

Zienswijzennota bestemmingsplan

“Reconstructie N271 Mook – Milsbeek”

Het ontwerpbestemmingsplan "Reconstructie N271 Mook - Milsbeek" heeft vanaf 14 september tot en met 28 oktober 2020 ter inzage gelegen in het gemeentehuis van de gemeente Mook en Middelaar. Daarnaast kon het ontwerpbestemmingsplan met bijbehorende documenten ook digitaal worden geraadpleegd via de website 'www.ruimtelijkeplannen.nl'. Gedurende deze periode kon eenieder een zienswijze indienen op het ontwerpbestemmingsplan.

1. Lijst van zienswijzen

Binnen de periode van inzage zijn er 11 zienswijzen binnengekomen:

1. Reclamant 1 ontvangen op 16 oktober 2020, Natuur- en Milieugroep Animo
2. Reclamant 2 ontvangen op 19 oktober 2020, Rijkswaterstaat
3. Reclamant 3 ontvangen op 20 oktober 2020 (vereniging)
4. Reclamant 4 ontvangen op 22 oktober 2020, Dorpsraad van Middelaar
5. Reclamant 5 ontvangen op 23 oktober 2020 (ondernemer)
6. Reclamant 6 ontvangen op 16 oktober 2020 (bewoner)
7. Reclamant 7 ontvangen op 15 oktober 2020, (ondernemer)
8. Reclamant 8 ontvangen op 23 september 2020 (bewoner)
9. Reclamant 9 ontvangen op 23 oktober 2020 (bewoner)
10. Reclamant 10 ontvangen op 8 oktober 2020 (bewoner)
11. Reclamant 11 ontvangen op 1 oktober 2020, (ondernemer)

2. Ontvankelijkheid zienswijzen

De zienswijzen zijn allemaal schriftelijk tijdig binnengekomen en daarom als zienswijzen ontvankelijk.

3. Relevantie en beantwoording zienswijzen

Eenieder kan een zienswijze indienen tegen het ter inzage liggende ontwerpbestemmingsplan. Echter, dient de inhoud van een zienswijze over de bestemmingsplanherziening te gaan. Dit is niet bij alle zienswijzen het geval. Veel zienswijzen gaan over onderdelen die wel in verband staan met de reconstructie, maar geen onderdeel uitmaken van de herziening van het bestemmingsplan. Alle zienswijzen zullen in deze nota uitvoerig worden beantwoord. Om echter een duidelijk beeld te hebben van het aantal voor de bestemmingsplanprocedure relevante onderwerpen worden deze eerst behandeld. Vervolgens worden de overgebleven opmerkingen/ vragen beantwoord, waarbij wordt uitgelegd waarom ze niet relevant zijn.

Onderstaand is iedere ingediende zienswijze samengevat en voorzien van een beantwoording. Onderdelen van de zienswijzen die niet letterlijk zijn verwoord in de samenvatting zijn wel bij de beoordeling van de zienswijze betrokken. De oorspronkelijke zienswijzen worden (geanonimiseerd) als bijlage bij deze nota toegevoegd.

Voor het bestemmingsplan relevante zienswijzen

Volledigheid bestemmingsplan

Zienswijze 5	Beantwoording
“Waar de camping 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. Dit technisch ontwerp bevindt zich niet bij de stukken die ter inzage hebben gelegen voor dit bestemmingsplan. Dat is wat de camping 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	Het technisch ontwerp is tijdens de informatiebijeenkomsten zowel voor alle belangstellenden/ de gehele omgeving als voor de ondernemers specifiek gepresenteerd. Daarnaast zijn tijdens het gehele proces de laatste ontwerpen op de website van de Provincie Limburg gepubliceerd. In de nieuwsbrieven is telkens naar deze website en ontwerpen verwezen. Ook bij de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is in de publicatie verwezen naar de locatie van het technische ontwerp. De gemeente Mook en Middelaar en de Provincie Limburg hebben op 18 juni 2020 een realisatieovereenkomst getekend, waarmee gemeente en provincie beiden hebben ingestemd met het ontwerp. Er is geen sprake van een omissie. Dit argument leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

veilig het is om over te steken. 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.”	
--	--

Rapport winterbedcompensatie

Inhoud zienswijze 2	Beantwoording
“Door de reconstructie van de N271 neemt het ruimtebeslag in het winterbed toe. Door het aanbrengen van grond en bomen neemt het bergend vermogen van de Maas af. Op basis van het definitief ontwerp is in de rapportage Compensatie onderzoek winterbed Maas (bijlage bij de plantoelichting) een bergingsopgave bepaald. Daarnaast is in het plan op grond van de gemeente Mook en Middelaar een zoekgebied voor de compensatiemaatregel opgenomen. De gemaakte aannames in de rapportage staan thans ter discussie. Hierover vindt overleg plaats met de opsteller. Ik verzoek u de uitkomst hiervan te betrekken bij de vaststelling van onderhavig bestemmingsplan.”	De uitkomst van het overleg tussen de Provincie Limburg en de Rijkswaterstaat is als volgt: Door het verbreden van het talud aan de noordzijde van het toekomstige dubbelzijdige fietspad tussen Mook en Plasmolen moet 37,5 m³ winterbed worden gecompenseerd. Deze opgave kan worden meegenomen in de bergingsopgave van Gennep, hetgeen ertoe leidt dat binnen het plangebied geen compensatie hoeft te worden uitgevoerd. De conclusie van het overleg komt niet overeen met paragraaf 5.2.3 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. In de toelichting van het definitieve bestemmingsplan is hiertoe de volgende passage opgenomen (paragraaf 5.2.3 vanaf de laatste zin van de eerste alinea): <i>Reconstructie N271 – compensatie winterbed Maas, 23 december 2020, versie 4.0.</i> <i>Door de reconstructie van de N271 neemt het ruimtebeslag in het winterbed toe. Door het aanbrengen van grond en bomen neemt het bergend vermogen van de Maas af. Op basis van het definitief ontwerp ontstaat een bergingsopgave van 37,5 m³.</i> <i>Voor deze bergingsopgave wordt een compensatiemaatregel getroffen die dient plaats te vinden in een inundeerbaar gebied dat zich bevindt op het grondgebied van de gemeente Gennep. Het zoekgebied voor deze compensatie is opgenomen in de rapportage en besproken met Rijkswaterstaat. Ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure is een watertoets opgesteld. In de watertoets zijn de verschillen inzichtelijk gemaakt tussen de bestaande situatie en het ontwerp, dat als grondslag voor dit bestemmingsplan dient. Binnen het plangebied zijn duikers en een beek gelegen. De duikers worden bij de reconstructie gehandhaafd en indien nodig onderhouden. De bevindingen uit de watertoets zijn opgenomen als bijlage bij dit bestemmingsplan: Memo Watertoets, kenmerk</i>

	CA180019 d.d. 23 oktober 2018. Door te voldoen aan de compensatie zijn er voor het overige vanuit het aspect water geen belemmeringen. Daarnaast wordt het rapport "Reconstructie N271 – compensatie winterbed Maas versie 3.0 dat is toegevoegd als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan vervangen door versie 4.0 waarin bovenstaande conclusies zijn opgenomen.
--	--

