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

Tevens per e-mail: gemeente@mookenmiddelaar.nl

SCHIJNDEL, 15 oktober 2020
INZAKE: **ZIENSWIJZE ONTWERPBESTEMMINGSPLAN RECONSTRUCTIE N271 MOOK - MILSBEEK**
UW REF: Ontwerpbestemmingsplan N271

Geachte heer, mevrouw,

Namens cliënten, , ontvangt u hierbij de zienswijze ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan Reconstructie N271 Mook – Milsbeek, dat per 14 september 2020 gedurende 6 weken ter inzage ligt (Stc. 2020, nr. 48016).

kiest woonplaats te aan het adres op het kantoor van advocaat die in deze zaak tot gemachtigde wordt gesteld.

Niets gedaan met inspraak

1. exploiteert een aan de te Plasmolen. Hierna zal voornoemd bedrijf worden aangeduid als .

2. Onderhavige reconstructie van de N271 is al geruime tijd in voorbereiding. heeft onder meer met vertegenwoordigers van de Provincie Limburg als met vertegenwoordigers van de gemeente Mook en Middelaar gesproken en zijn zorgen geuit over een verlaging van de snelheid en de gevolgen die de herinrichting van de weg kan hebben voor .

3. Onder meer bij brief van de Provincie Limburg van 26 juni 2015 (kenmerk 2015/43081) werd aangegeven dat zou worden betrokken bij de uitwerking van de reconstructie. Ik verwijs ook naar de brief van 18 mei 2015 van de gemeente Mook en Middelaar (kenmerk SL/TP/2015/2047) waarin de zorgen van worden onderkend.

4. Met de geuite zorgen c.q. inspraak van lijkt niets te zijn gedaan. In ieder geval zijn de belangen van niet, althans niet kenbaar, betrokken in onderhavige ruimtelijke ontwikkeling.

Verlaging van de maximumsnelheid

5. Vanuit het gezichtspunt van de verkeersveiligheid kan het besluit tot verlaging van de maximumsnelheid geen stand houden. verwijst naar het – u eerder toegezonden – rapport van de VAGN d.d. 24 februari 2016 (**productie 1**). Het adviesbureau voor verkeer, vervoer en infrastructuur oordeelde onder meer:

   > *De gehele N271 is een gebiedsontsluitingsweg en ligt ook ter hoogte van Plasmolen buiten de bebouwde kom. [...]*
   > *Zowel de wettelijke maximumsnelheid als de ontwerpsnelheid bedraagt voor gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom 80 km/h.*
   > *[...]*
   > *Op basis van voorstaande moet geconcludeerd worden dat de wegbeheerder hier het voornemen heeft om een snelheidslimiet in te stellen die strijdig 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.*

6. 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. is dan ook fel tegenstander van het verlagen van de maximumsnelheid van 80 km/u naar 50 km/u. Verzocht wordt om de snelheid van 80 km/u te handhaven, zoals ook is gedaan op de Provinciale Weg ter plaatse van Well en Afferden.

7. Ook zal het verlagen van de maximumsnelheid, in combinatie met obstakels op de weg om de weg het karakter te geven van een erftoegangsweg, leiden tot minder verkeersbewegingen, zoals VAGN heeft onderzocht. Zie voormeld rapport, pag. 5/7:

   > *Door over een aanzienlijk deel van de N271 een lage snelheid toe te staan, wordt indirect de routekeuze van de weggebruiker beïnvloed. Een lagere verkeersintensiteit ... heeft ook nadelige gevolgen voor de levensvatbaarheid van een tankstation langs de weg, dat voor een belangrijk deel afhankelijk is van passanten.*

8. Op geen enkele wijze lijken voornoemde belangen te zijn meegewogen in het ontwerpbestemmingsplan. Verzocht wordt om dat alsnog (kenbaar) te doen.

