



* Z O 1 4 F A 4 8 1 C A *

documentnr.: INT/C/16/23540 – zaaknr.: Z/C/15/24662



gemeente Cuijk

De raad van de gemeente Cuijk

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 26 april 2016;

gelet op het advies van de commissie d.d. 23 mei 2016;

gelet op het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening (Wro), Besluit ruimtelijke ordening (Bro), Regeling standaarden ruimtelijke ordening, Algemene wet bestuursrecht (Awb), Verordening ruimte Noord-Brabant 2014, Bestuursovereenkomst Snelfietsroute en artikel 160 onder f van de Gemeentewet;

besluit:

1. geen exploitatieplan vast te stellen bij het bestemmingsplan 'Buitengebied 2010, snelfietsroute Cuijk – Mook';
2. de ingekomen zienswijze ontvankelijk en grotendeels ongegrond te verklaren, met verwerking van de hieruit voortvloeiende en ambtshalve voorgestelde wijzigingen, zoals aangegeven in de bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte 'Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen in het kader van het bestemmingsplan 'Buitengebied 2010, Snelfietsroute Cuijk – Mook';
3. het bestemmingsplan 'Buitengebied 2010, Snelfietsroute Cuijk – Mook' met IMRO-nummer NL.IMRO.1684.18BPsnelfietsroute-VA01 gewijzigd vast te stellen, zoals verwoord in (de toelichting op) het raadsvoorstel en de voornoemde nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen;
4. aan Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant te vragen om binnen de in artikel 3.8, lid 4 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) gestelde termijn van zes weken het vaststellingbesluit bekend te mogen maken;
5. de afhandeling van een eventuele administratieve beroepsprocedure niet aan zich te houden maar aan het college van burgemeester en wethouders te laten.

Aldus besloten door de raad van de gemeente Cuijk in zijn openbare vergadering van 6 juni 2016.

De raad voornoemd,



R.M. van der Weegen
griffier



mr. W.A.G. Hillenaar
voorzitter



Raadsvoorstel

Onderwerp : Gewijzigde vaststelling bestemmingsplan
'Buitengebied 2010, Snelfietsroute Cuijk - Mook'

Datum college : 26 april 2016

Portefeuillehouder : G.M.P. Stoffels

Afdeling : Ontwikkeling

Commissie : Ruimte

Contactpersoon : Ron Roefs

E-mailadres : ron.roefs@cgm.nl

Telefoonnummer : (0485) - 460 328

In te vullen door de griffie

Nummer raadsvoorstel : 2016-36

Datum commissie : 23 mei 2016

Agendapunt commissie : 5

Datum raad : 6 juni 2016

Agendapunt raad : 17

Samenvatting voorstel

Op 15 juni 2015 heeft u het principe-tracé vastgesteld van de Snelfietsroute Cuijk - Nijmegen (SFR) en heeft u besloten om over te gaan tot voorbereiding van het gedeelte van de snelfietsroute binnen de gemeente Cuijk. Voor wat betreft het grondgebied van de gemeente Cuijk is ten behoeve van de snelfietsroute en -brug Cuijk - Mook alleen een herziening van het bestemmingsplan 'Buitengebied 2010' noodzakelijk. Het ontwerpbestemmingsplan heeft gedurende zes weken ter inzage gelegen. Er is één zienswijze ingediend. De nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen is als bijlage toegevoegd. De ontvankelijke doch grotendeels ongegronde zienswijze heeft wel geleid tot een beperkte aanpassing van het bestemmingsplan. Ook ambtshalve zijn er enkele wijzigingen doorgevoerd. Het bestemmingsplan 'Buitengebied 2010, Snelfietsroute Cuijk - Mook' dient dan ook gewijzigd te worden vastgesteld.

Voorstel besluit

1. geen exploitatieplan vast te stellen bij het bestemmingsplan 'Buitengebied 2010, snelfietsroute Cuijk – Mook';
2. de ingekomen zienswijze ontvankelijk en grotendeels ongegrond te verklaren, met verwerking van de hieruit voortvloeiende en ambtshalve voorgestelde wijzigingen, zoals aangegeven in de bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte 'Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen in het kader van het bestemmingsplan 'Buitengebied 2010, Snelfietsroute Cuijk – Mook';
3. het bestemmingsplan 'Buitengebied 2010, Snelfietsroute Cuijk – Mook' met IMRO-nummer NL.IMRO.1684.18BPsnelfietsroute-VA01 gewijzigd vast te stellen, zoals verwoord in (de toelichting op) het raadsvoorstel en de voornoemde Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen;
4. aan Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant te vragen om binnen de in artikel 3.8, lid 4 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) gestelde termijn van zes weken het vaststellingbesluit bekend te mogen maken;

5. de afhandeling van een eventuele administratieve beroepsprocedure niet aan zich te houden maar aan het college van burgemeester en wethouders te laten.