Akoestisch rapport

Zienswijze 5	Beantwoording
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 snelheidsremmer - 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 de camping helder dat het hier een theoretische exercitie betreft. Zeker groter vrachtverkeer zal de snelheid tenminste moeten halveren om de snelheidsremmer te passeren. Dat betekent dat een representatieve invulling dwingt om de obstakeltoeslag wel toe te passen. 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. 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.	Zoals de indiener omschrijft is het niet noodzakelijk om de obstakeltoeslag te hanteren in het akoestisch rapport, omdat er geen sprake is van een halvering (dan wel verdubbeling) van de snelheid voor en achter de snelheidsremmer. Ter hoogte van de reconstructie is sprake van een afname van de geluidsbelasting op woningen. Dit komt met name door de beoogde wijziging van de snelheid van het gemotoriseerd verkeer binnen de kern Plasmolen. Deze geluidsafname compenseert de geluidstoename ter plaatse van de snelheidsremmer. Buiten de wettelijke noodzaak zal Provincie Limburg voldoen aan het 'actieplan omgevingslawaaï provinciale wegen 2019-2023'. Om de waardes zuiver te houden is het gebruik van nieuw geluidsreducerend asfalt in het plangebied niet meegenomen in het akoestisch onderzoek, maar dit zal in de praktijk dus tot een positievere uitkomst leiden. Dit argument leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

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. De camping kan zich met de conclusies van dit onderzoek niet zonder meer verenigen. 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).

Wanneer er sprake is van een beoogde nieuwe ontwikkeling wordt dikwijls een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek gaat altijd uit van de nieuwe beoogde situatie. Dat het genoemde akoestische rapport uitgaat van een toekomstige situatie en het nieuwe ontwerp is gebruikelijk en juist nodig om een modelmatige benadering van de toekomstige situatie te creëren. Het ontwerp maakt onderdeel uit van de realisatieovereenkomst tussen gemeente Mook en Middelaar en Provincie Limburg en is daarin vastgelegd.

Voor de volledigheid is onderstaand het meerjarenoverzicht van het telpunt nabij de Schildersweg weergegeven. Daarin is te zien dat de op enkele schommelingen na de verkeersintensiteit redelijk gelijk is gebleven, waarbij de schommelingen juist een verminderde intensiteit betreft. Daarom is de aanname, gebaseerd op jaren van gelijkblijvende cijfers, terecht.

Meerjarenoverzicht 2011 - 2019, Intensiteiten op jaarbasis
Wegvak: 271750 , Dagtype: weekday

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
7784	7766	7463	7255	7754	7824	7691	7807	7763

Dit argument leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 6	Beantwoording
“Bij het akoestisch onderzoek van 2018 is de aanname dat het in de toekomst niet drukker gaat worden, dit is volgens de bewoners wel het geval. Verder wordt er gesteld dat het aandeel vrachtverkeer 7 procent is, ook dit is veel meer mede door het nieuwe fenomeen van tractoren die 40km/u mogen rijden. Zij produceren minstens net zo veel lawaai als vrachtwagens en dan laten we de motoren in de zomer nog buiten beschouwing.”	De gehanteerde intensiteiten in het akoestisch onderzoek zijn over het algemeen hoger ten opzichte van de intensiteiten uit het verkeersmodel. Het effect van de snelheidsverlaging naar 50 km/ uur zit niet in de modelberekening, waardoor de intensiteiten in het model iets overschat zullen zijn.

	Geluid- onderzoek verkeers- gegevens weekdag	Telling 2019 verkeers- gegevens weekdag	Telling 2018 verkeers- gegevens weekdag	Telling 2017 verkeers- gegevens weekdag	Telling 2016 verkeers- gegevens weekdag
aandeel middelzwaar verkeer (licht vracht) dag/ avond/nacht	7,4% / 3,4% / 6%	7,6% / 3,4% / 5,9%	7,3% / 3,2% / 6,4%	7,4% / 3,4% / 6%	7,2% / 3,7% / 6,7%
aandeel zwaar verkeer (zwaar vracht) dag/ avond/nacht	2,2% / 4% / 4,8%	1,9% / 0,6% / 4%	1,8% / 0,6% / 4%	2,2% / 1% / 4,4%	2,1% / 1,1% / 4,6%
totaal licht + zwaar vracht		677	656	673	680

Zoals bovenstaande tabel laat zien is de totale hoeveelheid vrachtverkeer in de periode 2016 – 2019 volgens de tellingen niet significant toegenomen. De gehanteerde percentages licht vrachtverkeer zijn gelijk met de telling 2017. In de jaren 2018 en 2019 schommelden de percentages rond de waarden 2017, maar zijn geen grote verschillen waargenomen. Voor het aandeel zwaar vrachtverkeer is minimaal de zwaarste belasting van de tellingen aangehouden. Voor de avond en nacht is zelfs met hogere percentages gerekend. Er is dus uitgegaan van een worst case scenario.

Dit argument leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Inhoud zienswijze 9	Beantwoording
“Daarnaast hebben jullie een geluidsberekening gemaakt zoals in jullie akoestisch rapport te lezen is. Echter moet ik jullie erop wijzen dat er voorbij wordt	De woning aan de Schildersweg 11 is op ruim 80 meter gelegen van de N271. De woningen aan de Schildersweg 4, 7, 3, 1 en 1a zijn op 45 tot 60 meter gelegen van de Rijksweg. Omdat bij deze woningen een afname van het aantal dB wordt verwacht van 2 tot 4 dB, geldt logischerwijs dat

