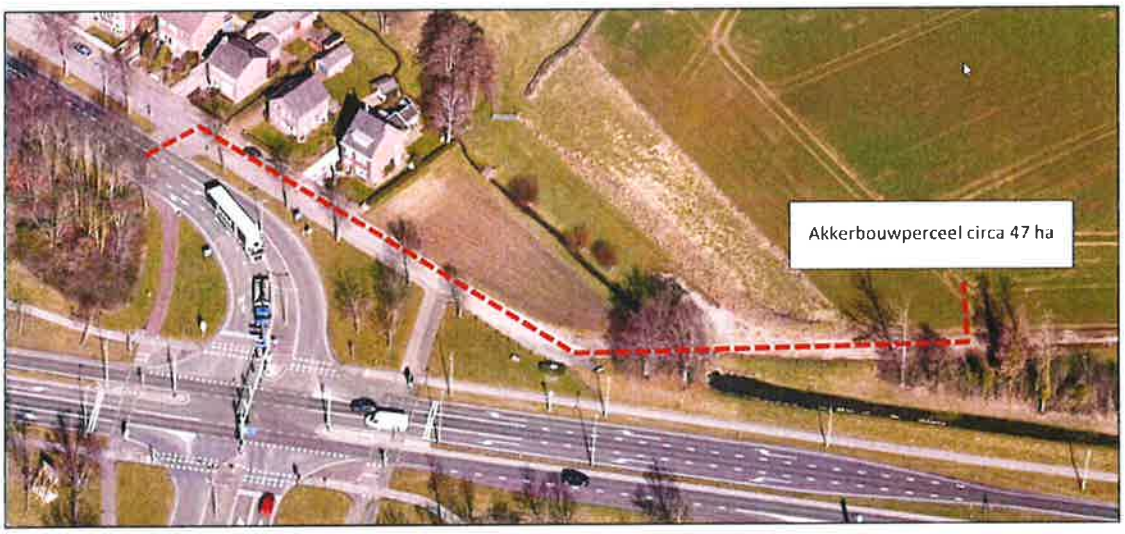
1) Algemeen
Cliënt exploiteert op de locatie [redacted] een volwaardig, toekomstgericht en gespecialiseerd akkerbouwbedrijf. Hij teelt aardappelen, suikerbieten en granen en hij is voornemens om ook uien in het bouwplan op te nemen. Binnen het bedrijf zijn twee opvolgers aanwezig. Ook zij willen dit bedrijf op termijn duurzaam voortzetten.

2) Ligging perceel landbouwgrond aan nieuwe infrastructuur
Cliënt beschikt aan de Wittemer Allee/Rijksweg te Wittem over een omvangrijk akkerbouwperceel. De omvang van die kavel bedraagt circa 47 ha. Dit perceel is ontsloten via de ventweg welke ligt vóór de woningen aan de Wittemer Allee.
Op dit moment kan cliënt met machines en werktuigen, komende vanuit de richting Wijlre op het laatste moment die ventweg oprijden en passeert hij maar enkele woningen. In onderstaande figuur is de ligging van het perceel en de af- en aanvoerroute inzichtelijk gemaakt.

Op onze dienstverlening zijn de algemene voorwaarden van Aelmans Ruimte, Omgeving & Milieu B.V. van toepassing die u vindt op www.aelmans.com.



Aanduiding ontsluiting akkerbouwperceel met rijlijn (rode stippellijn)



