

Bestemmingsplan Oude Spoorbaantracé, gemeente Valkenswaard

Eindverslag inspraak en vooroverleg

IMRO-IDN:

NL.IMRO.0858.BPspoorbaantrace-VO01

Datum:

4 maart 2013

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

De provinciale weg N69 tussen Valkenswaard en Eindhoven is een drukke verbinding, waarvan meer dan 25.000 voertuigen per dag gebruik maken. De aanwezigheid van de N69 heeft een groot effect op de omgeving. Zo is er sprake van knelpunten op het gebied van de luchtkwaliteit, het verkeer veroorzaakt geluidsoverlast en de bereikbaarheid staat in het gebied onder druk.

Er is een Gebiedsakkoord Grenscorridor N69 opgesteld. In dit akkoord is de koers beschreven en vastgelegd, gericht op het vinden van een oplossing voor de problematiek, voortkomend uit de N69. Er is een breed gedragen voorkeursoplossing gekozen in de vorm van een integraal maatregelenpakket. Een directe fietsverbinding door het bos tussen Waalre en Valkenswaard maakt onderdeel uit van dit integrale maatregelenpakket. Dit fietspad – inclusief de aftakking richting Dommelen – vormt een alternatief voor het fietspad langs de N69 en verbindt Valkenswaard, Dommelen, Waalre en Aalst met Eindhoven.

Het Oude spoorbaantracé is momenteel (deels) in gebruik als onverhard wandel-, mountainbike- en ruiterspad. Het traject tussen Valkenswaard en Eindhoven heeft een totale lengte van circa 5,5 kilometer (inclusief de aftakking naar Dommelen). Het tracé is gelegen op het grondgebied van de gemeenten Waalre en Valkenswaard, waar diverse bestemmingsplannen vigeren. In Waalre zijn dit de bestemmingsplannen “Aalst”, “Buitengebied”,

“Buitengebied, eerste herziening” en “Buitengebied, tweede herziening”. In Valkenswaard zijn dit de bestemmingsplannen “Bestemmingsplan “Buitengebied 1977” en “Valkenswaard-Noord”. Daarnaast heeft het ontwerpbestemmingsplan “Buitengebied” recentelijke ter inzage gelegen. Dit bestemmingsplan vormt het nieuwe planologisch kader voor de gronden waarop de fietsverbinding is voorzien. De meeste gronden waarop het tracé is geprojecteerd zijn aangeduid als “Bosgebied”, “Natuurgebied”, “Natuur” of een gebied met een bijzondere landschappelijke waarde. Binnen al deze bestemmingen is extensief dagrecreatief medegebruik toegestaan. Bouwen is in de meeste gevallen echter niet toegestaan. Omdat de nieuwe fietsverbinding een hoofdzakelijk utilitair karakter heeft en er bijbehorende bouwwerken (zoals verlichting) zullen worden opgericht, zijn de vigerende bestemmingen niet toereikend om de realisatie van het fietspad te kunnen bewerkstelligen.

Om bovengenoemde ontwikkeling mogelijk te maken is een nieuw bestemmingsplan vervaardigd.

1.2 Terinzagelegging

Op woensdag 21 november heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Valkenswaard middels publicatie in de Kempener Koerier en op de gemeentelijke website de terinzagelegging van het voorontwerp bestemmingsplan “Oude Spoorbaantracé” met IMRO-idn “NL.IMRO.0858.BPspoorbaantracé-VO01” op www.ruimtelijkeplannen.nl aangekondigd.

Het voorontwerp bestemmingsplan heeft vanaf donderdag 22 november 2012 tot en met woensdag 19 december 2012 ter inzage gelegen. Conform artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening kon een ieder een schriftelijke of mondelinge inspraakreactie

aangaande het voorontwerp bestemmingsplan bij de gemeenteraad indienen.

1.3 Ingekomen inspraakreacties

Er zijn gedurende de inspraakperiode 8 schriftelijke inspraakreacties ingediend. Verder is er een tweetal vooroverlegreacties van de provincie en het waterschap ontvangen.

In hoofdstuk 2 geven wij van elke inspraakreactie een korte samenvatting. Daarna omschrijven wij de reactie van het college van burgemeester en wethouders op de inspraakreactie. Deze reactie is gebaseerd op de volledige inspraakreactie.

Het voorontwerpbestemmingsplan “Oude Spoorbaantracé”, is toegezonden aan een aantal bestuurlijke instanties (in het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Besluit op de ruimtelijke ordening). Dit zijn;

- de Directie Ruimtelijke Ontwikkeling en Handhaving, Provincie Noord-Brabant, en
- Waterschap De Dommel.

Wij hebben aan deze instanties een advies gevraagd. De provincie Noord-Brabant en het waterschap De Dommel hebben schriftelijk hun advies uitgebracht.

1.4 Ontvankelijkheid

Naar analogie van het bepaalde in artikel 6:9 van de Algemene wet bestuursrecht is een inspraakreactie tijdig ingediend deze voor het einde van de termijn is ontvangen. Bij verzending per post bepaalt het tweede lid van dit artikel dat sprake is van tijdige indiening indien de zienswijze voor het einde van de termijn per post is

bezorgd (verzendtheorie), mits deze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen. Binnen de termijn zijn 8 inspraakreacties ontvangen. Alle inspraakreacties zijn derhalve ontvankelijk. In deze nota zijn ook de inspraakreacties opgenomen, die tijdens de inspraakavond zijn ingediend.

1.5 Leeswijzer

In dit eindverslag inspraak en vooroverleg wordt in hoofdstuk 2 de ingekomen inspraakreactie van een gemeentelijke beantwoording voorzien. Hoofdstuk 3 geeft de conclusie voortkomend uit de beantwoording van de inspraakreacties weer. Hoofdstuk 4 geeft aan of en welke wijzigingen naar aanleiding van de inspraakreacties worden doorgevoerd. Hoofdstuk 5 geeft aan of en welke ambtshalve wijzigingen worden doorgevoerd. In bijlage 1 treft u een toelichting op het nut en de noodzaak van de fietsverbinding Oude Spoorbaantracé aan. Bij de beantwoording van de inspraakreacties wordt hiernaar verwezen.

2. Gemeentelijke beantwoording

Hieronder behandelen wij de ingekomen inspraakreacties inhoudelijk. De inspraakreactie is kort samengevat en vervolgens van een antwoord/reactie voorzien. De volledige inspraakreacties zijn als bijlage bijgevoegd. Een groot aantal inspraakreacties betreffen reacties op basis van één document, die separaat zijn ondertekend en ingediend. We zullen aangeven welke personen hebben ingesproken, maar zullen inhoudelijk verwijzen naar de reactie op het “format” van de inspraakreactie.

INSPRAAKREACTIES	
Inspiraakreactie	Beantwoording gemeente
Volgnummer : 1 Inspreker : M. van Kuyck Carolusdreef 267 5554 BG Valkenswaard Dagtekening : 5 december 2012 Ingekomen : 12 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Inspreker geeft aan dat: 1. Een nieuw fietspad tussen Valkenswaard en de High-Tech Campus overbodig is; 2. Er vraagtekens zijn bij de behoefte aan een 3^{de} mogelijkheid, gezien zijn 40 jaar fietservaring over de bestaande fietspaden; 3. Het nieuwe fietspad zonde is van de vernieling van groen, te duur is en teveel onderhoud en toezicht vergt; 4. Hij benieuwd is of er één automobilist is die de auto laat staan na realisatie van het nieuwe fietspad.	Onderstaand volgt puntsgewijs de reactie van de gemeente: 1. De aanleg van de fietsverbinding is in de diverse onderzoeken naar nut en noodzaak als een kansrijke maatregel om het fietsverkeer te stimuleren beoordeeld. Bovendien kent het fietspad een groot gebruikerspotentieel. Over het nut en de noodzaak van de fietsverbinding Oude Spoorbaantracé is een memo opgesteld, dat te vinden is in bijlage 1 bij dit Eindverslag Inspraak en Vooroverleg. In dit memo wordt nader ingegaan op het gebruikerspotentieel en de kansen om het fietsgebruik te stimuleren. Aanleiding voor het opnemen van een snelle fietsverbinding in het maatregelenpakket “Grenscorridor” en het aanvragen van subsidie hiervoor is onderzoek van MuConsult (Met de fiets minder file; eindrapport nulmeting, MuConsult, 2007). Dit onderzoek heeft de volgende effecten als gevolg van de realisatie van hoogwaardige fietsroutes vastgesteld: 1. Op de kansrijke routes ziet een kwart tot een derde van de spitsrijders (automobilisten) de fiets als alternatief voor de auto;