gegaan aan de normstelling die geldt voor woningen die na 2007 gebouwd zijn, zoals mijn woning. Voor deze woningen geldt als er geen hogere waarde is verleend, een grenswaarde van 48dB. Ik verbaas me over het feit dat de woning, Schildersweg 11, niet is meegenomen in dit plan aangezien ik zeer veel overlast ervaar van het vrachtverkeer en optrekkende en te hardrijdende voertuigen.”	woningen die verder van de N271 zijn gelegen ook geen toename (zelfs een afname) van het aantal dB zullen ervaren. Nader onderzoek is dan ook niet aan de orde geweest. <table><tr><td>14</td><td>Hetweg 2 Plasmolen</td><td></td><td>4.5</td><td></td><td></td><td>53.30</td><td>52.07</td><td>52.02</td><td>-0.05</td><td>0</td></tr><tr><td>15</td><td>Schildersweg 4 Plasmolen</td><td></td><td>1.5</td><td></td><td></td><td>53.64</td><td>52.81</td><td>48.81</td><td>-4.00</td><td>-4</td></tr><tr><td>15</td><td>Schildersweg 4 Plasmolen</td><td></td><td>4.5</td><td></td><td></td><td>54.13</td><td>53.29</td><td>50.33</td><td>-2.96</td><td>-3</td></tr><tr><td>16</td><td>Schildersweg 4 Plasmolen</td><td></td><td>1.5</td><td></td><td></td><td>53.67</td><td>52.83</td><td>49.02</td><td>-3.81</td><td>-4</td></tr><tr><td>16</td><td>Schildersweg 4 Plasmolen</td><td></td><td>4.5</td><td></td><td></td><td>53.87</td><td>53.02</td><td>50.18</td><td>-2.84</td><td>-3</td></tr><tr><td>17</td><td>Schildersweg 7 Plasmolen</td><td></td><td>1.5</td><td></td><td></td><td>51.30</td><td>50.46</td><td>48.00</td><td>-2.46</td><td>-2</td></tr><tr><td>17</td><td>Schildersweg 7 Plasmolen</td><td></td><td>4.5</td><td></td><td></td><td>52.82</td><td>51.97</td><td>48.07</td><td>-3.90</td><td>-4</td></tr><tr><td>18</td><td>Schildersweg 3 Plasmolen</td><td></td><td>1.5</td><td></td><td></td><td>52.68</td><td>51.84</td><td>48.04</td><td>-3.80</td><td>-4</td></tr><tr><td>18</td><td>Schildersweg 3 Plasmolen</td><td></td><td>4.5</td><td></td><td></td><td>53.99</td><td>53.15</td><td>49.33</td><td>-3.82</td><td>-4</td></tr><tr><td>19</td><td>Schildersweg 1a Plasmolen</td><td></td><td>1.5</td><td></td><td></td><td>54.30</td><td>53.46</td><td>50.04</td><td>-3.42</td><td>-3</td></tr><tr><td>19</td><td>Schildersweg 1a Plasmolen</td><td></td><td>4.5</td><td></td><td></td><td>54.23</td><td>53.39</td><td>50.92</td><td>-2.47</td><td>-2</td></tr><tr><td>20</td><td>Schildersweg 1 Plasmolen</td><td>Hogere waarde¹</td><td>1.5</td><td></td><td>57</td><td>54.00</td><td>53.15</td><td>49.38</td><td>-3.77</td><td>-4</td></tr><tr><td>20</td><td>Schildersweg 1 Plasmolen</td><td>Hogere waarde¹</td><td>4.5</td><td></td><td>57</td><td>53.40</td><td>52.55</td><td>50.81</td><td>-1.74</td><td>-2</td></tr></table> Dit argument leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	14	Hetweg 2 Plasmolen		4.5			53.30	52.07	52.02	-0.05	0	15	Schildersweg 4 Plasmolen		1.5			53.64	52.81	48.81	-4.00	-4	15	Schildersweg 4 Plasmolen		4.5			54.13	53.29	50.33	-2.96	-3	16	Schildersweg 4 Plasmolen		1.5			53.67	52.83	49.02	-3.81	-4	16	Schildersweg 4 Plasmolen		4.5			53.87	53.02	50.18	-2.84	-3	17	Schildersweg 7 Plasmolen		1.5			51.30	50.46	48.00	-2.46	-2	17	Schildersweg 7 Plasmolen		4.5			52.82	51.97	48.07	-3.90	-4	18	Schildersweg 3 Plasmolen		1.5			52.68	51.84	48.04	-3.80	-4	18	Schildersweg 3 Plasmolen		4.5			53.99	53.15	49.33	-3.82	-4	19	Schildersweg 1a Plasmolen		1.5			54.30	53.46	50.04	-3.42	-3	19	Schildersweg 1a Plasmolen		4.5			54.23	53.39	50.92	-2.47	-2	20	Schildersweg 1 Plasmolen	Hogere waarde ¹	1.5		57	54.00	53.15	49.38	-3.77	-4	20	Schildersweg 1 Plasmolen	Hogere waarde ¹	4.5		57	53.40	52.55	50.81	-1.74	-2
14	Hetweg 2 Plasmolen		4.5			53.30	52.07	52.02	-0.05	0																																																																																																																																						
15	Schildersweg 4 Plasmolen		1.5			53.64	52.81	48.81	-4.00	-4																																																																																																																																						
15	Schildersweg 4 Plasmolen		4.5			54.13	53.29	50.33	-2.96	-3																																																																																																																																						
16	Schildersweg 4 Plasmolen		1.5			53.67	52.83	49.02	-3.81	-4																																																																																																																																						
16	Schildersweg 4 Plasmolen		4.5			53.87	53.02	50.18	-2.84	-3																																																																																																																																						
17	Schildersweg 7 Plasmolen		1.5			51.30	50.46	48.00	-2.46	-2																																																																																																																																						
17	Schildersweg 7 Plasmolen		4.5			52.82	51.97	48.07	-3.90	-4																																																																																																																																						
18	Schildersweg 3 Plasmolen		1.5			52.68	51.84	48.04	-3.80	-4																																																																																																																																						
18	Schildersweg 3 Plasmolen		4.5			53.99	53.15	49.33	-3.82	-4																																																																																																																																						
19	Schildersweg 1a Plasmolen		1.5			54.30	53.46	50.04	-3.42	-3																																																																																																																																						
19	Schildersweg 1a Plasmolen		4.5			54.23	53.39	50.92	-2.47	-2																																																																																																																																						
20	Schildersweg 1 Plasmolen	Hogere waarde ¹	1.5		57	54.00	53.15	49.38	-3.77	-4																																																																																																																																						
20	Schildersweg 1 Plasmolen	Hogere waarde ¹	4.5		57	53.40	52.55	50.81	-1.74	-2																																																																																																																																						
“Ik maak me zorgen over de "snelheidsremmer" die er moet komen t.h.v. de camping, welke in mijn ogen nog meer optrekkend en afremmend verkeer veroorzaakt. Deze geluidsoverlast is een verpesting van mijn woongenot. Ik vind in het bestemmingsplan dat er nu ligt dat er duidelijk te weinig rekening is gehouden met omwonenden, met name de bewoners van de Schildersweg.”	Het is niet noodzakelijk om de obstakeltoeslag te hanteren in het akoestisch rapport, omdat er geen sprake is van een halvering (dan wel verdubbeling) van de snelheid voor en achter de snelheidsremmer. Ter hoogte van de reconstructie is sprake van een afname van de geluidsbelasting op woningen. Dit komt met name door de beoogde wijziging van de snelheid van het gemotoriseerd verkeer binnen de kern Plasmolen. Deze geluidsafname compenseert de geluidstoename ter plaatse van de snelheidsremmer. Buiten de wettelijke noodzaak zal Provincie Limburg voldoen aan het ‘actieplan omgevingslawaaï provinciale wegen 2019- 2023’. Om de waardes zuiver te houden is het gebruik van nieuw geluidsreducerend asfalt in het plangebied niet meegenomen in het akoestisch onderzoek, maar dit zal in de praktijk dus tot een positievere uitkomst leiden. Dit argument leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.																																																																																																																																															