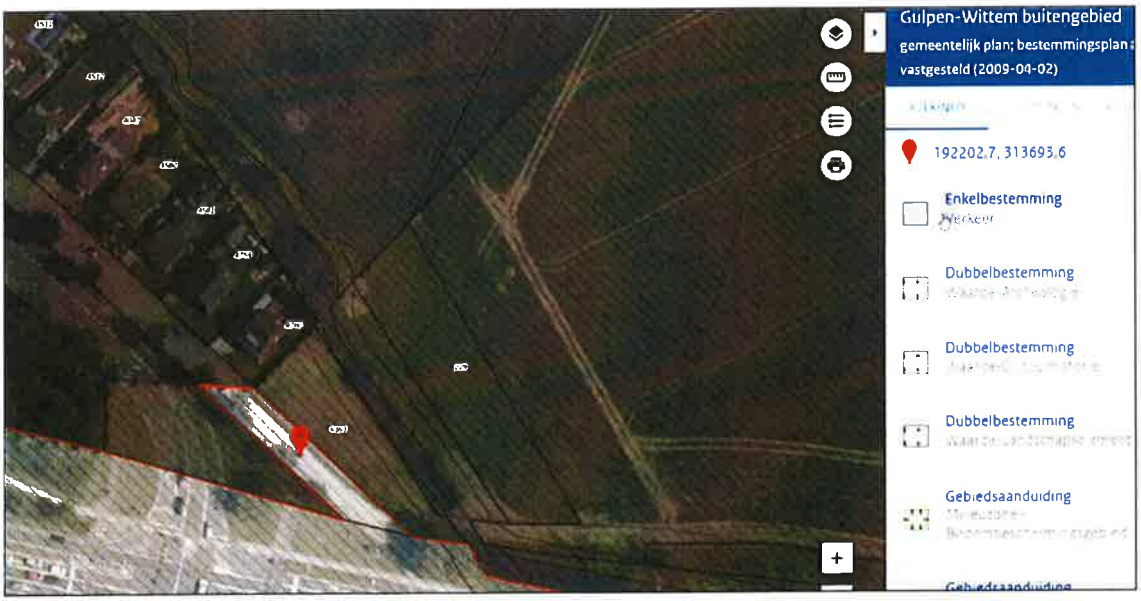
Luchtfoto plaatselijke situatie ontsluiting akkerbouwperceel (2 maart 2023) met rijlijn (rode stippellijn)

3) Ontsluiting perceel en herinrichting parkeerplaats

Cliënt constateert op basis van de verbeelding van het Ontwerpplan dat er voor wat betreft de bestemming feitelijk geen wijziging plaats vindt in de hoek waar zijn perceel landbouwgrond ligt. De bestemming 'Verkeer' zoals die in het Ontwerpplan is opgenomen was ook als zodanig opgenomen in de vigerende bestemmingsplannen 'Buitengebied' en Kern Partij' (zie onderstaande afbeeldingen). Voor wat betreft de feitelijke bestemming 'Verkeer' heeft cliënt dan ook geen probleem met het Ontwerpplan.



Bestemming 'Verkeer conform Ontwerpplan december 2023



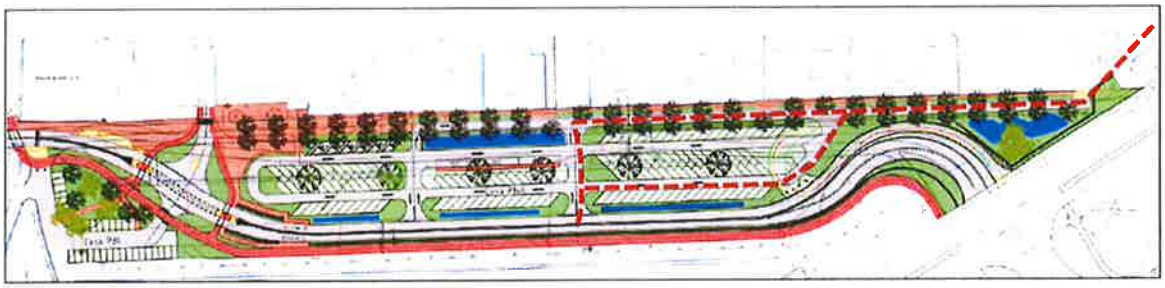
Bestemming 'Verkeer conform bestemmingsplan Gulpen-Witten Buitengebied (2009)



Bestemming / Verkeer conform BP Kern Partij (2011)

Waar cliënt wel bezwaar tegen heeft is tegen de wijze van (her)inrichting van het gebied met de bestemming 'Verkeer' en dan met name de wijziging van de inrichting van de parkeerplaats vóór het klooster en de aan de ventweg gelegen woningen (huisnummers 4 t/m 22).