Financiële consequenties

De totale kosten voor de snelfietsroute inclusief de fietsbrug over de Maas zijn eerder geraamd en als zodanig gebudgetteerd op € 14,2 miljoen. Recentelijk heeft een nieuwe raming van het deel fietsbrug Cuijk Mook ertoe geleid dat het budget onvoldoende was en moest worden opgehoogd tot in totaal € 16,7 miljoen. Onlangs is toegezegd dat de hiervoor benodigde extra bijdrage (vanuit het Rijk en de provincies Gelderland en Noord-Brabant) van € 2,5 miljoen daadwerkelijk zal worden verstrekt.

De bestemmingsplankosten met inbegrip van de kosten van de hiervoor benodigde onderzoeken, alsmede de bijdragen aan het gemeentelijke landschapsfonds voor landschapsontwikkelingen ad € 11.300,-- en aan het provinciale EHS-compensatiefonds ad € 7.000,--, maken onderdeel uit van het budget.

De bijdrage van de gemeente Cuijk bedraagt in totaal € 400.000,--. Het krediet Snelfietsroute Cuijk – Nijmegen is in de begroting 2016 opgenomen. De voor rekening van de gemeente Cuijk komende kosten bedragen tot op heden (medio april 2016) € 117.334,--.

In de Bestuursovereenkomst Snelfietsroute is ook een regeling opgenomen voor onvoorziene kosten.

De aanleg van de snelfietsroute is geen aangewezen bouwplan op grond van de Wet ruimtelijke ordening. Er hoeft daarom bij de vaststelling van het bestemmingsplan geen exploitatieplan vastgesteld te worden.

Wettelijk kader en beleidskader

Wet ruimtelijke ordening (Wro), Besluit ruimtelijke ordening (Bro), Regeling standaarden ruimtelijke ordening, Algemene wet bestuursrecht (Awb), Gemeentewet, Verordening ruimte Noord-Brabant 2014 (Vr), Bestuursovereenkomst Snelfietsroute.

Communicatie en participatie

De algemene communicatie over de vaststelling volgt de wettelijk voorgeschreven regels met publicatie (van de terinzagelegging) via www.officielebekendmakingen.nl, de Staatscourant, de gemeentelijke website en www.ruimtelijkeplannen.nl.

Gemeenschappelijke regeling/samenwerkingsverband

Naam gemeenschappelijke regeling/samenwerkingsverband: N.v.t.

Deelnemende gemeenten: N.v.t.

Adoptiegemeente: N.v.t.

Toelichting op het voorstel

Inleiding

De aanleiding voor dit project ligt in de wens om de fietsverbinding tussen Cuijk en Nijmegen sterk te verbeteren door het aanleggen van een snelfietsroute. Een snelfietsroute is een snelle verbindingsweg voor fietsers, die deels gebruik maakt van bestaande wegen en fietspaden en deels van nieuwe fietspaden.

De Snelfietsroute Cuijk-Nijmegen is een initiatief van de voormalige Stadsregio Arnhem Nijmegen, de provincies Limburg, Noord-Brabant en Gelderland, de gemeenten Cuijk, Mook en Middelaar, Heumen en Nijmegen. Genoemde overheden en het Ministerie van Infrastructuur & Milieu (programma Beter Benutten Vervolg) hebben gezamenlijk de financiering georganiseerd en zijn gekomen tot een tracékeuze. De snelfietsroute wordt voor een groot gedeelte op bestaande (fiets)infrastructuur aangelegd. Tussen Cuijk en Molenhoek wordt een nieuw tracé aangelegd, waaronder een fietsbrug over de Maas. Voorliggend bestemmingsplan heeft betrekking op het nieuwe tracé.