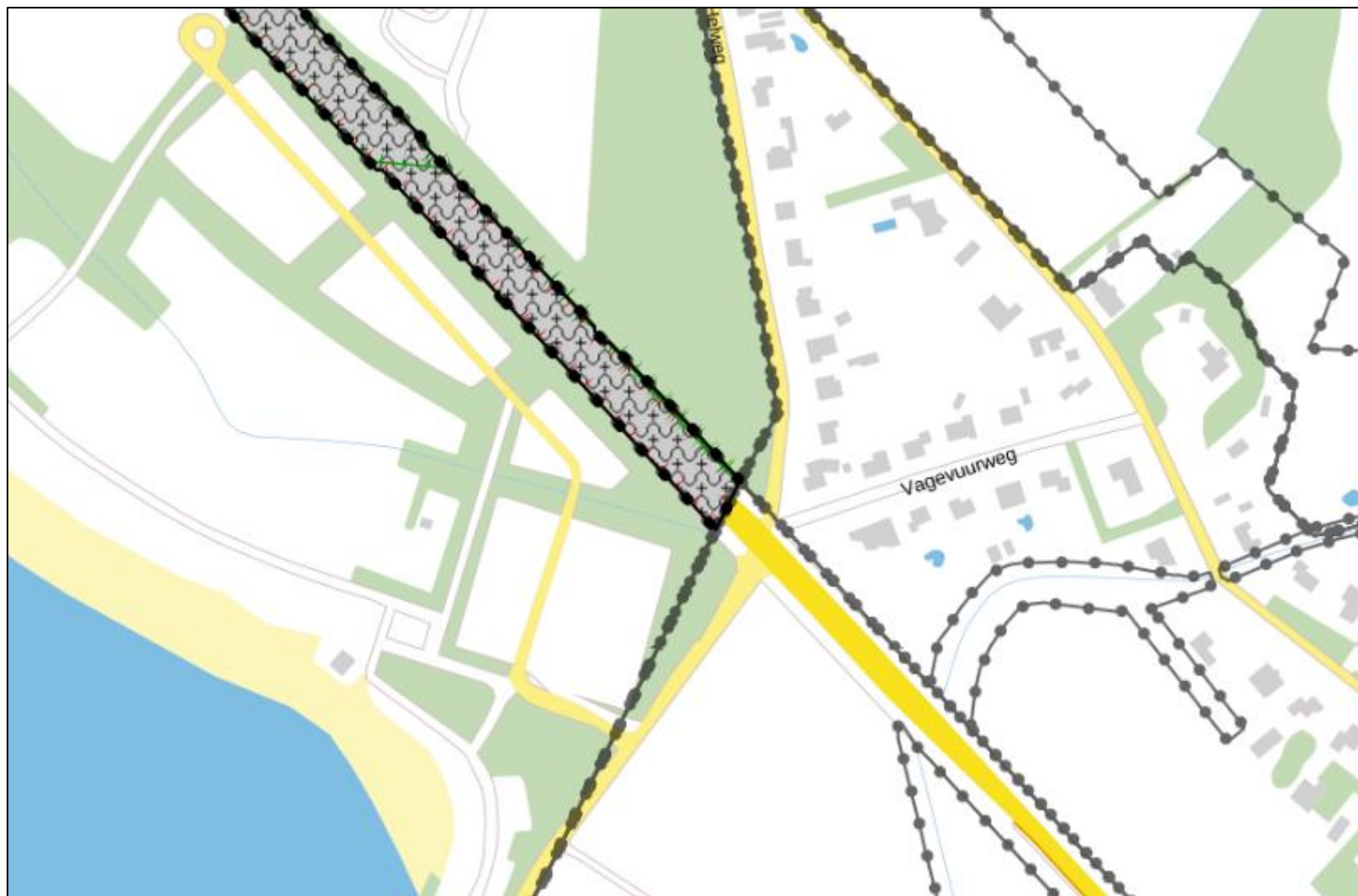
Voor het bestemmingsplan niet relevante zienswijzen

De inhoud van zienswijze 1 is niet relevant voor het bestemmingsplan, omdat de bestemming ter plaatse van de te kappen bomen niet wordt gewijzigd en de kap van de bomen niet voortkomt uit dan wel geregeld wordt in het bestemmingsplan. De zienswijze is een reactie op het ontwerp. Daarnaast is het een reactie op de kapmelding waarvoor de Provincie Limburg het bevoegd gezag is.

Inhoud zienswijze 1	Beantwoording
“In het kader van één van de 16 projecten in het Landschapsontwikkelplan 2009: Duurzame laanbeplanting verzoekt indiener het behoudt van een achttal monumentale lindes en eiken die een belangrijk onderdeel zijn van de laanstructuur van dit deel van de N271.”	In het kader van duurzame laanbeplanting blijft daar waar mogelijk de laanbeplanting gehandhaafd. We zijn nog in gesprek met de Provincie Limburg om te kijken naar de mogelijkheden om de bomen die worden gekapt in het project te kunnen compenseren.
“Vanuit Mook gezien gaat het om de snelheidsremmer ('Plasmolen Noord') ter hoogte van de waterzuiveringsinstallatie. Als deze over zekere afstand wordt verschoven richting Mook kan een vijftal monumentale lindes (nummers MN 2713393, -5, -6, -7 en -8) behouden blijven. Het voordeel is bovendien dat de chicane in een recht stuk van de Rijksweg komt te liggen waardoor de overzichtelijkheid van dit weggedeelte toeneemt. De verplaatsing gaat wel ten koste van twee andere, minder vitale en dunnere, lindes aan beide zijden van de dassentunnel ('faunapassage'), maar het saldo is positief. Zie bijlage 1.”	De noordelijke snelheidsremmer (aan de Mookse zijde van de kern Plasmolen) is op deze plek ingetekend door de aanwezigheid van (hoofd)infrastructuur in de ondergrond (transportleidingen WML en middenspanning kabels) en bestaande inritconstructies naar de percelen naast de provinciale weg. Om te voorkomen dat de afstand tot het wegdeel waar een lagere snelheid is gewenst te groot zou zijn en het effect verloren zou gaan, is de maatregel direct na de inrit van het WML-gebouw ingezet. Met deze verschuiving is tevens rekening gehouden met de aanwezigheid van het vrij verval riool onder de provinciale weg. Een verdere verplaatsing zou de afstand van de snelheidsremmer tot de kern vergroten en dus de werking verkleinen. Daarnaast heeft de verplaatsing als gevolg dat er altijd vitale bomen verwijderd zouden moeten worden. Vanaf de inrit naar het WML gebouw staan immers de bomen op circa 10 meter afstand van elkaar.
Vanuit Milsbeek gezien gaat het om de snelheidsremmer ('Plasmolen Zuid') ter hoogte van camping De Geuldert. Ook vanwege het geluid dat remmende personenauto's, maar vooral ook vrachtwagens, veroorzaken, stemmen ook de eigenaren van de camping in als de snelheidsremmer richting Milsbeek opschuift. Het voordeel is dan bovendien dat de chicane niet meer in de flauwe bocht bij de camping ligt hetgeen het wegoverzicht	De snelheidsremmer moet zijn aangelegd voor de bocht (richting Plasmolen) zodat het verkeer richting Plasmolen niet direct na de bocht verrast wordt door de snelheidsremmer, maar ook zodat het overstekende verkeer vanuit de Schildersweg hier profijt van heeft. Door het verleggen van de snelheidsremmer verder van het kruispunt af is er de kans dat men na de snelheidsremmer binnen de kern had (harder) zal optrekken. De snelheidsremmer op de locatie plaatsen zoals de indiener deze heeft aangegeven is dus onwenselijk.