In- en uitrit

9. Voor is bereikbaarheid van groot belang. heeft een ontheffing van de Provincie Limburg tot het hebben van een in- en uitrit aan de N271 (nr. 95/3072). In het plan wordt de verkeerssituatie evenwel zodanig gewijzigd, dat de in- en uitritfunctie onder druk komt te staan. verzoekt u om te bevestigen dat de bestaande in- en uitritten aan de N271 en aan de Zevenbergseweg worden gerespecteerd.

10. In het ontwerpbestemmingsplan komt de N271 zuidelijker te liggen (in de richting van), 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 snelheid te worden verminderd op de N271. Dit leidt tot verkeersonveilige situaties voor fietsers, waaronder veel schoolgaande jeugd. Ook kan het leiden tot een gevoel van onveiligheid ('het 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.

11. Als gevolg van de herpositionering van de N271 wordt het onmogelijk gemaakt voor tankvrachtwagens om de draai te maken in de richting van de Zevenbergseweg. Een tankvrachtwagen heeft een grote draaicirkel en heeft meerdere rijstroken nodig om een scherpe bocht te kunnen maken. Op dit moment is dat 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 Nijmegen) deels terechtkomen op het weggedeelte van de tegenliggers en een deel van het fietspad (in de richting naar Nijmegen). Dit kan en mag niet de bedoeling zijn van onderhavige reconstructie.

12. Verzocht wordt om de N271 te laten op de plaats waar die nu ligt, waardoor er ruimte behouden blijft voor het uitvoegen van verkeer, zowel in het belang van de fietsers, de automobilisten en de tankvrachtwagens.

13. Het voordeel van het behoud van de huidige situering is dat er geen 'knik' behoeft te worden aangebracht ter plaatse van de doodlopende weg naast Rijksweg 182 en dat er geen grond behoeft te worden aangekocht om die knik mogelijk te maken. Voorts is het voordeel dat de Zevenbergseweg niet behoeft te worden aangepast en dat de bestaande in- en uitrit kan worden behouden. Zie hierna onder het kopje 'uitvoerbaarheid'.

14. In het verlengde van deze opmerkingen merkt op dat niet goed valt in te zien waarom er aan de noordzijde van de N271 een (zeer) breed fietspad en een separaat trottoir dient te worden aangelegd. Door de prioriteit te geven aan dit fietspad ten noorden van de N271 is de verkeersveiligheid in het geding op het fietspad ten zuiden van de N271, terwijl juist dit zuidelijk gelegen fietspad veelal wordt gebruikt door schoolgaande jeugd en dagjesmensen.

Uitvoerbaarheid

15. De Zevenbergseweg zal moeten worden aangepast in verband met de draai die tankvrachtwagens moeten maken om te kunnen bereiken. Zoals gezegd betekent dit dat de tankvrachtwagens niet alleen een fietspad moeten oversteken, maar ook terechtkomen op de weghelft van de tegenligger (ofwel de tegenligger op de N271, ofwel de tegenligger op de Zevenbergseweg). Wanneer er geen uitwijkmogelijkheden zijn zullen tankvrachtauto's over de groenstrook moeten rijden, die daarvoor niet is bedoeld en die daarvan schade zal ondervinden.

16. Teneinde de Zevenbergseweg te kunnen aanpassen is het nodig dat de gemeente een strook grond koopt van Stichting De Zevenbergen, die laatstgenoemde heeft verkregen vanuit van mr. Santman met de verplichting om de betreffende strook grond als landschap en natuurreservaat te behouden. Het aanleggen van een weg is in strijd met dergelijke civielrechtelijke bedingen. Aldus is er een civielrechtelijke belemmering die in de weg staat aan de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

17. Ook om deze reden wordt verzocht om de N271 niet zuidelijker te positioneren, maar te houden op de plaats waar deze thans ligt. De bestaande in- en uitrit aan de Zevenbergseweg kan dan behouden blijven.