	2. Een optimale fietsroute (comfortabel, volledig verlicht, vrijliggend en minder reistijd) verdubbelt nagenoeg het huidige aandeel fietsers op de onderzochte routes van 20% naar 38% ten koste van de auto. Dit kan een file schelen; 3. Optimalisatie van kansrijke fietsroutes reduceert filevertraging met 2 tot 6 procent. Bovenstaande effecten leveren een bijdrage aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en aan de reductie van akoestische belasting. Hiermee is er wel degelijk sprake van een positieve invloed op het milieu. 2. Zoals vermeld onder 1 is over het nut en de noodzaak van de aanleg van de fietsverbinding Oude Spoorbaantracé een memo opgesteld. In dit memo wordt ingegaan op de diverse onderzoeken die in het verleden omtrent nut en noodzaak zijn uitgevoerd en wordt ingezoomd op de ontwerpuitgangspunten van de nieuwe fietsverbinding. Beargumenteerd wordt dat nut en noodzaak van de fietsverbinding aanwezig zijn en dat de aanleg van het fietspad als onderdeel van het maatregelenpakket uit het Gebiedsakkoord N69 een meerwaarde heeft. Deze onderzoeken betreffen onder andere het DHV-rapport “Nieuwe kansen voor een oud spoor”, de Second Opinion van Accent Adviseurs en het rapport van MuConsult. In het rapport Second Opinion van Accent Adviseurs is onder meer het volgende gesteld: <i>Het toekomstige gebruik van het fietspad Oude Spoorbaantracé is in eerder uitgevoerde onderzoeken niet specifiek in beeld gebracht. Wel blijkt uit de onderzoeken dat er een groot gebruikerspotentieel bestaat. Gezien de beoogde uitvoering van het fietspad en de ligging is het volgens Accent adviseurs aannemelijk dat het fietspad intensief gebruikt zal gaan worden</i>. Later wordt door Accent Adviseurs hier het
--	---

	volgende aan toegevoegd: <i>“Ondanks dat het toekomstige gebruik specifiek voor het betreffende fietspad niet in beeld is gebracht, verwachten wij dat het fietspad veelvuldig gebruikt zal gaan worden. De centrale ligging, directheid, comfort en verkeersveiligheid liggen hier voornamelijk aan ten grondslag”</i>. Bovenstaande verwachting van Accent Adviseurs wordt gestaafd door de onderzoeksresultaten van MuConsult. Uit dit onderzoek blijkt namelijk het volgende: <i>“Motivatie potentiële fietsers: Redenen die potentiële fietsers geven om niet te fietsen, liggen met name in de afstand, reistijd en de kans op slecht weer. Daarnaast zeggen potentiële fietsers dat zij niet fietsen, omdat ze de route niet snel, comfortabel en veilig vinden. De potentiële fietser zegt overgehaald te kunnen worden om te fietsen als de fietsroutes directer en veiliger zouden zijn”</i>. 3. Het fietspad is een verantwoorde uitgave voor de gemeente Valkenswaard die bovendien in de toekomst een belangrijke meerwaarde voor de gemeente kan opleveren. Uit een vergelijking van de bestaande fietspaden en de nieuw aan te leggen fietsverbinding “Oude Spoorbaantracé” blijkt dat het niet mogelijk is om eenzelfde effect te bereiken op het leefklimaat en de fietsverkeersveiligheid door het opwaarderen van bestaande fietsroutes. Bovendien wordt geconcludeerd dat dit vele malen meer kosten met zich zal meebrengen (zie memo in bijlage 1). De kosten voor de gemeente Valkenswaard voor het aanleggen van de fietsverbinding zijn bovendien relatief gering. Een groot deel van de aanlegkosten wordt gedragen door een subsidie verkregen uit het programma Fiets Filevrij. Tot slot levert een reductie van het aantal autokilometers een belangrijke kostenbesparing op. Het DTU Transport, Technical University of Denmark heeft becijferd dat een autokilometer de maatschappij ongeveer zes keer zoveel kost als een fietskilometer. In dit onderzoek dat is gepubliceerd in Collection
--	---

	of Cycle Concepts 2012 van de Cycling Embassy of Denmark werd gekeken naar de kosten die verband houden met het voertuiggebruik, de tijd die men nodig heeft voor een verplaatsing, maar ook uitgaven die verband houden met verkeersonveiligheid, de impact op het milieu en de files werden meegenomen. Voor wat betreft toezicht en onderhoud; de fietsverbinding zal inderdaad onderhouden moeten worden en controles zijn ook nodig. Gezien de meerwaarde die de verbinding oplevert, is het deze investeringen waard. Voor wat betreft de vernieling van groen; er is een zorgvuldige afweging gemaakt. De aanleg van de fietsverbinding Oude Spoorbaantracé is een ingreep in de Ecologische Hoofdstructuur. Aanleg van een fietspad binnen een bestaand natuurgebied kan in beginsel leiden tot verstoring. Bij de beoordeling van verstoring die door het geplande fietspad in Valkenswaard veroorzaakt zal worden, dient allereerst de uitgangssituatie in ogenschouw genomen te worden. Het gaat hier niet om een nog aaneengesloten bosgebied, zonder wegen en paden en zonder recreatief gebruik. Ter plaatse van het fietspad is momenteel een zandpad aanwezig, dat intensief gebruikt wordt voor recreatieve doeleinden (wandelen, fietsen, paardrijden) en waarvan deels zelfs gemotoriseerd verkeer gebruik maakt. Het is een uitloopgebied voor de woonwijken in Waalre en Valkenswaard, waar honden worden uitgelaten, wordt gemountainbiked en gespeeld. In de huidige situatie is derhalve reeds sprake van verstoring ter plaatse van het tracé door fysieke aanwezigheid van mensen, geluid en verrommeling. Voor de aanwezige diersoorten kan worden gesteld, dat hieraan in zodanige mate gewinning heeft opgetreden, dat deze desondanks in de nabijheid van het
--	--

	zandpad voorkomen. Het huidige gebruik zal door aanleg van het fietspad echter veranderen door een toenemend gebruik van fietsers, met name in de ochtend en avond (woon-werkverkeer). Dit betekent tevens dat sprake zal zijn van aanvullende en veranderende verstoring van de omgeving. Dit is in de planvoorbereiding onderkend en er is hiervoor een compensatieplan opgesteld. Om (aanvullende) verstoring te beperken en compenseren worden de volgende maatregelen getroffen: - Verstoring door fysieke aanwezigheid van mensen en door lawaai wordt allereerst beperkt door het afsluiten van het fietspad voor gemotoriseerd verkeer. Daarbij hoort tevens de strikte handhaving van het gebruiksverbod voor bromfietzers. - Daarnaast wordt zichtbaarheid van het fietspad vanuit en uitstraling daarvan naar de omgeving (leefgebieden beschermde soorten) beperkt door het ontwikkelen van structuurrijke bosrandvegetaties. - Verstoring door verlichting, relevant voor vleermuizen, wordt zoveel mogelijk beperkt. De wijze van verlichting is hier specifiek op afgestemd. De nieuwe verlichting brandt slecht gedurende een korte periode van de ochtend en avond, bestaat uit LED-verlichting met lage intensiteit en geringe verstoring (geen UV-licht) en wordt langzaam op- en afgeschakeld. - Ter compensatie van de nog resterende verstoring door geluid worden verschillende andere zandpaden binnen het bosgebied afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Dat betekent dat in deze delen de verstoring juist zal afnemen. - Ter compensatie van de nog resterende verstoring door verlichting kan tevens verwezen worden naar de realisatie van de bosrandvegetatie. Deze zorgen voor een aanzienlijke
--	--

	kwaliteitsverbetering van het foerageergebied van vleermuizen, aangezien het voedselaanbod in de vorm van insecten hierdoor toeneemt langs het fietspad en de aangrenzende vennen. Aangezien de langs het tracé voorkomende gewone dwergvleermuis en laatvlieger slechts beperkt gevoelig zijn voor verlichting (zij komen ook in bebouwd gebied voor), kunnen zij van deze kwaliteitsverbetering profiteren. 4. Zie antwoord 1 en 2.
Volgnummer : 2 Inspreker : P.A. van Iersel Eksterlaan 4 5552 CB Valkenswaard Dagtekening : 4 december 2012 Ingekomen : 6 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk Beknopte samenvatting reactie: Inspreker geeft aan dat: 1. Hij het de gemeente kwalijk neemt eerst huizen aan de Eksterlaan te verkopen om vervolgens maatregelen neemt die van invloed zijn op het woongenot, zoals: a. Overlast van stappers in Eindhoven die het fietspad Oude Spoorbaantracé benutten; b. Overlast door brom- en snorfietsen; c. Sociale onveiligheid.	Onderstaand volgt puntsgewijs de reactie van de gemeente: 1a De fietsverbinding naar Eindhoven is bedoeld voor woon-werkverkeer. Vanzelfsprekend zal ook recreatief gebruik van het fietspad tot de mogelijkheid behoren. Extensieve dagrecreatie levert in de regel geen overlast op. De inrichting van het fietspad is erop gericht woon-werkverkeer te utiliseren. Om die reden brandt de verlichting uitsluitend wanneer nodig; de ochtend- en avondspits. 's Nachts zal het fietspad niet verlicht zijn, waardoor het geen aantrekkelijke route voor stappers zal zijn. 1b Brom- en snorfietsen zijn niet toegestaan op het fietspad. Fysieke maatregelen kunnen voorkomen dat brommobielen, quads en auto's van het tracé gebruik gaan maken. Om het gebruik van het fietspad door snor- en bromfietsen of crossmotors te voorkomen is handhaving door regelmatige controles (zoals dat overigens op alle fietspaden gebruikelijk is) mogelijk. 1c Waarborgen van sociale veiligheid is een belangrijk uitgangspunt van het fietspad, met name vanwege de ligging in het bos. Van sociale veiligheid is er alleen sprake wanneer gebruikers van het fiets voldoende zichtbaar zijn voor anderen. Wanneer het donker is, moet de zichtbaarheid mogelijk gemaakt worden door verlichting. Maar in het bos is de situatie