ook in dit geval ten goede komt. Een bijkomend voordeel is dat aangesloten kan worden op de geplande middengeleider ter hoogte van de bushalte van Arriva-lijn 83. Behouden blijven hier de drie monumentale eiken (nummers MN2713372, -3 en -4) als de snelheidsremmer tussen hectometerpaaltje 118,9 en de dassentunnel ('faunapassage') wordt gesitueerd. Er moet wel één minder vitale eik gekapt worden (de te kappen eik MN 2713330 staat er al niet meer), maar ook hier is dan sprake van een batig saldo. Zie bijlagen 2a en b.	
"De beide lindes (nummers MN2713518 en -9) naast de uitrit bij boerderij Van Duijnhoven staan er al tegen de honderd jaar. Nooit is hier een probleem geweest bij het oprijden van de Rijksweg. Ongelukken hebben gelukkig niet plaatsgevonden, mede door oplettendheid van de gebruikers van de uitrit. Het omzagen van deze fraaie bomen is een zeer gemakzuchtige oplossing. Het plaatsen van spiegels om het uitzicht te verbeteren is een beproefde, voor de hand liggende en betaalbare methode. Als hier een algemene zichtbaarheidsrichtlijn wordt toegepast pleit Animo voor een advies op maat."	De bestaande bomen langs de uitritten staan in de zichtlijnen. Dit voldoet niet aan de veiligheidsnormen voor provinciale wegen.
"Tenslotte pleit indiener voor het zo snel mogelijk opstellen van een compensatieplan."	Na vaststelling van het bestemmingsplan zal de Provincie Limburg in overleg met de gemeente Mook en Middelaar een compensatieplan opstellen.

Er zijn een aantal zienswijzen ingediend die (gedeeltelijk) gaan over de kruising Helweg/ Vagevuurweg/ Pastoorsdijk. Zoals op onderstaande afbeelding te zien is, behoort deze kruising niet tot het bestemmingsplan. De kruising ligt namelijk op Genneps grondgebied.

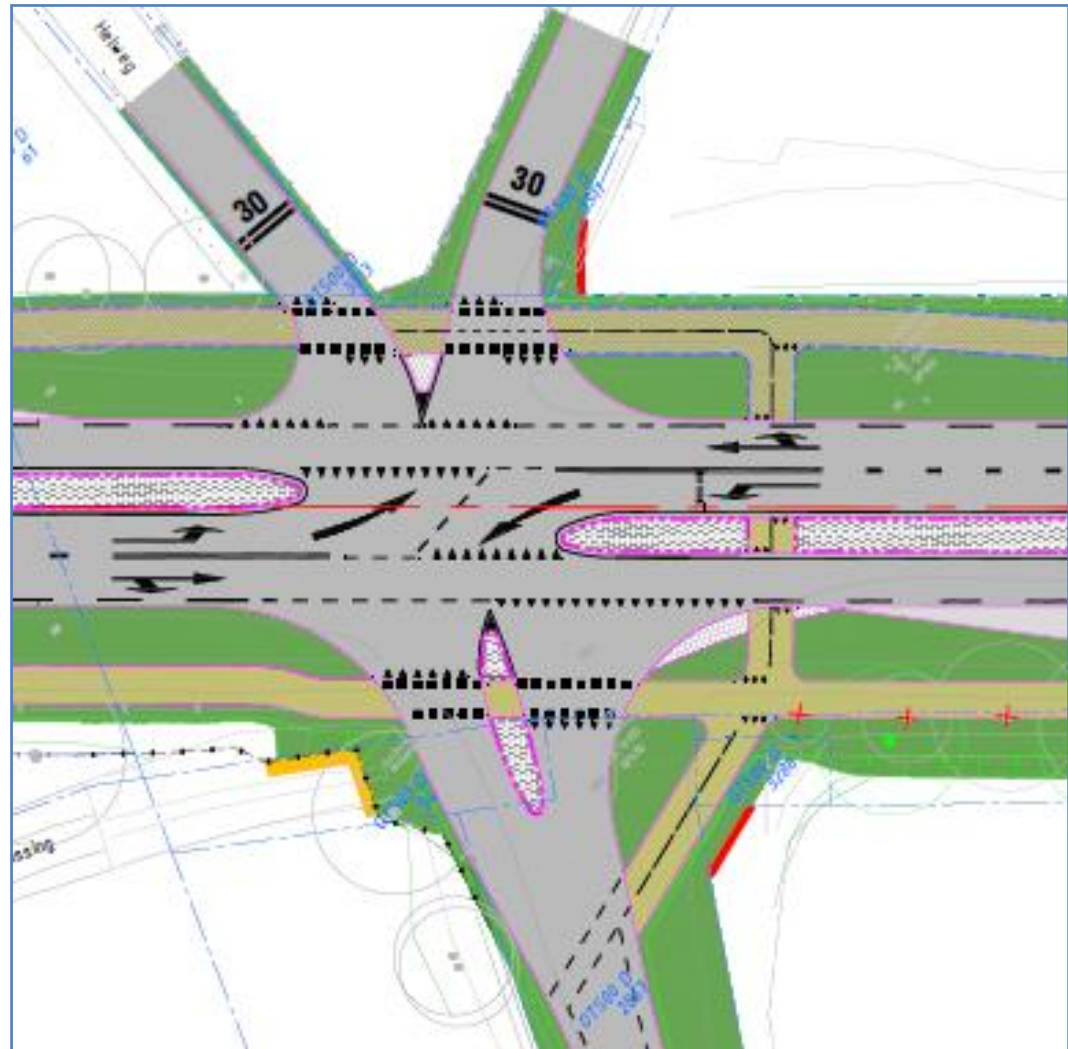


De vragen met dezelfde strekking, namelijk over het gevaarlijke verkeersonveilige kruispunt, worden in onderstaande reactie gezamenlijk beantwoord.