Verzoek tot overleg

18. heeft de overtuiging dat haar bezwaren weggenomen hadden kunnen worden indien in een eerder stadium met haar overleg zou zijn gevoerd. Zoals ook is toegezegd. Verzocht wordt om overleg met vertegenwoordigers van gemeente en Provincie over de reconstructie van de N271 ter plaatse van . Mogelijk kan op die manier een lange juridische strijd worden voorkomen.

Ik vertrouw erop dat u deze zienswijze meeneemt bij uw besluitvorming en verneem graag uw positieve reactie op het hiervoor geformuleerde verzoek.

Alle rechten en weren worden voorbehouden.

Met vriendelijke groet,

PRODUCTIE 1

1502294/AA

01 MAART 2016

VAGN
Adviseurs voor verkeer, vervoer en infrastructuur

Notitie

Projectcode: LB-1509A
Referentie:
Aan: SRM Rechtsbijstand, t.a.v. de heer A.A. Alciyan

Onderwerp: Reactie op schetsontwerpen reconstructie N271, Plasmolen
Datum: 24 februari 2016
Versie: C1
Opsteller(s): J.A.J. Vermeeren (adviseur / verkeersveiligheidsauditor)

Aanleiding

De provincie Limburg gaat groot onderhoud uitvoeren aan de N271 ter hoogte van Plasmolen. Daarbij wil ze gelijktijdig de weginrichting aanpassen, zodat deze aansluit bij de huidige richtlijnen. Ook worden verbeteringen ten behoeve van de verkeersveiligheid voorgesteld, waaronder het verbeteren van de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsverkeer.

Op het wegvak van de N271 ter hoogte van Plasmolen wil de wegbeheerder een verlaging van de maximum snelheid instellen van 80 naar 50 km/h, een middenberm creëren en naar het tankstation een linksafstrook aanbrengen. Ook wordt het aanpassen van de in- en uitritten naar en vanaf het tankstation voorgesteld en is in het schetsontwerp opgenomen dat de aansluiting van de Zevenbergseweg verschuift. De heer is eigenaar van , gevestigd aan de in Plasmolen en heeft zijn bedenkingen bij (onderdelen van) de voorgestelde weginrichting. Daarom is aan VAGN gevraagd om de plannen rond verkeerskundig en verkeerstechnisch te beoordelen en een advies op te stellen en verbetervoorstellen te doen die bijdragen aan de doelstellingen van de provincie.



Figuur 1. Uitsnede van het schetsontwerp zoals de provincie Limburg dat heeft opgesteld voor de N271 met linksonder het bedrijf van de .

Belang

is eigenaar en uitbater van
gevestigd op het adres te Plasmolen. Als direct aanwonende is hij tevens direct belanghebbende. Omdat het hier gaat om een bedrijfsvestiging heeft hij voornamlijk een economisch belang, maar daarnaast hecht hij ook aan het maatschappelijk belang van een veilige weg.

Als gevolg van de voorlopige plannen die de provincie en gemeenten hebben gepresenteerd voorziet de heer nadelige effecten op het gebied van bereikbaarheid en veiligheid waarmee hij zich niet kan conformeren. Aan VAGN is gevraagd om de plannen zoals die er liggen voor de N271 verkeerskundig en verkeerstechnisch te beoordelen, waarbij de belangen van is ogenschouw worden genomen. In deze notitie worden puntsgewijs de locaties in het ontwerp behandeld die bij realisatie voor onveiligheid of andere ongemakken zullen zorgen.