	anders dan in bijvoorbeeld een woonwijk waar bewoners zicht hebben op een fietspad. In het bos zijn er geen bewoners zicht hebben op het fietspad. Het gezien worden moet dan komen van mede gebruikers van het fietspad. Daarom is gekozen om alleen te verlichten in die perioden waar het fietspad goed gebruikt wordt. Dus in de ochtend en in de avond. Buiten die tijden is de verlichting uit om schijnveiligheid te voorkomen. Solitaire fietsers zouden anders de indruk hebben in de nacht dat het fietspad veilig gebruikt kan worden, omdat het voldoende is verlicht. Op dit tijden kan de sociale zekerheid ook niet gewaarborgd worden. Daarnaast is de doelstelling van het fietspad niet gelegen in het faciliteren van dergelijke fietsers, maar wel op het woon-werk verkeer. 's Nachts zijn voldoende andere fietspaden beschikbaar die zowel verlicht zijn, als waar ook autoverkeer zorgt voor voldoende zichtbaarheid.
Volgnummer : 3 Inspreker : B. Tetteroo en L. van Gerven Eksterlaan 5 5552 CB Valkenswaard Dagtekening : 19 december 2012 Ingekomen : 20 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Inspreker geeft aan dat: 1. Op de informatieavond is ons verteld dat de exoten (Amerikaanse eik) langs het toekomstige fietspad verwijderd worden. Is dat ook zo? In de bosrand van het aangrenzende sportpark staan deze exoten ook. Worden deze ook verwijderd? Is dit eventueel met het opplussen van het sportpark mee te	Onderstaand volgt puntsgewijs de reactie van de gemeente: 1. In het inrichtingsplan voor de bosranden is en het voorlopig ontwerp van de fietsverbinding is ruimte gelaten voor uitwerking in een beplantingsplan. Bij de uitwerking van de plannen worden de te planten soorten bepaald. Uw suggestie zal hierbij worden meegenomen in de afweging. 2. Ja, bij de inrichting van het fietspad en omgeving wordt waar mogelijk rekening gehouden met de bestaande situatie, indien dit het functioneren van de fietsverbinding niet belemmert. Met de poort kan rekening worden gehouden. 3. Er zal een lichtplan worden opgesteld dat tot doel heeft de verlichting van het fietspad optimaal te laten zijn en de verstoring minimaal. Dit laatste betreft met name de effecten voor flora en fauna, maar bijvoorbeeld op het gebied van lichthinder zal ook u hiervan profiteren. Daar waar mogelijk

nemen (werk met werk combineren)? 2. Wij gaan ervan uit dat er met de nieuwe aanplant en het fietspad rekening gehouden wordt met onze poort in onze afrastering (bestaande situatie) Kunt u dit bevestigen ? 3. Kan er met het plaatsen van de lichtmasten rekening gehouden worden met de aangrenzende bewoners? Bijvoorbeeld geen lichtmast voor de ingang van onze poort en niet in het midden van ons perceel). 4. Het bestaande pad is nu aan het begin afgesloten met een slagboom waarvan wij een sleutel hebben. Komen er bij de ingangen van het fietspad verwijderbare paaltjes (o.i.d.) voor met name de brandweer en bosbeheer? Kunnen wij als aangrenzende bewoners hiervan ook weer een sleutel krijgen? 5. Op welke wijze worden gemotoriseerd verkeer geweerd? 6. Hoe wordt voorkomen dat het fietspad gebruikt wordt door bromfietzers? 7. Kunnen er bij de toegangen van het fietspad rondomdront gepland worden, zodat er een mooie overgang ontstaat van de woonwijk naar het bos?	wordt rekening gehouden met aangrenzende percelen. 4. Zie inspraakreactie 1, antwoord 2. Voor wat betreft de technische uitwerking van het ontwerp moet worden vermeld dat dit in een later stadium plaatsvindt. Uw opmerking met betrekking tot het hebben van een sleutel wordt hierin meegenomen. 5. Zie Inspraakreactie 2, antwoord 1b. 6. Zie Inspraakreactie 2, antwoord 1b. 7. Zie Inspraakreactie 3, antwoord 1
Volgnummer : 4 Inspreker : J. van Mill Geenhovensedreef 8 5552 BD Valkenswaard Dagtekening : Inloopavond Ingekomen : Inloopavond Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Inspreker geeft aan dat: 1. Er geen noodzaak is voor de aanleg van het fietspad daar er al twee zijn; 2. Het nog verkeersonveiliger wordt op de Geenhovensdreef door een groter aanbod van verkeer;	Onderstaand volgt puntsgewijs de reactie van de gemeente: 1. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1 en 2; 2. Het fietspad Oude Spoorbaantracé sluit aan op de bestaande fietsstructuren nabij het kruispunt Geenhovensedreef-Eindhovenweg. Deze aansluiting is logisch en verkeersveilig, omdat hierdoor een extra oversteek wordt voorkomen. Aan weerszijden van de Geenhovensedreef zelf zijn vrijliggende fietspaden aanwezig. Extra fietsverkeer hier kan verkeersveilig en logisch worden afgewikkeld. 3. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 3. 4. De voorgestelde gewijzigde aanleg van de fietsverbinding achten wij niet wenselijk, omdat het doel en de ontwerpuitgangspunten van het Oude Spoorbaantracé een zo direct en comfortabel mogelijke verbinding eisen. De

3. Het fietspad geldverspilling is; 4. Beter aan ander tracélangs de jeugdherberg kan worden gekozen.	ontwerpuitgangspunten voor het fietspad Oude Spoorbaantracé zijn weloverwogen en op basis van landelijke richtlijnen gekozen. Deze ontwerpuitgangspunten dragen in belangrijke mate bij aan het toekomstig functioneren van de verbinding (zie ook memo in bijlage 1).
Volgnummer : 5 Inspreker : C. van Wijngaarde Merellaan 3 5552 BZ Valkenswaard Dagtekening : Inloopavond Ingekomen : Inloopavond Wijze inbreng: schriftelijk <i>Beknpte samenvatting reactie:</i> Inspreker geeft aan dat: 1. Er geen noodzaak is voor de aanleg van het fietspad daar er al twee zijn; 2. Het oversteken van de Eindhovenseweg nog onveiliger wordt, omdat het Oude Spoorbaantracé fietsers tegen de rijrichting in laat aansluiten. ; 3. De Merellaan niet is berekend op druk fietsverkeer; 4. Er overlast zal ontstaan voor de bewoners van de Merellaan en de Fazantlaan; 5. Het tracé beter over de hoofdvelden van H.O.D. kan lopen om vervolgens bij Stayokay aan te sluiten; 6. Het Oude Spoorbaantracé een favoriet wandelgebied is; 7. Het fietspad geldverspilling is.	Onderstaand volgt puntsgewijs de reactie van de gemeente: 1. Zie Inspiraakreactie 1, antwoord 1 en 2; 2. Het Oude Spoorbaantracé sluit aan op de bestaande fietsstructuren langs de Eindhovenseweg. Bij het kruispunt Eindhovenseweg – Geenhovensedreef – Merendreef kunnen fietsers via de bestaande structuren veilig oversteken. Fietsers richting Merendreef zullen (zoals nu ook het geval is) eerst de Geenhovensedreef moeten oversteken. Buiten de scope van het project Oude Spoorbaantracé wordt het betreffende kruispunt heringericht, waarbij het verder vergroten van de verkeersveiligheid aandachtspunt is. 3. Het tracé van de fietsverbinding zal niet over de Merellaan lopen, maar deze kruisen. Gezien de beperkte (auto)verkeersintensiteiten ter plaatse kan een veilige fietsoversteek worden gerealiseerd. 4. Zie inspraakreactie 2, antwoord 1a en 1b; 5. Zie Inspiraakreactie 4, antwoord 4. 6. Het gehele bos tussen Valkenswaard en Waalre wordt druk gebruikt door wandelaars en voor andere vormen van recreatie. Er zijn voldoende andere wandelpaden. De omvorming van één van deze paden tot een fietspad is te rechtvaardigen; 7. Zie inspraakreactie 1, antwoord 3.