Inhoud zienswijze 3, 4, 5, 6, 8, 9, 11	Beantwoording
“Wij zouden graag zien dat naast de voorgenomen aanpassing van de gevaarlijke kruising Pastoorsdijk/ Helweg ook de maximum snelheid van 80 km p/u teruggebracht zouden worden na 50 km p/u.” “Het lijkt mij beter wat geluid en duurzaamheid betreft als er op de N271 van Mook tot aan de kern Plasmolen en van de kern Plasmolen tot en met de kruising Helweg/ Vagevuurweg/ Pastoorsdijk een 60km/u-zone wordt ingesteld. Dit zou ten goede komen aan de veiligheid, daar de impact bijna halveert. Maar ook de recreatie, natuur, stiltegebied (Natura 2000) en de bewoners (van de Schildersweg) zullen minder last hebben van het verkeerslawaaï.” “Dit staat geschreven in het gemeentelijk beleid en is een inspanningsverplichting van de gemeente. Zie p. 17 van genoemde Structuurvisie waar uw gemeenteraad het volgende overweegt. <i>“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) tot aan de Pastoorsdijk.”</i> “Is de plaats van de snelheidsverlaging bepaald in overleg met de bewoners of met de transport bedrijven?”	De Provincie Limburg heeft naar een inventarisatie van veiligheidssknelpunten en ongevallencijfers in Limburg gekeken. Bij beide studies zijn de cijfers relatief laag. De provinciale weg N271 heeft een gebiedsontsluitende functie. Deze weg wordt met name gebruikt door woon-werkverkeer en bestemmingsverkeer (toerisme en recreatie). De maximumsnelheid op een gebiedsontsluitende weg bedraagt binnen de bebouwde kom 50 km/u en buiten de bebouwde kom 80 km/u. Deze ‘duurzaam veilige weginrichting keuze’ heeft als doel om de veiligheid en de doorstroming op en langs de provinciale weginfrastructuur te kunnen waarborgen. De kruising N271 / Pastoorsdijk/ Helweg (en overige wegdelen van het project) ligt buiten de bebouwde kom Milsbeek en de (toeristische) kern Plasmolen en derhalve bedraagt de maximum rijsnelheid 80 km/u. In het bestemmingsplan verandert de functie van de weg niet. De snelheid blijft gelijk aan de huidige situatie. Het kruispunt Helweg/ Vagevuurweg/ Pastoorsdijk wordt wel aangepast. Er wordt een middengeleider gerealiseerd, zodat fietsers en voetgangers in twee fasen de N271 kunnen oversteken. De middengeleider wordt verhoogd aangelegd hetgeen vernauwend en afremmend werkt. Door de middengeleider (in deze vorm) aan te leggen zal de kruising in het project veiliger worden en daarmee zal de ervaring ter plaatse ook anders worden. De uitspraken in de Structuurvisie Mookerplas e.o. zijn gemeentelijke uitgangspunten geuit over de reconstructie van N271. De gemeente heeft zich ingespannen voor een ruimtelijk kwalitatief betere en verkeersveiliger reconstructie van de N271. Zo zijn de doelstellingen om de barrièrewerking van de N271 tegen te gaan en het veilig kruisen van de weg in het ontwerp meegenomen. Hoewel ter hoogte van de geringe bebouwing de N271 niet als bebouwde kom kan worden bestempeld, wordt de kern wel op een dergelijke manier ingericht. Daarnaast wordt ter hoogte van de Pastoorsdijk een verhoogde middengeleider gerealiseerd om de oversteek ter plaatse te verbeteren. Met voorliggend bestemmingsplan en onderliggend technisch ontwerp wordt aan de doelstelling en visie van de gemeente voldaan. De gemeente en provincie hebben afspraken gemaakt over het onderwerp, kwaliteitsverbetering en het verhogen van de verkeersveiligheid. Die zijn gewaarborgd in de realisatieovereenkomst van 18 juni 2020 tussen beide partijen.

	Met de ondernemers en bewoners is op verschillende bijeenkomsten besproken hoe zij de huidige situatie zien en wat de wensen/ opmerkingen zijn voor de toekomst. Op basis hiervan heeft de provincie in samenwerking met de gemeenten Mook en Middelaar en Gennep een schetsontwerp gemaakt. Dat ontwerp is op 9 mei 2019 tijdens een inloopbijeenkomst gepresenteerd. Naar aanleiding van opmerkingen tijdens de avond zijn de ontwerpen gefinetuned tot een definitief ontwerp. De Provincie Limburg heeft de wensen afgewogen tegen verkeerskundige noodzaak/ richtlijnen.
--	---

Inhoud zienswijze 9	Beantwoording
Mede door de dubbele toevoer van de Vagevuurweg/ Helweg is de kruising gevaarlijk. Het is onduidelijk wie voorrang heeft vanuit de Helweg en Vagevuurweg.	In de huidige situatie komen beide wegen uit op het fietspad en dan in een gedeeld wegvlak op de Rijksweg. Zie onderstaande afbeelding:  In de nieuwe situatie worden beide wegen rechtstreeks aangesloten op de Rijksweg. Tussen de Vagevuurweg en de Helweg wordt een verhoogde middengeleider geplaatst om de wegen te scheiden. In het ontwerp is dus rekening gehouden met het opsplitsen van de verkeersstromen waardoor de voorrangsituatie wordt verbeterd. Met name voor langzaam verkeer wordt op deze manier meer overzicht gecreëerd. Daarnaast wordt door de verhoogde middengeleider een vernauwend effect gecreëerd, dat een verlaging van de snelheid van weggebruikers met zich meebrengt.



Over de komremmer ter hoogte van Camping de Geuldert zijn eveneens vragen gesteld in de ingediende zienswijzen. De komremmer is onderdeel van de bestemming 'Verkeer'. De bestemming hoeft hiervoor ter plaatse niet gewijzigd te worden. De reacties betreffen het technisch ontwerp van de weg.

Inhoud zienswijze 5, 10	Beantwoording
“Uit het technisch ontwerp volgt dat vanuit de zuidzijde de 50 km p/u-grens wordt gelegd vlak voor de camping. Tevens wordt voor de camping een zogenoemde “snelheidsremmer” aangebracht. Tegen deze twee maatregelen heeft de indiener 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 de camping.” “Wij wonen al 72 jaar in de Schildersweg en zijn ons bewust van de N271 die er ligt, maar het geluid van het verkeer is toegenomen en dat is echt verschrikkelijk. Wij hebben ontzettend veel overlast van de vrachtwagens, tractoren, motoren en auto's die met (minimaal) 80 km per uur over de Rijksweg voorbij scheuren. U begrijpt dat als de afremmer komt waar het nu getekend staat, dat wij nog meer overlast gaan ervaren, maar dan van afremmende en optrekkende auto's, vrachtwagens, tractoren en motoren.”	Het aanbrengen van een snelheidsremmende maatregel is maatwerk. Voor de locatie wordt gekeken naar de afstand tot het wegdeel waar een lagere snelheid is gewenst, deze mag bijvoorbeeld niet te lang zijn. Mocht de afstand tot het wegdeel te groot zijn dan zal de weggebruiker “automatisch” de snelheid weer verhogen. De snelheidsremmer kan daarnaast niet te dicht bij de kruising met de Schildersweg worden gerealiseerd, want dan is het overzicht ter plaatse weg. De kruising met de Schildersweg is juist meegenomen in de 50 km/u zone, omdat hier veel bewoners van de Schildersweg en recreanten van de camping De Geuldert en het Golfhuisje richting Plasmolen fietsen of wandelen en/of op een andere manier gebruik maken van de kruising. De locatie van de komremmer zal een vergroting van de verkeersveiligheid ter plaatse opleveren. Uit de akoestische rapportage blijkt dat er geen relevante akoestische effecten optreden. Door de reconstructie is er nergens sprake van een toename van de geluidsbelasting van 2 dB of meer. Langs een groot deel van de reconstructie is sprake van een afname van de geluidsbelasting op woningen. Daarnaast wordt de Rijksweg opnieuw geasfalteerd. Hierbij wordt gebruik gemaakt van geluidsreducerend asfalt. In de toekomst zal de geluidsoverlast op de omgeving dus minder zijn ten opzichte van de huidige situatie In 2018 hebben de gemeente en de Provincie Limburg gesprekken gevoerd met de eigenaren van de camping om te kijken hoe de maatregel het minst effect zal hebben op het toekomstperspectief van de camping. Omdat vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid de snelheidsremmer niet verder in de bocht kan liggen, is deze in overleg met de campingeigenaren een paar meter richting Mook verschoven. Op deze manier komt het object meer richting de in te richten parkeerplaats te liggen, zodat het afremmend geluid minder aanwezig zal zijn ter hoogte van de bij de verblijfsunits. Het ontwerp is hier destijds op aangepast.