Bevoorrading

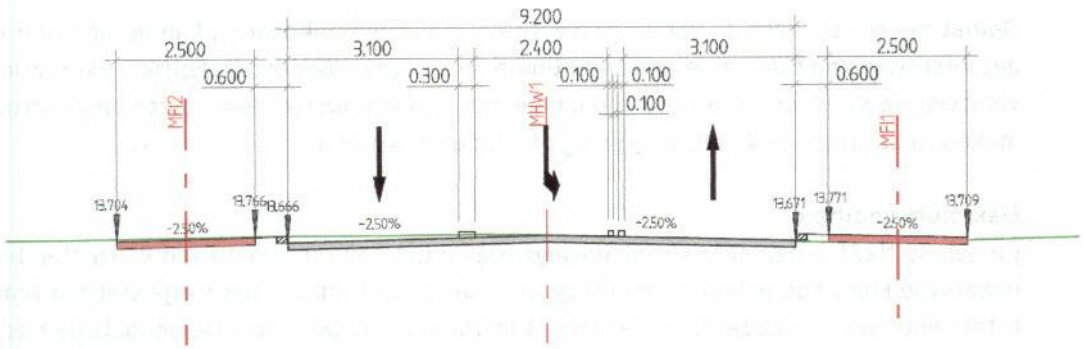
Meermaals per week vinder er leveringen van brandstoffen plaats. Dat gebeurt met een tankauto die vanuit het noorden (Mook) nadert, via de entree bij de Zevenbergseweg het eigen terrein oprijdt en vervolgens stopt naast het brandstofvulpunt dat zich rechts naast het voertuig bevindt. Daar worden de brandstoffen vanuit de tankauto overgepompd naar de ondergrondse tanks. Van daaruit vertrekt de tankauto dan weer in de richting waar deze vandaan kwam, richting Mook.

Het plan van de provincie Limburg voorziet erin dat alleen nog via de Zevenbergseweg verlaten kan worden. Inrijden kan nog altijd langs beide zijden. Omdat de tankauto niet op het eigen terrein kan keren en dit ook niet gewenst is in verband met de veiligheid, zal de tankauto het terrein aan de noordzijde, richting Mook, moeten verlaten. Door de voorgestelde inrichting van de N271 is dit echter niet mogelijk. Daarmee is de bevoorrading van met brandstoffen onmogelijk gemaakt.

Om de bevoorrading van brandstoffen voor ook in de toekomst te garanderen, dient het mogelijk te blijven voor de tankauto om via de Zevenbergseweg in te rijden, en via de noordelijke in- en uitrit te verlaten. Andere kostbare optie is om het vulpunt voor de ondergrondse tanks zodanig aan te passen, dat de tankauto in tegenovergestelde richting dan nu het geval is moet in- en uitrijden.

Linksafstrook

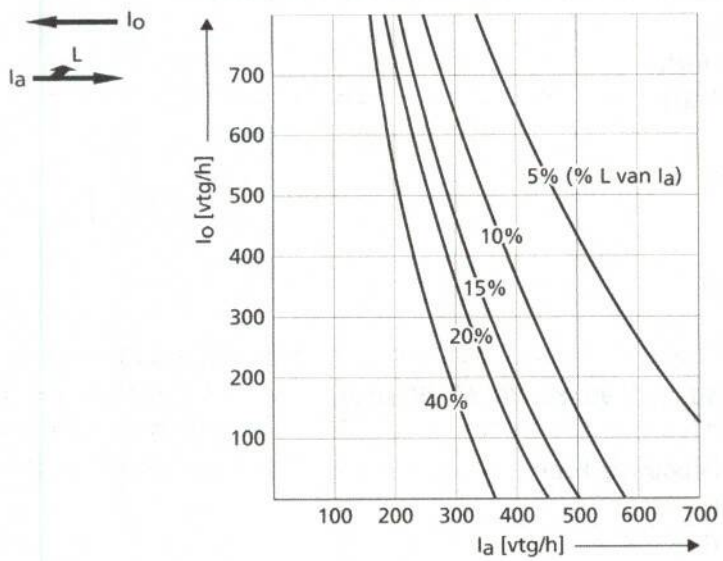
Voor verkeer vanuit het zuiden wordt een voorsorteerstrook naar links naar aangelegd, opdat het doorgaande verkeer geen hinder ondervindt van het afslaande verkeer. Deze rijstrook is echter in het plan zeer smal, zodat de extra rijstrook eerder een risico voor de verkeersveiligheid zal vormen dan een verbetering. De breedte van 2,40m is onder de minimale breedte die wordt vermeld in het Handboek Wegontwerp 2013 voor Gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom. Zelfs voor gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom worden rijstroken van minimaal 2,90m aanbevolen.