Volgnummer : 6 Inspreker : C.J. Nieuwenstein Willibrorduslaan 72 5581 GH Waalre Dagtekening : 30 november 2012 Ingekomen : 7 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Inspreker geeft aan dat: 1. Zij eigenaar is van een perceel dat grenst aan het Oude Spoorbaantracé. Voor dit perceel heeft zij in het verleden (in 1992 en recent) een verzoek dat herbestemming naar “Wonen” ingediend. Dit verzoek is beide keren afgewezen. Onduidelijk is waarom er in Waalre (Treeswijklaan) en Valkenswaard (onderzoek golfbaan) wel nieuwe ontwikkelingen, zoals nu het nieuwe fietspad, worden mogelijk gemaakt, terwijl op haar perceel geen ontwikkeling wordt toegestaan met als argumentatie dat de natuurwaarden op haar perceel ontwikkeling niet wenselijk maken. 2. Zij de noodzaak voor de aanleg van de fietsverbinding onvoldoende vindt onderbouwd om een ingreep in de natuur te verantwoorden; 3. Zij van mening is dat er sprake is van rechtsongelijkheid, omdat de gemeente Waalre en de provincie in Waalre wel (woningbouw)ontwikkelingen toestaan en de gemeente Valkenswaard niet; 4. Er na realisatie van het fietspad Oude Spoorbaantracé geen ontsluitingsmogelijkheden meer zijn naar haar perceel; 5. Indien haar perceel de bestemming “Natuur” behoud, hier dan ook geen sprake dient te zijn van verstoring door licht en geluid; 6. Het fietspad uitsluitend gebruikt zou mogen worden door	Onderstaand volgt puntsgewijs de reactie van de gemeente: 1. De ontwikkelingen die in het verleden in de gemeente Waalre zijn gerealiseerd, staan los van het voorliggend bestemmingsplan. In geval van de aanleg van het fietspad “Oude Spoorbaantracé” is er sprake van een openbaar, maatschappelijk belang en wordt op basis van de hiervoor in de Verordening Ruimte van de provincie opgenomen regels gehandeld. Dit houdt onder andere in dat er een compensatieplan is gemaakt. Bij een individuele woningbouwontwikkeling dient eveneens op basis van de Verordening Ruimte een afweging te worden gemaakt. In uw geval is deze beoordeling voor u negatief uitgevallen. In beide gevallen is er sprake van toepassing van de ruimtelijke beleidsregels. Er is geen sprake van de door u gesuggereerde rechtsongelijkheid. 2. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1, 2 en 3. 3. Zie Inspraakreactie 6, antwoord 1; 4. Uw perceel is gelegen aan de Eindhovenseweg, waar een tweetal inritconstructies aanwezig is in de huidige situatie. 5. Zie Inspraakreactie 6, antwoord 2; <i>Aanvulling:</i> Uw perceel is gelegen op een afstand van minimaal 70 meter van het fietspad en grenst aan de Eindhovenseweg. Er is geen sprake van significante extra invloed als gevolg van de aanleg van de fietsverbinding. 6. U heeft gelijk als u stelt dat gemotoriseerd verkeer geen toegang kan hebben tot de fietsverbinding. E-bikes en dergelijke worden niet gerekend tot gemotoriseerd verkeer, omdat er geen sprake is van geluids- of andersoortige overlast. 7. Inspraakreactie 6, antwoord 1.
---	---

fietsen zonder hulpmotor, gezien de toegangsvereisten die in het gehele bos gelden; 7. Zij een gezamenlijke ontwikkeling van haar perceel en het naastgelegen perceel dat in eigendom is van de gemeente, wenselijk acht.	
Volgnummer : 7 Inspreker : B.P. Hiddinga Willibrorduslaan 132a 5581 GJ Waalre Dagtekening : 12 december 2012 Ingekomen : 18 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk <i>Beknorte samenvatting reactie:</i> Inspreker geeft aan dat: 1. Het fietspad niet moet worden aangelegd, omdat er geen verbetering van enige betekenis van het verkeersprobleem aan kan worden toegeschreven; 2. Er geen afweging is gemaakt tussen nut en noodzaak van het plan; 3. Niet is aangetoond in het rapport van DHV dat er een causaal verband is tussen de aanleg van het fietspad en een afname van het autoverkeer op de N69, terwijl uit eerder onderzoek (Oranjewoud) blijkt dat Nulplus-maatregelen (waaronder de aanleg van het fietspad) het autogebruik met minder dan 1% doet verminderen; 4. Indien een fietspad toch moet worden aangelegd, men betere alternatieven moet benutten, zoals: a. Gebruik voor het noordelijk deel het bestaande fietspad tussen N67 over de Dirk van Hornelaan en buig voor de bebouwing van Waalre in oostelijke richting af;	Onderstaand volgt puntsgewijs de reactie van de gemeente: 1. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1 en 2. 2. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1 en 2. 3. In het memo in bijlage 2 aangaande nut en noodzaak van de fietsverbinding wordt ingegaan op het genoemde rapport van Oranjewoud; 4a en 4b Zoals ook bij andere verbetervoorstellen is verwoord zijn de ontwerpuitgangspunten voor het fietspad Oude Spoorbaantracé weloverwogen en op basis van landelijke richtlijnen gekozen. Deze ontwerpuitgangspunten dragen in belangrijke mate bij aan het toekomstig functioneren van de verbinding (zie ook memo in bijlage 2). Genoemde verbetervoorstellen zorgen voor meer potentiële conflictpunten (zijstraten) en een extra oversteek van de N69. Dit wordt niet wenselijk geacht. 5. De geplande kruising van het fietspad met de Willibrorduslaan is gelijkvloers en dus niet ondergronds. De vormgeving wordt zo veilig mogelijk ontworpen, waarbij rekening wordt gehouden met zowel de aard van het fietspad als de drukte op de Willibrorduslaan. 6. Het fietsplan komt voort uit diverse beleidsplannen, zoals het luchtkwaliteitsplan, het fietsbeleidsplan en het Gebiedsakkoord N69. Bij deze plannen zijn ook reacties van burgers betrokken, via inspraakmogelijkheid, belangengroeperingen of democratisch gekozen organen. Bij het onderhavige bestemmingsplan is een inspraakavond georganiseerd en er is een voorontwerp ter inzage gelegd. Waardevolle bijdragen

b. Gebruik voor het zuidelijk deel de Lissevenlaan en sluit aan op het bestaande fietspad langs de N69. Dit kan ook bijdragen aan het oplossen van het probleem met sluipverkeer aldaar; 5. Het voorgestelde kruispunt Oude Spoorbaan-Willibrorduslaan verkeersonveilig is en een ondergronds alternatief sociaal onveilig; 6. De gemeente beter met de burgers samen kan werken aan een alternatief plan in plaats van kosten te maken voor advies.	vanuit inspraakreacties kunnen in het ontwerpbestemmingsplan worden meegenomen.
Volgnummer : 8 Inspreker : Fietzersbond P. Liefink Begoniapad 10 5551 AK Valkenswaard Dagtekening : 15 december 2012 Ingekomen : 21 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Inspreker geeft aan dat: 1. De Fietzersbond enthousiast is over het initiatief, omdat een fietspad over het Oude Spoorbaantracé een duidelijke meerwaarde heeft boven bestaande fietsroutes; 2. Uit de door Accent uitgevoerde second opinion naar nut en noodzaak van fietspad blijkt dat het fietspad procedureel noodzakelijk is; 3. Het fietspad is nuttig, omdat het zorgt voor een directe, korte en comfortabele verbinding tussen Valkenswaard en Eindhoven door: a. Centrale ligging en toegankelijkheid; b. Veilig door een beperkt aantal kruisingen en zeer beperkte mening van verkeer;	Akkoord

c. Het stimuleren van fietsgebruik door het bieden van meer keuzemogelijkheden; d. Aansluiting op de Slowlane Eindhoven; 4. Het fietspad is gelegen in een aangename omgeving en biedt kansen voor extensieve recreatie. Bij de uitwerking van het plan voldoende aandacht moet zijn voor (sociale) veiligheid, type verharding en aansluiting op het bestaande fietsroutenetwerk in Valkenswaard.	
---	--

3. Conclusie

De naar voren gebrachte Inspraakreacties hebben niet geleid tot een heroverweging van onze medewerking aan de vaststelling van het bestemmingsplan Oude Spoorbaantracé.

4. Wijzigingen naar aanleiding van de inspraakreacties en het vooroverleg

De ingekomen inspraakreacties hebben geleid tot een wijziging van het bestemmingsplan. Op basis van de inspraakreacties is in de toelichting nader ingegaan op het nut en de noodzaak van het aanleggen van de fietsverbinding. Hoofdstuk 3 van de toelichting is hierop aangepast.

De vooroverlegreactie van de provincie Noord-Brabant heeft geleid tot aanvulling van de toelichting. In paragraaf 5.2.3 wordt ingegaan op het herbegrenzingsverzoek van de EHS aan Gedeputeerde Staten. Ook wordt ingegaan op de borging (zowel financieel als feitelijk) van de compensatie. Tot slot zullen de aanduiding EHS-verwijderd en EHS-toegevoegd op de verbeelding worden opgenomen.

5. Ambtshalve wijzigingen

Om de regels beter te laten aansluiten bij de intentie voor de aanleg van de fietsverbinding is in de planregels in artikel 6.1 een maximale breedte van 3,5 meter voor het fietspad opgenomen.

Deze aanpassing is tevens beschreven in hoofdstuk 6 van de toelichting. Daarnaast is in paragraaf 5.2.5 een bronvermelding opgenomen voor wat betreft de uitspraak dat de aanleg van de fietsverbinding een kwart tot een derde van de spitsrijders zou kunnen verleiden tot het gebruiken van de fiets. Tot slot is aanvullend gemotiveerd waarom het bestemmingsplan economisch uitvoerbaar is (paragraaf 7.1).