Daar waar hij nu een korte weg aflegt vanaf de Wittemer-Allee naar zijn landbouwgrond moet hij door de voorgenomen verkeerskundige inrichting van het gebied (voorkeursvariant 3c) in de toekomst met grote tractoren met daaraan omvangrijk landbouwmaterieel over de parkeerplaats vóór het klooster rijden en vóór de woningen langs de ventweg richting zijn perceel.



Voorkeursvariant 3c waarbij cliënt over de parkeerplaat en voor de woningen (huisnummers 4 t/m 22) door moet rijden (rijlijn is rode stippellijn)

Dat geldt ook voor grote oogstmachines zoals maaidorsers, bietenrooiers en opleggers voor de afvoer van suikerbieten. Bij de oogst gaat het dan om tientallen voertuigen en/of vrachtwagens per dag.
In de eerste plaats leidt dit tot een zeer gevaarlijke verkeerssetting. In- en uitstappende passagiers (waaronder kinderen) worden geconfronteerd met op korte afstand langsrijdende tractoren en grote machines. Dit stuk van de parkeerplaats wordt door cliënt en de bewoners immers gebruikt als openbare weg (verbinding tussen de Wittemer Allee en het landbouwperceel). Dit kan leiden tot ongevallen en mogelijk erger. Zeker nu op de parkeerplaats ook nog gewerkt wordt met éénrichtingsverkeer.

Verder ontstaat er met deze inrichting van de verkeersbestemming in het Ontwerpplan bij de woningen en op de parkeerplaats veel overlast daar die ontsluiting en het gebruik van die parkeerplaats niet geschikt is voor groot landbouwmaterieel en vrachtwagens (trekkers met opleggers). Zo is er bij dat ontwerp geen rekening gehouden met de boogstralen en wegbreedte die een vrachtwagen en grote landbouwvoertuigen nodig hebben voor het nemen van (haakse) bochten. Daar is bij de inrichting van de parkeerplaats geen dan wel onvoldoende rekening mee gehouden.
Gevolg zal zijn dat het landbouwperceel van cliënt moeilijker, zo niet onbereikbaar wordt voor zwaar landbouw en/of groot vrachtverkeer.

De voorkeursvariant (3c) dient hierop te worden aangepast; rekening houdend met de voertuigen die het landbouwperceel van cliënt vrij van obstakels moeten kunnen bereiken.

Ten tijde van de inspraakavond in september 2021 over het voorontwerpplan (via teams vanwege Corona) heeft cliënt deze bezwaarpunten ook naar voren gebracht. Ook de bewoners aan de ventweg van de Wittemer Allee hebben daarbij kenbaar gemaakt dat zij grote overlast voorzien van het landbouwverkeer van cliënt en anderen met gronden in het achtergelegen gebied. Cliënt constateert dat die opmerkingen in de voorontwerpfase niet tot een andere of gewijzigde voorkeusvariant hebben geleid welke rekening houdt met deze problematiek en gevaarsetting. Cliënt en ook de bewoners betreuren dit enorm. De op deze wijze gevoerde 'omgevingdialoog' sorteert daarmee geen effect en cliënt en omwonden blijven achter met de verkeersproblemen en overlast die er met de keuze voor variant 3c ontstaan.

Cliënt wenst zijn zienswijze nader mondeling toe te lichten. Hij verzoekt daartoe te worden uitgenodigd. Een afspraak daarover kunt u maken via ondergetekende onder tel. nr. 0475-459260.