Figuur 2. De doorsnede van de N271 met linksafstrook ter hoogte van tankstation.

Door de smalle opstelstrook bestaat er een groot risico dat achteropkomend verkeer verwacht dat ze een voertuig dat op de linksafstrook stil staat, altijd kan passeren. Dit is zeker niet het geval, want een vrachtauto of bus die het tankstation of het autobedrijf wil bereiken, mag zonder spiegels al 2,55m breed zijn. Breder dan de rijstrook dus. Ook personenauto's zullen een natuurlijke afstand in stand houden ten opzichte van het tegenovergestelde verkeer, en staat daarom kwestbaar uit het midden van de rijstrook. De kans om dan vanuit achteren aangereden te worden, is groot. Kortom, de rijstrook is te smal voor een veilig gebruik en kan in het belang van de verkeersveiligheid beter achterwege blijven.

Andersom is het zo dat de noodzaak voor een afzonderlijke linksafstrook bepaald kan worden aan de hand van het percentage afslaande voertuigen ten opzicht van het doorgaande verkeer op diezelfde rijstrook en in relatie met de hoeveelheid verkeer uit tegenovergestelde rijrichting. In het ASVV 2014 is daarvoor de figuur opgenomen zoals die staat weergegeven in figuur 3. Indien het snijpunt van de lijnen met de intensiteiten I_a en I_o, zich aan de rechterzijde van de kromme met het gegeven percentage afslaand verkeer bevindt, is aanleg van een linksafstrook (uit oogpunt van verkeersafwikkeling) aanbevolen. Bij gebruik van figuur 1 moet rekening worden gehouden met andere factoren van invloed kunnen zijn op het al of niet toepassen van rechtsaf- en linksafstroken.



Figuur 3. Toepassing van linksafvakken. Bron: ASVV 2014.

Omdat informatie over de verkeersintensiteiten niet beschikbaar is, kan in dit kader niet getoetst worden of de aanleg van een linksafstrook gewenst/noodzakelijk is. Wel zijn op voorhand te plaatsen bij de keuze om naar het tankstation wel een aparte opstelstrook te maken, maar naar de Zevenbergseweg of Schildersweg niet.

Maximum snelheid

De gehele N271 is een gebiedsontsluitingsweg en ligt ook ter hoogte van Plasmolen buiten de bebouwde kom. Een gebiedsontsluitingsweg maakt deel uit van het wegennet dat binnen het totale netwerk van wegen een bepaalde functie vervult. Deze functie bepaalt de basiskwaliteit van de wegverbinding.

Zowel de wettelijke maximumsnelheid als de ontwerpsnelheid bedraagt voor gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom 80 km/h. De keuze van deze snelheid is gebaseerd op het gewenste niveau van verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling. Door een strikt snelheidsregime te combineren met een consistente vormgeving ontstaan voorspelbare verkeerssituaties. De ontwerpsnelheid bepaalt de (minimale) afmetingen van de ontwerpelementen en dan vooral van het dwarsprofiel van de weg en het horizontale en het verticale alignement. Toch is in het ontwerp gekozen om op een groot deel van de N271 een lagere ontwerpsnelheid te hanteren, namelijk die van 50 km/h. Dit zou volgens de huidige plannen ook de maximum snelheid moeten worden op een groot deel van het plan, waar nu nog een maximum snelheid van 80 km/h geldt.

1. Uitvoeringsvoorschriften BABW

Toepassing

1 De in te stellen maximumsnelheid dient in overeenstemming te zijn met het wegbeeld ter plaatse. Dit betekent dat waar nodig de omstandigheden op zodanige manier zijn aangepast dat de beoogde snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en de inrichting van de betrokken weg en van zijn omgeving.