Bijlagen

Bijlage 1: Toelichting nut en noodzaak “Oude Spoorbaantracé”

Betreft	Nut en noodzaak fietsverbinding Oude Spoorbaantracé
Ons kenmerk	WAL031-0018
Datum	4 maart 2013

Nut en noodzaak fietsverbinding Oude Spoorbaantracé

De aanleg van een snelle fietsverbinding tussen Valkenswaard en de High-Tech Campus in Eindhoven is onderdeel van het Gebiedsakkoord Grenscorridor N69. Samen met de overige maatregelen in het akkoord moet dit leiden tot een verbetering van de leefkwaliteit en de verkeersproblematiek aan en op de N69 tussen Valkenswaard en Eindhoven. Het opnemen van de fietsverbinding in het gebiedsakkoord is niet zonder reden gedaan. Het nieuwe fietspad over het Oude Spoorbaantracé levert een meerwaarde ten opzichte van de reeds bestaande fietspaden tussen Valkenswaard en Waalre. De ontwerputgangspunten van het nieuwe fietspad leveren hier een belangrijke bijdrage aan. De aanleg van een goede fietsverbinding zou echter nutteloos zijn zonder voldoende gebruikerspotentieel. Ook hiernaar is onderzoek gedaan in het kader van de subsidieaanvraag Fiets Filevrij (en later in diverse nut- en noodzaakonderzoeken). Het maatschappelijk nut om fietsgebruik te stimuleren is onomstreden. In geval de Grenscorridor N69 is het veranderen van vervoerswijze van auto naar fiets een onderdeel van het oplossen van de problemen. Directe en comfortabele fietsverbindingen dragen bij aan het stimuleren van het fietsgebruik. Aanleg van dit fietspad is daarnaast conform het mobiliteitsbeleid van de gemeenten en van de regio en het is een kostenefficiënte investering waarvan de financiering rond is. De meeste overheidstaken worden uitgevoerd vanwege het maatschappelijk belang. In dat geval dient het maatschappelijk nut op te wegen tegen de totale kosten. Dat is hier het geval.

1 Ontwerputgangspunten fietsverbinding Oude Spoorbaantracé

Het ontwerp van de fietsverbinding moet een optimaal gebruik van de verbinding tot stand brengen. Het is belangrijk hierbij de succesfactoren voor fietsverbindingen voor ogen te houden. MuConsult heeft in 2007 onderzoek gedaan naar het project 'met de fiets minder file' (MuConsult, 2007). Dit project was onderdeel van een breder project waarin door het (toenmalige) Ministerie van Verkeer en Waterstaat samen met stakeholders en andere overheden initiatieven werden ondernomen om op korte termijn duidelijke resultaten te boeken in de vermindering van de files in het kader van het project FileProof. De gedachte van het project 'met de fiets minder file' is dat door het verbeteren van fietsroutes, vooral op plaatsen waar de fiets een alternatief kan vormen voor filegevoelige trajecten op het hoofdwegennet, files kunnen worden verminderd. Het gaat om het stimuleren van het fietsgebruik voor het woonwerkverkeer over afstanden tot 15 kilometer. Er is onderzoek gedaan naar een vijftal fietsverbinding in Nederland.

Uit dit onderzoek blijkt een aantal succesfactoren voor het functioneren van een fietsverbinding. Naast reistijdverkortingen en autokosten hebben de volgende ontwerp/inrichtingsvoorwaarden een positieve invloed op het gebruik van fietsverbindingen:

- Verlichting: een volledig verlichte fietsroute kan het gebruik van de fiets stimuleren in vergelijking met een onvolledig verlichte fietsroute.

- Kwaliteit van het wegdek: Een egaal wegdek kan het gebruik ervan stimuleren ten opzichte van een wegdek met een beperkt aantal hobbels en drempels. Het effect van het kwaliteit van het wegdek is afhankelijk van het verschil tussen de huidige situatie en de situatie na het verbeteren van het wegdek.
- Type fietsroute: Een fietsroute met geheel vrijliggend fietspad kan tot een toename van fietsers leiden in vergelijking met een fietsroute met fietsstrook of fiets op rijbaan.
- Snelle fietsverbindingen: Een fietsroute zonder onderbrekingen (kruispunten en verkeerslichten) kan het fietsgebruik doen toenemen als deze eerst meerdere onderbrekingen had.

Bovenstaande kenmerken van een fietsverbinding komen voor een groot deel terug in de richtlijnen die zijn opgenomen in de landelijke Ontwerpwijzer fietsverkeer (CROW- publicatie 230). In genoemde ontwerpwijzer zijn kwaliteitseisen opgenomen waaraan fietsvriendelijke infrastructuur zou moeten voldoen:

- Samenhang: de fietsinfrastructuur dient een samenhangend geheel te vormen. Routes staan niet op zichzelf en diverse netwerken sluiten op elkaar aan en vormen samen een geheel. Eenvoudig gesteld; je moet met de fiets ergens kunnen komen.
- Directheid; de fietser wordt een zo direct mogelijke route geboden, zodat omrijden tot het minimum beperkt wordt.
- Aantrekkelijkheid; de fietser wordt een aantrekkelijke omgeving en vormgeving geboden, zodat fietsen aantrekkelijk wordt. Ook het vermijden van belemmeringen (hoogteverschillen, kruisend verkeer etc) dienen tot het minimum beperkt te worden.
- Veiligheid; gezien de fietser een kwetsbare verkeersdeelnemer is, is het belangrijk dat de veiligheid geborgd wordt. Dit kan onder andere bereikt worden door de fietser zo veel mogelijk te scheiden van andere verkeerssoorten, geen obstakels langs de weg/ pad, zo veel mogelijk conflicten mijden.
- Comfort; onder comfort wordt verstaan het zo veel mogelijk voorkomen van oponthoud en hinder. Ook de kwaliteit van de verharding en de overgang van soorten verharding. Verder spelen ook vlakheid en hoogteverschillen een rol als het gaat om comfort.

De fietsverbinding Oude Spoorbaantracé voldoet aan bovengenoemde kenmerken en richtlijnen. Hieronder zal puntgewijs op deze aspecten worden ingegaan.

Samenhang

De fietsverbinding vormt een belangrijke aanvulling op het Slowlane concept. De Slowlane vormt een verkeersveilige, directe en comfortabele fietsverbinding tussen de economische centra in het gebied rond Eindhoven en belangrijke woonlocaties. Belangrijk is de herkenbaarheid als hoofdfietsstructuur. Daarnaast moet het fietspad geschikt zijn voor grote groepen gebruikers met verschillende vormen van fietsen. Ook het Slowlane-concept is gebaseerd op de uitgangspunten uit de landelijke Ontwerpwijzer fietsverkeer.

De belangrijke woonlocaties en het centrum van Valkenswaard als recreatief-economisch kerngebied worden middels het fietspad Oude Spoorbaantracé op de Slowlane aangesloten met een moderne, rechtstreekse en veilige fietsverbinding. De uitstraling van deze verbinding sluit aan op de ontwerputgangspunten van de Slowlane, hetgeen de herkenbaarheid van de route vergroot.

Voorts wordt aangesloten op de bestaande fietsnetwerken in Valkenswaard en Waalre. Dit geldt ook voor de aftakking richting Dommelen.

Directheid

Het fietspad Oude Spoorbaantracé moet een zo kort mogelijke verbinding tussen woon- en werklocaties vormen. Niet alleen de lengte van een route is daarin belangrijk, maar ook de reistijd. Rietveld en Daniel (2004) hebben aangetoond dat gemeentelijk fietsbeleid een positieve invloed heeft op het fietsgebruik. Een verkorting van de reistijd per fiets (ten opzichte van de reistijd per auto) van 10 % leidde tot een 3 % hoger fietsgebruik. Het tracé van het fietspad Oude Spoorbaantracé naar de belangrijkste werklocatie (De High-Tech Campus) en omliggende werklocaties, ontsloten door Slowlanes, is korter dan de bestaande fietspaden. De kortste route die men nu met de fiets kan nemen tussen Valkenswaard en Waalre loopt vanaf het kruispunt N69 – Merendreef via het fietspad aan de N69 tot aan de Lissevenlaan en vervolgens door Aalst naar de Burgemeester Mollaan (via Prinses Margrietlaan en Azelaalaan of Juliana de Lanoylaan). Dit is een route van ongeveer 6,6 km met vele kruisingen. Het tracé van het fietspad Oude

Spoorbaan is ongeveer 5,8 km lang en kent slechts twee kruisingen (Eksterlaan in Valkenswaard en Willibrorduslaan).

Aantrekkelijkheid

De fietsverbinding Oude Spoorbaantracé biedt een route door een aantrekkelijke omgeving zonder de hinderlijke aanwezigheid van aanzienlijke aantallen auto's. Dit is bij de bestaande fietsroutes niet het geval.