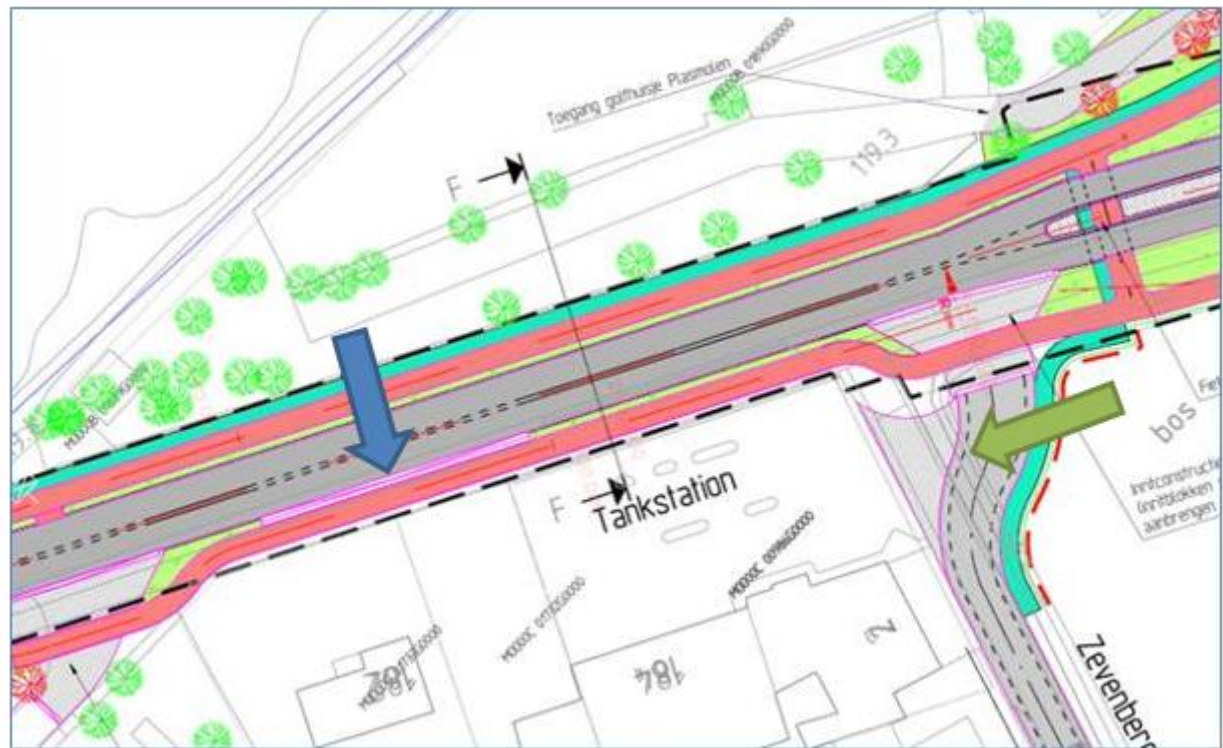
Er is ook een zienswijze ingediend over de 50 km/u zone in de toeristische kern Plasmolen. Dit betreft wederom een opmerking over het nog te nemen verkeersbesluit. In het bestemmingsplan is de toekomstige situatie beschreven, maar zijn de snelheidslimieten niet geregeld.

Zienswijze 7	Beantwoording
“Vanuit het gezichtspunt van de verkeersveiligheid kan het besluit tot verlaging van de maximumsnelheid geen stand houden. Hierbij wordt verwezen naar het rapport van VAGN (24 februari 2016) waarin samenvattend wordt gesteld dat de verlaging van de snelheidslimiet naar 50 km/u door de wegbeheerder (lees: Provincie Limburg) in strijd is met de Uitvoeringsvoorschriften BABW (Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer). Door de gekozen weginrichting met trottoirbanden, lagere snelheidslimieten en wegmarkeringen die overeenkomen met situaties binnen de bebouwde kom wekt de wegbeheerder bij weggebruikers een verkeerde indruk van de formele status en functie van de weg.”	Dezelfde notitie van VAGN laat ook zien dat de uitvoeringsvoorschriften anders kunnen worden toegepast. Zo kan bij wegen, anders dan auto(snel)wegen bij gevarenpunten worden gekozen voor een snelheid van 50 km/u of 60 km/u. Door de grote hoeveelheid voetgangers en fietsers, die vaak niet bekend zijn met de omgeving, alsmede het parkeren en draaien van gemotoriseerde voertuigen zijn er ter hoogte van de toeristische kern Plasmolen veel (verschillende) verkeersbewegingen. Door de gevarenpunten op dit traject is er voor gekozen om een 50 km/u zone te hanteren en in te richten. Het bestemmingsplan en het ontwerp dat daaraan ten grondslag ligt voldoet dus aan de uitvoeringsvoorschriften van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer.
“Door de snelheid te verlagen wordt de functie van de weg miskend, waardoor grote snelheidsverschillen kunnen optreden. Dit vergroot de verkeersonveiligheid, hetgeen niet de bedoeling kan zijn van onderhavige reconstructie. De indiener is dan ook fel tegenstander van het verlagen van de maximumsnelheid van 80 km/u naar 50 km/u.	De functie van de weg blijft met voorliggend bestemmingsplan onveranderd. Het blijft een doorgaande provinciale weg die hoofdzakelijk wordt gebruikt om van noord naar zuid (of andersom) te reizen. De verschillen in snelheid worden juist aangebracht om een veiligere situatie te creëren. De snelheidsremmers dwingen het verschil af: ze worden fysiek zo ingericht dat de snelheid moet worden aangepast. Daarnaast wordt ook het wegvak tussen de snelheidsremmers fysiek ingericht op een snelheid van 50 km/u. Daarmee is het snelheidsverschil tussen rijdende voertuigen en afslaande, dan wel parkerende voertuigen kleiner. Hiermee wordt gestreefd naar een verkleining van de verkeersonveiligheid en dus een veiligere N271.

“Ook zal het verlagen van de maximumsnelheid in combinatie met obstakels op de weg om de weg het karakter van een erftoegangsweg te geven, leiden tot minder verkeersbewegingen, zoals het VAGN heeft onderzocht: <i>Door over een aanzienlijk deel van de N271 een lage snelheid toe te staan, wordt indirect een routekeuze van de weggebruiker beïnvloed. Een lagere verkeersintensiteit heeft ook nadelige gevolgen voor de levensvatbaarheid van het tankstation.</i>”	Het onderzoek van VAGN toont niet aan waarom de routekeuze van de weggebruiker dan indirect wordt beïnvloed. Daarnaast zal de N271 altijd de enige doorgaande weg blijven die de kernen van Gennep tot en met Heumen met elkaar verbindt.
--	--

In de zienswijzen worden zorgen geuit over de scopewijzigingen ter hoogte van het tankstation in Plasmolen. Hoewel op diverse plekken door scopewijzigingen de bestemming moet worden herzien, is dat ter plaatse niet het geval. De bestemming blijft gelijk aan het vigerend bestemmingsplan. De opmerkingen hebben dus betrekking op het ontwerp en niet op de herziening van het bestemmingsplan.