2 Geen andere dan de volgende maximumsnelheden worden vastgesteld:
a. binnen de bebouwde kom:
- op wegvakken: 70, 30, 15 km/h
- bij gevarenpunten: 30, 20 km/h

b. buiten de bebouwde kom:
op autowegen:
- op wegvakken: 80 km/h
- bij gevarenpunten: 70 km/h

op autosnelwegen:
- op wegvakken: 130, 120, 110, 100, 90, 80, 70, 60, 50 km/h

op andere wegen buiten de bebouwde kom:
- op wegvakken: 60, 30 km/h
- bij verkeerslichten: 70 km/h
- bij gevarenpunten: 60, 50 km/h

De voorgenomen lagere maximum snelheid van 50 km/h past bij gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom, maar ook bij gevarenpunten buiten de bebouwde kom (zie kader hierboven). Op basis voor voorstaande moet geconcludeerd worden dat de wegbeheer hier het voornemen heeft is om een snelheidslimiet in te stellen die strijdig is met de Uitvoeringsvoorschriften BABW (Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer) inzake verkeerstekens, waarnaar elke wegbeheerder dient te handelen. Tevens is het niet logisch dat de wegbeheerder hier genoodzaakt is om een snelheidslimiet van 50 km/h in te stellen omdat het gehele wegvak als gevolg van de reconstructie verworden is tot gevarenpunt. In dat geval is de gekozen inrichting in de ogen van de wegbeheerder dus onveilig en zou dat een andere inrichting bepleiten.

Een lagere rijsnelheid is in beginsel veiliger, mits ook voldaan wordt aan het uitgangspunt dat de geldende snelheidslimiet in overeenstemming is met het wegbeeld ter plaatse. Oftewel, het moet een geloofwaardige snelheidslimiet zijn. Is dat niet het geval, dan wordt het verkeersgedrag van een deel van de weggebruikers te veel afwijkend en kunnen te grote snelheidsverschillen ontstaan. 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. Ook dat is ongewenst.

De automobilist baseert zijn routekeuze vooral op de benodigde tijd voor een bepaalde verplaatsing, de betrouwbaarheid van de voorgenomen route en het rijcomfort op die route. De trajectsnelheid is daarom een belangrijk criterium voor het toetsen van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling. Deze snelheid is een weerspiegeling van de beperkingen in dwars- en langsrichting op de weg en geeft de vrijheid van manoeuvreren weer bij de optredende verkeersintensiteiten. De gewenste trajectsnelheid op gebiedsontsluitingswegen bedraagt ten minste 60 km/h. Door over een aanzienlijk deel van de N271 een lage snelheid tot te staan, wordt indirect de routekeuze van de weggebruiker beïnvloed. Een lagere verkeersintensiteit op de N271 is positief voor de leefbaarheid, doorstroming en veiligheid. Maar heeft ook nadelige gevolgen voor de levensvatbaarheid van een langs de weg, dat voor een belangrijk deel afhankelijk is van passanten.

Berijdbaarheid van het ontwerp

Het schetsontwerp is globaal beproefd om berijdbaarheid van grote voertuigen en in verband met de aanwezige recreatievoorzieningen in de directe omgeving ook voor personenauto's met caravan. Uit die proeven is gebleken dat op veel plaatsen knelpunten ontstaan in de berijdbaarheid door grote voertuigen (trekker met oplegger, 16,50m) en de personenauto met caravan. Op meerdere plaatsen is in het ontwerp een halfverharding in de berm voorzien, teneinde extra ruimte voor grote voertuigen te creëeren. De ligging ervan zorgt echter voor potentieel gevaarlijke locaties of de halfverharding ligt op plaatsen waar deze geen toegevoegde waarde heeft.

Voorbeelden hiervan zijn de binnenbocht vanaf de Schildersstraat rechtsaf naar de N271. Als vrachtverkeer hier de halfverharde berm overrijdt, rijden ze deels ook over het fietspad. Aan de overzijde van de N271 is de halfverharding aangelegd vóór de inrit naar de Zevenbergseweg, terwijl vrachtverkeer juist ná de inrit de extra verhardingsbreedte nodig heeft.