Oranjewoud heeft bij het opstellen van het planMER "Gebiedsopgave Grenscorridor N69" een verkeersmodel laten maken. Uit dit verkeersmodel blijkt dat op de N69 tussen Valkenswaard en Aalst en ook in de kern Aalst als gevolg van het gekozen voorkeursalternatief een aanzienlijke reductie van de verkeersintensiteiten wordt bereikt. Dit houdt echter niet in dat de N69 een rustige landweg zal worden. Het blijft een belangrijke verkeersader (zie het verkeersmodel in deel B van het planMER). Op het gehele tracé, maar met name in de kern van Aalst, waar de bestaande fietspaden dichtbij de rijbaan liggen, levert dit een minder aantrekkelijke en minder gezonde fietsroute op. Hetzelfde geldt voor de verkeersintensiteiten op de Heikantstraat en in de kern Waalre.

Uit onderzoek van de GGD Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden en de Universiteit Utrecht blijkt dat op fietsroutes met veel autoverkeer de blootstelling aan luchtverontreiniging tot 40% hoger dan op fietsroutes met minder autoverkeer. In dit onderzoek wordt dan ook het volgende aanbevolen: *"Lokale overheden kunnen zorgen dat doorgaande fietsroutes worden aangelegd die zijn gescheiden van het gemotoriseerd verkeer, of liggen langs wegen met weinig verkeer. Dat zal de blootstelling van fietsers verminderen. Fietsers kunnen zelf hun blootstelling verlagen door te kiezen voor verkeersluwe routes. Het zou helpen als fietsrouteplanners ook routes met lage luchtverontreiniging tonen"*.

De fietsverbinding zal gedurende de ochtend- en avondspits indien noodzakelijk (in de wintermaanden) over het gehele tracé worden verlicht. Dit bevordert de aantrekkelijkheid van de route.

Veiligheid

De verkeersveiligheid van de fietser is van belang voor het functioneren van de route. Hierbij speelt een tweetal zaken een rol. Het eerste is de wijze waarop kruisingen met andere soorten (gemotoriseerd) verkeer zijn vormgegeven. Het tweede is de veiligheid op het fietspad zelf.

Het uitgangspunt bij de aanleg van het fietspad Oude Spoorbaantracé is dat de route zoveel mogelijk conflictvrij is, dat de fietser topprioriteit krijgt en dat er voor de fietser zo min mogelijk stops zijn. Dit uit zich in het beperken van de hoeveelheid kruisingen met wegen. Daar waar wel een kruising met autoverkeer voorkomt, moet deze zo optimaal mogelijk worden ingericht om de verkeersveiligheid te vergroten. In het geval van het fietspad Oude Spoorbaantracé is dit met name de kruising met de Willibrorduslaan. De Willibrorduslaan is een drukke weg met veel verkeersbewegingen. Het is lastig om een kruising met een drukbereden fietspad veilig vorm te geven. Daarnaast is de inpassing van de kruising lastig vanwege de aantakking van de Lissevenlaan op de Willibrorduslaan en een tweetal inritten. Ten behoeve van het bestemmingsplan zijn ontwerpen gemaakt van mogelijke kruisingen. In overleg met Veilig Verkeer Nederland is geconcludeerd dat een tunnel onder de Willibrorduslaan daar de meest veilige optie is. Een tunnel is echter financieel niet haalbaar. Daarom is in overleg met Veilig Verkeer Nederland gekozen voor het meest optimale alternatief, een zogenaamde bajonetaansluiting. Gelet op de complexe situatie en het streven naar een zo veilig mogelijk kruispunt, kan het zijn dat bij het verder uitwerken van het ontwerp, de vormgeving of de aantakking van fietspad, ruiterspad of voetpad wijzigen. Om te voorkomen dat een dergelijke wijziging van het ontwerp ten behoeve van de veiligheid niet past binnen de bestemming, is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Met het doorlopen van een procedure kunnen burgemeester en wethouders de eventuele wijziging alsnog doorvoeren.

De verkeersveiligheid op het fietspad zelf wordt bevorderd door de breedte (3,5 meter op de hoofdverbinding). Deze breedte komt voort uit de wens om een veilige fietsverbinding te maken met een hogere ontwerpsnelheid dan de traditionele fietspaden. Er kan op die manier een snellere verbinding tot stand worden gebracht. De reden voor het hanteren van een hogere ontwerpsnelheid is gelegen in de nieuwe typen fietsen die op de markt zijn gekomen en zullen komen. Zo groeit de populariteit van de elektrische e-bikes enorm en wordt ook vaker gebruikt

gemaakt van ligfietsen (in verschillende vormen en maten). Met deze fietsen is het mogelijk hogere snelheden te behalen. Het veilig inhalen van andere gebruikers van de fietsverbinding is essentieel. Daarnaast groeit het aandeel brede fietsen, zoals de moderne bakfiets. Een traditioneel fietspad is minder veilig dan een modern, breed fietspad.

Waarborgen van sociale veiligheid is een belangrijk uitgangspunt van het fietspad, met name vanwege de ligging in het bos. Van sociale veiligheid is alleen sprake wanneer gebruikers van het fietspad voldoende zichtbaar zijn voor anderen. Door te zorgen voor goede verlichting tijdens de perioden dat er veel fietsers van het fietspad gebruik maken, is de sociale veiligheid gewaarborgd. Buiten die tijden is de verlichting uit, om schijnveiligheid te voorkomen. Solitaire fietsers zouden anders in de nacht de indruk hebben dat het fietspad veilig gebruikt kan worden, omdat het voldoende is verlicht.

Comfort

Comfort en aantrekkelijkheid van de route zijn zaken die een directe relatie met elkaar hebben. Een comfortabele route is een route met zo min mogelijk hinder en oponthoud. Zoals eerder beschreven is het aantal stops op het fietspad Oude Spoorbaantracé zeer gering. Er is dus weinig sprake van oponthoud. Hinder van autoverkeer is eveneens zeer beperkt. Door de breedte en inrichting van de fietsverbinding wordt de herkenbaarheid als hoofd fietsroute vergroot. Bijkomend voordeel is dat hinder veroorzaakt door overige fietsers op het tracé tot een minimum wordt beperkt. Bij snelheidsverschillen kan goed, veilig en snel worden ingehaald. Het tracé kent daarnaast geen noemenswaardige hoogteverschillen die beperkend zijn voor de gebruiker. Tot slot zal de verharding glad worden afgewerkt, zodat het bijdraagt aan het fietscomfort.

2 Gebruikerspotentieel

In verschillende fases van onderzoek naar de haalbaarheid van de fietsverbinding “Oude Spoorbaantracé” is onderzoek gedaan naar het gebruikerspotentieel. In 2009 is in het kader van de subsidieaanvraag Fiets-Filevrij onderzocht wat het fietsgebruik in de regio nu is en hoe gerichte maatregelen dit kunnen verbeteren (Potentie fietsroute en analyse woon-werkrelatie, Definitieve aanvraag subsidie ‘Fietsfilevrij’ fietspad Oude spoorbaantracé Valkenswaard – Waalre – Eindhoven). Onderstaand wordt uit dit onderzoek geciteerd:

“De potentiële markt voor rechtstreekse fietsverbindingen betreft verplaatsingen met een maximale afstand van 15 kilometer. Deze afstand wordt als maximale afstand beschouwd waarbij het aantrekkelijk is de fiets te gebruiken voor het woon - werkverkeer. De afstand tussen Valkenswaard en het centrum van Eindhoven bedraagt ongeveer 10 kilometer. De afstand tot andere belangrijke economische centra is nog korter. De verbinding beschikt derhalve over een grote potentie voor een hoog aandeel fiets in de modal-split (van auto- naar fietsgebruik). In de gebiedsopgave grensridor N69 die door adviesbureau Raadhuis in februari 2009 opgesteld is, wordt de potentie van de fiets op de corridor Valkenswaard Eindhoven beschreven. “Een kwart van alle verplaatsingen in het SRE-gebied vindt plaats met de fiets. Dat lijkt veel, maar in vergelijking met andere stedelijke gebieden is het aan de bescheiden kant. De auto wordt verhoudingsgewijs meer gebruikt dan het landelijke gemiddelde. Er ligt derhalve een uitdaging om het fietsgebruik verder te stimuleren. De afstand tussen Valkenswaard en Eindhoven - en daarmee ook tussen Aalst en Eindhoven – alsmede de gestrektheid van de verbinding zorgen ervoor, dat de fiets als vervoerswijze voor het woon-werkverkeer en woonschoolverkeer op deze relatie kansrijk is. Daarvoor moet echter wel geïnvesteerd worden in de voorzieningen voor de fiets. In het Regionaal akkoord Bereikbaarheidsprogramma Zuidostvleugel Brabantstad wordt ingezet op het realiseren van een ster- en regionaal fietsnetwerk, van stalling- en oversteekvoorzieningen bij drukke routes en comfortverbetering van het reeds bestaande netwerk. Tevens wordt gedacht aan verfijning van het fietsnetwerk op de corridor, waardoor de bereikbaarheid voor fietsers toeneemt. Concreet gaat het om de nieuwe fietsroute via het oude spoorbaantracé tussen de Europalaan (Valkenswaard-noord) en de Professor Holstlaan (HTC Eindhoven). Op langere termijn kunnen technische innovaties de mogelijkheden van de fiets voor dagelijks gebruik verder vergroten, bijvoorbeeld door de actieradius te verhogen(elektrische fiets etc).”