Zienswijze 7	Beantwoording
“Voor het tankstation is bereikbaarheid van groot belang. Van den Berg heeft een ontheffing van de Provincie Limburg tot het hebben van een in- en uitrit aan de N271. In het plan wordt de verkeerssituatie evenwel zodanig gewijzigd dat de in- en uitritfunctie onder druk komt te staan. Van den Berg verzoekt u om te bevestigen dat de bestaande uitritten aan de N271 en de Zevenbergseweg worden gerespecteerd.”	Het ontwerp is gebaseerd op rijcurven van een trekker met oplegger. Op het ontwerp is een check met het programma Autoturn uitgevoerd, waaruit is gebleken dat de draaicirkels op het wegdek gehaald kunnen worden. Specifiek is hier gekeken naar het inrijden van het tankstation vanuit noordelijke richting via de Zevenbergseweg. Doelstelling bij het ontwerp was de bereikbaarheid van de vullocatie van het tankstation te kunnen waarborgen van zowel de N271 en de Zevenbergseweg. Zoals in onderstaande afbeelding is te zien, zullen beide in- en uitritten van het tankstation gelijkwaardig (blauw) en zelfs beter bereikbaar zijn dan de huidige situatie (groen). De bestaande inrit bij de Zevenbergseweg ligt nu vrijwel haaks op de N271 waarbij de breedte van het kruisingsvlak 5 meter is. In de nieuwe situatie ligt de aansluiting schuiner en is de inrit 9,5 meter breed. Dit zal het indraaiden door tankwagens vereenvoudigen. Daarnaast is het in- en uitrijden veiliger doordat deze in de 50 km/u zone vallen en daardoor achteropkomend verkeer reeds vaart heeft geminderd.



“In het ontwerpbestemmingsplan komt de N271 zuidelijker te liggen (in de richting van het tankstation), waardoor de bestaande uitvoegstrook verdwijnt. De uitvoegstrook wordt in de praktijk gebruikt voor automobilisten en vrachtwagens om snelheid te verminderen en zo nodig voorrang te verlenen aan fietsers op het naastgelegen fietspad. Met het verdwijnen van de uitvoegstrook verdwijnt deze mogelijkheid en dient de snelheid te worden verminderd op de N271. Dit leidt

In de huidige situatie is er geen uitvoegstrook gelegen bij het tankstation. De strook waar de indiener op doelt is een verharde bermstrook. Deze wordt in de praktijk misschien deels gebruikt om voor te sorteren, maar is niet breed genoeg als volwaardige uitvoegstrook. Hoewel de tussenberm in de nieuwe situatie kleiner wordt, verandert de nieuwe verkeerssituatie niet. In de nieuwe situatie wordt eveneens een verharde tussenberm (middels klinkerverharding) gerealiseerd, echter is deze circa 0,5 meter smaller als gevolg van de verbreding van het fietspad en rijbaan.

tot verkeersonveilige situaties voor fietsers, waaronder veel schoolgaande jeugd. Ook kan het leiden tot een gevoel van onveiligheid ('opgejaagd zijn') bij automobilisten die in de richting van het tankstation moeten afslaan, maar niet kunnen afslaan in verband met (brom)fietsers op het fietspad.” “Een tankvrachtwagen heeft een grote draaicirkel en heeft meerdere rijstroken nodig om een scherpe bocht te kunnen maken. Op dit moment is dat alleen mogelijk omdat er een uitvoegstrook is aangebracht. Na de herpositionering van de N271 zal die uitvoegstrook er niet meer zijn en zullen tankvrachtwagens (komende vanuit Mookse richting) deels terechtkomen op het weggedeelte van de tegenliggers en een deel van het fietspad (in de richting van Nijmegen).”	
--	--

Overige zorgen van bewoners en ondernemers die betrekking hebben op het project, maar niet op de bestemmingsplanherziening.

Inhoud zienswijze 5	Beantwoording
“Voorts vraagt de indiener de aandacht voor de gemaakte beleidskeuze voor het technisch ontwerp. Het is slecht voor de vitaliteit van de camping. De camping zoals die nu geëxploiteerd wordt, heeft te gelden als een vitaal recreatiebedrijf. Een kwalitatief goed bedrijf dat toekomstbestendig is. Ook door uw gemeentebestuur wordt de camping zo beschouwd. De wijze van aanpassing van de N271, zoals door het provinciebestuur voorzien, wordt door de camping gezien als een serieuze bedreiging. 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 van de camping. Laat staan dat het bijdraagt aan - ook - de gemeentelijke ambities om juist de ontwikkeling van toerisme en recreatie in Plasmolen te stimuleren.”	De voorgenomen ontwikkeling past binnen de opgestelde structuurvisie en het gemeentelijk beleid. Daarnaast wordt juist extra veiligheid gecreëerd voor de weggebruikers (waaronder veel toeristen) door de toeristische kern Plasmolen in te richten als een 50 km/u zone. Met dit project wordt de N271 verkeersveiliger, kwalitatief sterk verbeterd (zowel esthetisch als op gebied van duurzaamheid) en wordt de doorstroming gewaarborgd.

Inhoud zienswijze 7	Beantwoording
“Met de geuite zorgen c.q. inspraak van de indiener lijkt niets te zijn gedaan. In ieder geval zijn de belangen van de indiener niet, althans niet kenbaar betrokken in onderhavige ruimtelijke onderbouwing.”	De ondernemers zijn uitgenodigd om actief deel te nemen aan bijeenkomsten over het technisch ontwerp. Zo is de indiener onder andere uitgenodigd voor de ondernemersbijeenkomst in Plasmolen op 2 maart 2016. Naar aanleiding van opmerkingen tijdens de diverse bijeenkomsten zijn de ontwerpen aangepast. De Provincie Limburg heeft hierbij de wensen afgewogen tegen verkeerskundige noodzaak/ richtlijnen. Zie voor de afwegingen ook de vorige antwoorden op de zienswijzen.

4. Ambtshalve wijzigingen

Er is één wijziging doorgevoerd aan het ontwerpbestemmingsplan. In de toelichting van het definitieve bestemmingsplan is in paragraaf 5.2.3 (pagina 28) de volgende passage opgenomen (vanaf de laatste zin van de eerste alinea):

Reconstructie N271 – compensatie winterbed Maas, 23 december 2020, versie 4.0.

Door de reconstructie van de N271 neemt het ruimtebeslag in het winterbed toe. Door het aanbrengen van grond en bomen neemt het bergend vermogen van de Maas af. Op basis van het definitief ontwerp ontstaat een bergingsopgave van 37,5 m³.

Voor deze bergingsopgave wordt een compensatiemaatregel getroffen die dient plaats te vinden in een inundeerbaar gebied dat zich bevindt op het grondgebied van de gemeente Gennep. Het zoekgebied voor deze compensatie is opgenomen in de rapportage en besproken met Rijkswaterstaat. Ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure is een watertoets opgesteld. In de watertoets zijn de verschillen inzichtelijk gemaakt tussen de bestaande situatie en het ontwerp, dat als grondslag voor dit bestemmingsplan dient. Binnen het plangebied zijn duikers en een beek gelegen. De duikers worden bij de reconstructie gehandhaafd en indien nodig onderhouden. De bevindingen uit de watertoets zijn opgenomen als bijlage bij dit bestemmingsplan: Memo Watertoets, kenmerk CA180019 d.d. 23 oktober 2018. Door te voldoen aan de compensatie zijn er voor het overige vanuit het aspect water geen belemmeringen.

Daarnaast wordt het rapport "Reconstructie N271 – compensatie winterbed Maas versie 3.0 dat is toegevoegd als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan vervangen door versie 4.0 waarin bovenstaande conclusies zijn opgenomen.