In- en uitrit

De inrit aan de N271 naar het bedrijf van wordt versmald, terwijl hiervoor een vergunnig is afgegeven waarin de breedte van de uitrit wordt vermeld. En volgens de vergunning is de breedte 32 meter, aanzienlijk meer dan de breedte die nu in het ontwerp is opgenomen. Een smallere breedte kan beperkind werken voor de bereikbaarheid van het bedrijf, en is daarom vanuit bedrijfsoptiek ongewenst.

Tot slot merkte recent op dat een bestaande inrit van een van zijn percelen in het geheel is komen te vervallen in het schetsontwerp. Het hoeft geen betoog dat dit voor hem onacceptabel is.

De getekende uitritconstructies bij de zijstraten passen niet in de basisprincipes van een duurzaam veilige inrichting van gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom. Bij voorkeur worden in- en uitritten naar parkeerterreinen en private terreinen in het geheel vermeden. Aansluitingen van erftoegangswegen of gebiedsontsluitingswegen geschied bij nadrukkelijke voorkeur met een voorrangskruispunt of een rotonde.

De inritten voldoen overigens ook niet geheel aan het herkenbaarheids- en constructiecriterium zoals dat aan de hand van jurisprudentie is bepaald. Als er geen sprake is van een 'beperkte bestemming' (woning, garage, bedrijfsgebouw), dient er een duidelijke uitritconstructie aangelegd te worden. Deze wordt gekenmerkt door:

- een verhoogd, doorlopend trottoir langs de doorgaande weg;
- inritblokken aan beide zijden van de uitrit;
- de afwezigheid van bochtbanden.

Omdat in de onderhavige situatie voetgangersvoorzieningen langs de N271 ontbreken (ook voor overstekende voetgangers zijn geen afzonderlijke voorzieneingen getroffen), is hier nimmer sprake van een doorlopend trottoir.

Veiligheid fietsverkeer

De toekomstige fietspaden zijn breder dan de huidige paden, wat een vooruitgang is. Echter, door de geforceerde inpassing van een opstelstrook naar wordt de ruimte tussen het fietspad en de rijbaan en tussen fietspad en erfafscheiding wel heel smal. Rijdend autoverkeer komt dichter langs het fietsverkeer te rijden. Van een acceptabele en veilige schrikafstand tot de erfafscheiding is ook geen sprake, waardoor dit een potentieel gevaar vormt voor eenzijdige ongevallen met (brom-)fietsers. Op foto 1 is duidelijk te zien dat de huidige fietspaden al dicht tegen de erfafscheidingen aan liggen, maar dat ook dat nog redelijke bermen tussen de fietspaden en rijbaan aanwezig zijn.

Slotconclusie

De herinrichting van de N271 zoals voorsgesteld maakt de huidige bedrijfsvoering van het onmogelijk en brengt economische schade toe aan het bedrijf. De snelheidsverlaging is onwettig en dwingt verkeer naar andere routes. Voor het , dat voor een belangrijk deel van de inkomsten afhankelijk is van zogenaamde impulsaankopen van passanten, is dit nadelig.

Het ontwerp van de gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom heeft hoofdzakelijk het beeld en de uiterlijke wegkenmerken van een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Daarmee poogt men de lagere maximum snelheid af te dwingen.



Foto 1. Huidige wegbeeld en verkeerssituatie op de N271 ter hoogte van .

Dit heeft echter nadelige invloed op de berijdbaarheid en bruikbaarheid van verschillende delen van de weg, waaronder de smalle opstelstroken en de noodgedwongen halfverhardingen in de bermen. De uitritten van de erftoegangswegen passen niet binnen een veilige weginrichting en zouden als voorrangskruispunten of rotondes moeten worden aangelegd.