Er bestaan dus kansen voor het stimuleren van het fietsverkeer door het aanleggen van het fietspad Oude Spoorbaantracé. Het gebruikerspotentieel voor dit fietspad is groot. De provincie Noord Brabant heeft in 2009 een fietstelling uitgevoerd op de N69 tussen Valkenswaard en Waalre. Uit de telling blijkt dat ongeveer 1700 fietsers dagelijks gebruik maken van de verbinding tussen Valkenswaard en Eindhoven langs de N69. In het rapport “De potenties voor

ontlasting van het wegennet door de fiets voor zeven stedelijke regio's" (Ecorys, juli 2009) is de verdeling tussen auto, fiets en OV voor verschillende routes bekeken in onder meer de omgeving Eindhoven. Uit dit onderzoek blijkt dat er relatief veel wordt gefietst door forenzen naar het centrum van Eindhoven. Vanuit de gehele regio bedraagt het aandeel namelijk 39%. Vanuit Valkenswaard echter is het aandeel dat fietst voor het woon- werkverkeer slechts 18%. Er liggen daarom aanzienlijke kansen om de automobilist te verleiden te gaan fietsen. Uit het Ecorys onderzoek blijkt dat ruim 2500 potentiële forenzen vanuit Waalre en Valkenswaard verleid kunnen worden. Zij kunnen dagelijks gaan fietsen, zeker met de realisatie van de snelfietsroute. Dit gaat met name ten koste van verplaatsingen met de auto op deze route.

Onderzoek van MuConsult (2007) heeft vastgesteld dat als gevolg van de realisatie van hoogwaardige fietsroutes op de kansrijke routes een kwart tot een derde van de spitsrijders (automobilisten) de fiets ziet als alternatief voor de auto. Een optimale fietsroute (comfortabel, volledig verlicht, vrijliggend en minder reistijd) verdubbelt nagenoeg het huidige aandeel fietsers van 20 naar 38 procent ten koste van de auto. Ook blijkt dat een hoogwaardige fietsverbinding de filevertraging met 2% tot 6% kan reduceren. Dit onderzoek bevestigt hiermee de potenties van een fietspad. Andersom geldt dat een automobilist zich pas laat verleiden om te gaan fietsen als alternatief volwaardig is. Dat is zonder dit extra fietspad niet het geval.

Specifiek voor de fietsverbinding Oude Spoorbaantracé zijn eveneens haalbaarheidsstudies uitgevoerd. Ten eerste is dit het rapport van DHV: (Nieuwe kansen voor een oud spoor? Een nut en noodzaak onderzoek naar een fietsverbinding over het spoorwegtracé Valkenswaard, Waalre en Eindhoven, DHV, 2010).

In dit rapport worden (o.a.) de volgende conclusies getrokken:

- Op zich zijn er voldoende fietsverbindingen van Valkenswaard naar Eindhoven, maar deze fietsverbindingen zijn onvoldoende om automobilisten zo ver te krijgen om de auto te verruilen voor de fiets. Deze modal shift kan wel worden bereikt met een hoogwaardige fietsverbinding die comfortabel en veilig is en een korte en samenhangende route biedt voor forenzen. Zonder de fietsverbinding vervalt één van de maatregelen voor de verbetering van de luchtkwaliteit, zonder dat er op voorhand een alternatief voor handen is.
- Een hoogwaardige en veilige fietsverbinding biedt een duidelijke meerwaarde voor de forens om de auto te verruilen voor de fiets. De fietsverbinding op het Oude Spoorbaantracé is de rechtstreekse en logische route van de woongebieden in Valkenswaard en Waalre naar de economische centra in Eindhoven. De fietsverbinding heeft niet alleen positieve effecten voor luchtkwaliteit, bereikbaarheid en leefbaarheid, maar past ook goed binnen de uitstraling van de gemeente en biedt kansen voor toerisme. Met een beperkte gemeentelijke bijdrage kan de fietsverbinding gerealiseerd worden.

Het onderzoek van DHV is opgevolgd door een Second Opinion die is uitgevoerd door Accent Adviseurs. In dit onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- Accent adviseurs acht de aanleg van het fietspad Oude Spoorbaantracé nuttig en wel om de volgende redenen:
 - o Het fietspad zorgt voor een directe en comfortabele verbinding tussen Valkenswaard en Eindhoven.
 - o Het fietspad is centraal gelegen en makkelijk toegankelijk voor het fietsverkeer vanuit Valkenswaard-kern.
 - o Het fietspad heeft een meerwaarde ten opzichte van de bestaande fietsverbindingen. Er zijn meer keuzemogelijkheden voor fietsverkeer om in Eindhoven te geraken. Hiermee wordt het fietsgebruik gestimuleerd.
 - o Het fietspad is verkeersveiliger ten op zichte van de bestaande trajecten. Dit komt voornamelijk door het aanzienlijk minder aantal aansluitingen van zijwegen, bovendien is er nauwelijks menging met autoverkeer.
 - o Het fietspad is gelegen in een aangename omgeving. Hierdoor fietst men prettig. Daarnaast heeft het toegevoegde waarde als het gaat om recreatie.
- Accent adviseurs is naar aanleiding van bovenstaande bevindingen van mening dat er voldoende meerwaarde te verwachten valt om de aanleg van het fietspad Oude Spoorbaantracé te rechtvaardigen. Ondanks dat het toekomstige gebruik specifiek voor het betreffende fietspad niet is aangetoond, verwachten wij dat het fietspad veelvuldig gebruikt zal gaan worden. De centrale ligging, directheid, comfort en verkeersveiligheid liggen hier voornamelijk aan ten grondslag.

Naast bovengenoemde rapporten is ook in het kader van het opstellen van het planMER door Oranjewoud onderzoek uitgevoerd naar de effecten van Nulplusmaatregelen (waaronder de aanleg van een fietsverbinding) op de verkeersintensiteiten. Voordat het planMER gereed was is als bijlage bij het gebiedsakkoord een onderzoeksrapport gevoegd, waarin het keuzeprocess om te komen tot een voorkeursalternatief is beschreven (Oranjewoud, 2010). Ten aanzien van het pakket Nulplus wordt het volgende geconcludeerd:

- “Maatregelpakket Nulplus leidt tot een afname van het gebruik van de auto, maar in relatief beperkte mate (minder dan 1%). Maatregelpakket Nulplus leidt daarnaast tot een betere regulering van het verkeer: verkeer op die wegen waar het thuishoort, maar ook tot een verplaatsing van verkeer naar wegen waar het niet thuishoort. Nulplusmaatregelen zijn waardevol en dragen bij aan de doelstelling van de Gebiedsopgave, maar hebben alleen (zonder aanvullende maatregelen) onvoldoende oplossend vermogen.”

Bovenstaande conclusie geeft een indicatie van de effecten. Het onderzoek is uitgevoerd op structuurniveau, dat niet specifiek is uitgevoerd voor het wegvak tussen Valkenswaard en Waalre, maar voor een zeer groot studiegebied (van Eindhoven tot en met Lommel en van Leende tot en met Eersel). De uitwerking is nog niet op het detailniveau zoals in een bestemmingsplan of besluit-m.e.r. Dit is meer uitgebreid onderzocht in het later uitgevoerde planMER (Oranjewoud, 2011).

In dit planMER van Oranjewoud staan de volgende passages over fietsmaatregelen:

- “Fietsmaatregelen zorgen ervoor dat er directere en comfortabele fietsroutes ontstaan. Als door deze maatregelen de rijtijd afneemt, wordt de fiets als vervoermiddel interessanter op de kortere verplaatsingsafstanden. Het effect van de regionale (H)OV-maatregelen en fietsmaatregelen op een vermindering van het regionale autoverkeer is relatief beperkt. Dit wil echter niet zeggen dat het inzetten op deze maatregelen zinloos is. Kwalitatief goede fiets- en OV-voorzieningen kunnen op lokaal niveau zeker tot een verschuiving in de vervoerwijzekeuze leiden. Zeker omdat de afstanden tussen de herkomsten en bestemmingen (Valkenswaard; Waalre; Aalst; centrum Eindhoven; de Run; de Hurk; Acht; Ekkersrijt) gering zijn;
- “In alle alternatieven worden maatregelen genomen die bijdragen aan een gezonde leefomgeving. De aanleg van een snelle fietsverbinding tussen Valkenswaard en Eindhoven stimuleert het gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer”.

Geconcludeerd kan worden dat ook in de rapporten van Oranjewoud ten aanzien van de Nulplusmaatregelen, waarvan de aanleg van een snelle fietsverbinding onderdeel is, beargumenteerd wordt dat deze een essentieel onderdeel van het totale maatregelenpakket zijn. Niet voor niets worden de Nulplusmaatregelen in elk kansrijk combinatiealternatief opgenomen.