In het vertrouwen u hiermede de zienswijze van cliënt voldoende ter kennis te hebben gebracht, verblijft,

hoogachtend,

Aelmans Ruimte, Omgeving & Milieu BV

[redacted]

[redacted]

Adviseur ruimtelijke ontwikkeling / juridisch adviseur

aelmans

HT MTWV 1604/ 1962(Z)+Z

Postbus 56 6270AB
Naam: KBR DA drogist
Adres: Rijksweg 53, 6271AC Gulpen

ROM230449.001/HST

Aelmans Adviesgroep
Kerkstraat 2 6095BE BAEXEM The Netherlands

Frankering betaald postnl

R Aangetekend

D-A-1

Gemeente Gulpen-Wittem
Postbus 56
6270AB GULPEN

3SGJHS7291043

Recommande

NL

P2202



3SGJHS7291043

From: [redacted]
Sent: Friday, December 22, 2023 2:37:15 PM
To: info_
Cc:
Subject: Zienswijze Gio Gelato tegen ontwerpbestemmingsplan 'Fietsverbinding en reconstructie N595'

PER E-MAIL

Gemeente Gulpen-Wittem
T.a.v. het college van B&W
Postbus 56
6270 AB GULPEN

Datum: 22 december 2023

Betreft: zienswijze **Gio Gelato** tegen ontwerpbestemmingsplan 'Fietsverbinding en reconstructie N595'

Geacht College,
Ik schrijf deze zienswijze 'for the record' als **Gio Gelato**, al negen (9) jaar 's zomers standplaatshouder op het parkeerterrein van Wittem. Onder de bomen, schuin tegenover het klooster en recht tegenover Restaurant Oud Wittem. Ik ben, zoals u zult begrijpen, faliekant tegen het ontwerpbestemmingsplan Fietsverbinding en reconstructie N595.

De standplaats die ik al negen jaar inneem, zal doorklieft worden door de nieuw aan te leggen weg. 'Mijn' mooie plekje waar ik ijs verkoop aan heel veel bezoekers die daar met plezier komen vertoeven, zal verdwijnen: in de tekeningen is de standplaats, of wat ervan overblijft, simpelweg niet meer bereikbaar en wordt het onmogelijk mijn verkoopwagen daar te plaatsen. De enige toegang naar mijn standplaats zal gaan via de weg en over het ernaast gelegen fietspad. Dat zal zeer gevaarlijke situaties opleveren, als het technisch uberhaupt al mogelijk zal zijn de standplaats te bereiken.
Het wordt mij zodoende onmogelijk gemaakt mijn werk daar uit te voeren en mijn inkomsten verdwijnen dus. Dat is nogal wat!

De hele situatie wordt er voor fietsers niet veiliger op, terwijl dit toch het hoofddoel was van de voorgenomen plannen. Daarnaast kosten de plannen onnodig exorbitant veel geld en niemand schiet er iets mee op. Het gehele plan wordt noch door bewoners, noch door de ondernemers van Wittem ondersteund. Daarnaast wordt oa door de aanleg van het nieuwe (sociaal onveilige) fietspad de natuur aangetast en versnippert het landschap.

Alternatief
Hou de situatie zoals deze nu is. Knap alleen het parkeerterrein op. Dat kost de Provincie en de gemeente een fractie van de gebudgetteerde kosten van (minimaal) € 19.000.000,00. Zet in op snelheidsbeheersing op de Wittemer Allee en maak van de statige Wittemer Allee een 'fietsstraat' waar de auto te gast is. Behoud de Wittemer Allee voor fietsers, waar zij zich op een veilige manier kunnen verplaatsen.

Ik verzoek het College daarom een heroverweging te maken voor een fietspad (of twee fietspaden) over de huidige verbinding tussen Wittem en Wijlre en om niet in te stemmen met het ontwerpbestemmingsplan Fietsverbinding reconstructie N595.

Met vriendelijke groeten,

Linfil Events BV/Gio Gelato
[redacted]