3 Alternatieven

Tussen Valkenswaard en Eindhoven liggen twee fietsroutes, die als alternatief voor de fietsverbinding op het Oude Spoorbaantracé kunnen dienen. Het betreft aan de westkant het fietspad over de Nieuwe Waalrese weg, Heikantstraat, Wollenbergstraat, Willibrorduslaan, Ansbalduslaan en Dirck van Hornelaan en aan de oostkant via het fietspad langs de huidige N69 (Eindhovenseweg). Uit het eerder aangehaalde onderzoek (Ecorys, 2009) blijkt dat met deze huidige fietsverbindingen het aandeel aan fiets in het woon-werkverkeer tussen Valkenswaard en Eindhoven slechts 18% bedraagt, terwijl dit voor de overige fietspaden in de regio 39% is. De huidige verbindingen zijn kennelijk onvoldoende om het woon-werkverkeer per fiets te faciliteren. Vanuit de Ontwerpwijze fietsverkeer (CROW – publicatie 230) bezien, kan het volgende worden geconcludeerd.

Samenhang en directheid

Het bestaande fietspad langs de N69 kent alleen een directe verbinding tussen de kernen Valkenswaard en Aalst. Met andere bestemmingen bestaat er geen directe verbinding. Wel vormt het een schakel tussen de fietsnetwerken van de gemeente Valkenswaard, Waalre en Eindhoven.

Fietsverkeer heeft regelmatig te maken met onderbrekingen in het traject door zijaansluitingen met kruisend autoverkeer. Belangrijk is dat via de bestaande fietsroute langs de N69 men geen directe verbinding heeft met de belangrijke werklocatie in het zuiden van Eindhoven: De High-Tech Campus. In Aalst of Eindhoven zal de fietser een route over bestaande wegen moeten

zoeken om deze belangrijke werklocatie te bereiken. Bovendien sluit de bestaande fietsroute niet direct aan op de Slowlane.

Het bestaande fietspad langs de Heikantstraat vormt een schakel tussen de fietsnetwerken van de gemeente Valkenswaard, Waalre en Veldhoven. De fietsverbinding kent geen directe verbinding tussen de kernen Valkenswaard en Waalre, het schampt de kernen min of meer. Er bestaat min of meer wel een directe verbinding met ASML en Maxima Medisch Centrum in Veldhoven. Het vormt geen directe verbinding met de High-Tech Campus of het centrum van Eindhoven. Fietsverkeer heeft regelmatig te maken met onderbrekingen in het traject door zijaansluitingen met kruisend autoverkeer.

Aantrekkelijkheid

Het huidige fietspad langs de N69 is gelegen in een aantrekkelijke omgeving. De fietsvoorziening ligt voor een groot deel echter direct aan de rijbaan en het autoverkeer veroorzaakt stank en geluidsoverlast. Verder zijn er regelmatig zijstraten en inritten die overgestoken dienen te worden en oponthoud bij verkeerslichten. Mede door de bestaande verkeersdruk kunnen de wachttijden voor de verkeerslichten behoorlijk oplopen.

Het fietspad langs de Heikantstraat kent ongeveer dezelfde beperkingen als het fietspad langs de N69. De omgeving is aantrekkelijk, maar de hinder van autoverkeer is aanzienlijk.

Veiligheid

Voor beide bestaande fietspaden geldt dat de fietsvoorzieningen niet over het hele traject vrijliggend van de rijbaan zijn gelegen. Op een aantal locaties is het aanliggende fietspad smal en is er nauwelijks tot geen ruimte tussen fietspad en autoverkeer. Conflicten tussen fiets en (vracht)autoverkeer komen regelmatig voor (zij het meer op de N69 dan op de Heikantstraat). Bovendien zijn er vele in- en uitritten en zijstraten.

In de fietsverbinding over de Heikantstraat in het bijzonder zit een knelpunt in de aansluiting van het fietspad op de Heikantstraat/Wollenbergstraat enerzijds en de Dirck van Hornelaan anderzijds. Het merendeel van de fietsers gebruikt de route via de verkeersluwe woonstraten Beukenlaan-Eikenlaan om bij de Willibrorduslaan over te steken naar de Ansbalduslaan/Dirk van Hornelaan. Op deze locatie zijn geen voorzieningen voor de fietsers aanwezig om de drukke verkeersstroom in twee fasen over te steken en is de veiligheid in het geding omdat de fietsers niet in een rechte lijn kunnen oversteken

Comfort

Het traject van het fietspad langs de N69 bestaat uit verschillende verhardingssoorten. Deels zijn dit tegels of asfalt waarvan de kwaliteit wisselend is. Verder heeft de fietser regelmatig te maken met onderbreking door verkeerslichten en zijaansluitingen.

Het traject van het fietspad langs de Heikantstraat bestaat grotendeels uit asfalt, waarvan de kwaliteit wisselend is. Verder heeft de fietser regelmatig te maken met onderbreking door zijaansluitingen. Hierbij heeft de fietser wel voorrang.

Mogelijke verbeteringen

Aan de kwaliteit van de bestaande fietspaden kan iets worden gedaan. De verharding kan worden vervangen om het comfort te verhogen. Het terugbrengen van het aantal potentiële conflictpunten met kruisend autoverkeer is echter lastig, gezien het grote aantal zijwegen en in- en uitritten. Bovendien is het in de kernen niet mogelijk fietsverkeer (bijvoorbeeld bij het afstellen van VRI's) altijd voorrang te verlenen op autoverkeer.

De fietsverbinding langs de N69 sluit niet direct aan op de belangrijkste werklocatie in Eindhoven-Zuid, de High-Tech Campus. De fietsverbinding langs de Heikantstraat sluit via de Dirck van Hornelaan wel aan op de High Tech Campus, maar er is geen directe fietsroute tussen de Heikantstraat/Wollenbergstraat en de Dirck van Hornelaan. Om één van beide verbindingen aan te passen met eenzelfde directheid, comfort en veiligheid als het fietspad over het Oude Spoorbaantracé, is -gelet op de bestaande bebouwing en wegennetwerk- erg lastig te realiseren. Tot slot kunnen de bestaande fietspaden niet worden ingericht en ontworpen als een hoogwaardige verbinding die qua uitstraling en herkenbaarheid aansluit bij de Slowlane. Een fietspad met een breedte van 3,5 meter kan niet worden aangelegd ter plaatse van de huidige fietspaden, omdat de ruimte hiertoe op veel locaties ontbreekt. Hiermee kan niet over het gehele tracé een duurzame en robuuste verbinding worden gerealiseerd, waarbij een hogere ontwerpsnelheid kan worden gehanteerd. Bovendien levert een verbreding van het bestaande

fietspad tussen Valkenswaard en Aalst (waar de ruimte vaak wel aanwezig is) net zoals bij de aanleg van een fietsverbinding over het Oude Spoorbaantracé een ingreep in de Ecologische Hoofdstructuur op.

4 Conclusie nut en noodzaak fietsverbinding “Oude Spoorbaantracé”

De meerwaarde van een comfortabele en snelle fietsverbinding tussen Valkenswaard en de High-Tech Campus wordt in de diverse uitgevoerde onderzoeken onderschreven. De directe aansluiting op de Slowlane maakt het hoogwaardige fietsnetwerk rond Eindhoven completer. Alternatieven voor de aanleg van een nieuwe fietsverbinding kunnen niet hetzelfde bieden op het gebied van robuustheid, comfort, directheid en veiligheid. Ze zijn daarmee niet geschikt om de gewenste modal shift van auto naar fiets voor woon-werkverkeer te realiseren. De aanleg van een nieuwe, snelle fietsverbinding maakt bovendien in elk, kansrijke onderzocht alternatief voor een grenscorridor N69 deel uit van het maatregelenpakket en de waarde ervan wordt onderschreven. Nut en noodzaak van het fietspad Oude Spoorbaantracé zijn afdoende aangetoond.

Literatuur

Piet Rietveld and Vanessa Daniel, *Determinants of bicycle use: do municipal policies matter?* Transportation Research Part A 38 (2004), pp. 531-550

MuConsult, *Met de fiets minder file, eindrapport nulmeting*, (2007) AVV150.002

CROW, *Ontwerpwijzer fietsverkeer* (2006), CROW-publicatie 230.

Raadhuis Adviesbureau, *Gebiedsopgave grenscoorridor N69* (2009)

SRE, *Definitieve aanvraag subsidie 'Fietsfilevrij' fietspad Oude spoorbaantracé Valkenswaard – Waalre – Eindhoven* (2009)

Ecorys, *"De potenties voor ontlasting van het wegennet door de fiets voor zeven stedelijke regio's"* (2009)

DHV, *Nieuwe kansen voor een oud spoor? Een nut en noodzaak onderzoek naar een fietsverbinding over het spoorwegtracé Valkenswaard, Waalre en Eindhoven*, (2010).

Accent Adviseurs, *Second opinion fietspad Oude Spoorbaantracé* (2012)

Oranjewoud, *Onderzoeksrapport - Gebiedsakkoord Gebiedsopgave Grenscoorridor N69* (2010)

Oranjewoud, *Milieueffectrapportage (PlanMER) – Gebiedsopgave Grenscoorridor N69* (2011)