Nadere uitwerking - argumentatie

1. Het vigerend bestemmingsplan betreft het bestemmingsplan 'Buitengebied 2010'. Op basis van dit bestemmingsplan heeft het plangebied niet overal een verkeersbestemming. Het geldende bestemmingsplan voorziet dan ook niet in de mogelijkheid om alle beoogde werkzaamheden uit te voeren. Een herziening van het bestemmingsplan is daarom noodzakelijk om de aanleg van het gedeelte van de Snelfietsroute Cuijk - Nijmegen op het grondgebied van de gemeente Cuijk mogelijk te maken. Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door de gemeentegrens met de gemeente Mook en Middelaar en aan de zuidzijde door de Galberg.
2. Op 15 juni 2015 heeft u het principe-tracé (op basis van het voorkeurstacé 'Oost en Laag') vastgesteld van de Snelfietsroute Cuijk – Nijmegen (SFR) en heeft u besloten om over te gaan tot voorbereiding van het gedeelte van de snelfietsroute binnen de gemeente Cuijk, onder voorbehoud van de vaststelling van de bestuurlijke samenwerkingsovereenkomst voor de gehele snelfietsroute. Deze Bestuursovereenkomst Snelfietsroute is op 8 oktober 2015 ondertekend. Vervolgens is het concept ontwerpbestemmingsplan 'Buitengebied 2010, Snelfietsroute Cuijk – Mook' in goed overleg met de projectorganisatie Fietsbrug Cuijk Mook (FCM) opgesteld. Hiertoe zijn de nodige onderzoeken uitgevoerd en daarnaast heeft er afstemming plaatsgevonden met de omgeving en diverse instanties (o.a. met de grondeigenaren, ProRail, Rijkswaterstaat, de provincies, de waterschappen en kabel- en leidingbeheerders).
3. Zoals aangegeven en toegelicht in de op 18 november 2015 toegezonden raadsinformatiebrief, is er in dit geval geen voorontwerpbestemmingsplan opgesteld en (voor inspraak) in procedure gebracht.
4. In het kader van het – op basis van artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (wettelijk) verplichte – bestuurlijke vooroverleg is het concept ontwerpbestemmingsplan toegestuurd aan de betrokken rijks-, provinciale- en andere overheidsinstanties en aan andere instanties. In het (ontwerp)-bestemmingsplan zijn de door de diverse instanties voorgestelde wijzigingen verwerkt.
5. In het (ontwerp)bestemmingsplan is de nodige aandacht geschonken aan de landschappelijke aspecten, waarbij er onder meer:
 - a. de bestemming groen is opgenomen voor een strook grond over een lengte van 50 meter ten noorden van het perceel Mariagaarde 24 te Cuijk;
 - b. een bijdrage van € 11.300,-- is verstrekt aan het gemeentelijke landschapsfonds voor landschapsontwikkelingen;
 - c. is vastgesteld dat er geen pijlers worden geplaatst in het stroomvoerend rivierbed de Maas (EHS), maar wel in de uiterwaarden (winterbed). Deze pijlers en de brug, die op grote hoogte over de EHS gaat, hebben geen invloed op de EHS;

- d. een financiële compensatie aan de provincie Noord-Brabant (van € 7.000,--) wordt verstrekt voor een kleinschalige ingreep in de EHS nabij het Ganzenbosje met een herbegrenzing daarvan voor wat betreft het aangrenzende perceelgedeelte, ter grootte van circa 700 m², waarop zich geen bomen bevinden. Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant hebben op 12 april 2016 positief hierover besloten.
6. In het (ontwerp)bestemmingsplan is ook aandacht geschonken aan de stedenbouwkundige aspecten/ruimtelijke kwaliteit, waarbij onder meer is vermeld dat ruimtelijke kwaliteit vraagt om een integrale benadering van ontwerpopgaven, waarbij landschapsontworp, architectonisch ontwerp en technisch ontwerp elkaar versterken. De ruimtelijke kwaliteit wordt geborgd door het voldoen aan de ruimtelijke eisen die gesteld worden in het contract met de opdrachtnemer en die als EMVI (meerwaarde op het aspect ruimtelijke kwaliteit) worden gewogen in de gunningscriteria.
7. Op basis van - al dan niet uit onderzoek - beschikbare gegevens wordt er vanuit de aspecten bodem en grondwater, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, water, archeologie (met een nog te nemen selectiebesluit), flora en fauna, explosieven, verkeer en parkeren, cultuurhistorie en financiële uitvoerbaarheid geen belemmering gezien voor het onderhavige bestemmingsplan.
8. De commissie Ruimte heeft in haar vergadering van 18 januari 2016 het ontwerpbestemmingsplan 'Buitengebied 2010, Snelfietsroute Cuijk – Mook' als een positieve ontwikkeling beschouwd en heeft ingestemd met het voortzetten van de bestemmingsplanprocedure.

Terinzagelegging ontwerpbestemmingsplan 'Buitengebied 2010, Snelfietsroute Cuijk – Mook' en voorgenomen herbegrenzing EHS, zienswijze en ambtshalve wijzigingen

Het ontwerpbestemmingsplan 'Buitengebied 2010, Snelfietsroute Cuijk – Mook' en de voorgenomen herbegrenzing EHS hebben gedurende zes weken van 27 januari tot en met 8 maart 2016 ter inzage gelegen en op 2 februari 2016 is een inloopavond georganiseerd.

Gedurende deze termijn is één **zienswijze** ingediend. In de als bijlage toegevoegde 'Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen in het kader van het bestemmingsplan 'Buitengebied 2010, Snelfietsroute Cuijk – Mook' is deze zienswijze samengevat en van een reactie voorzien.

De conclusie is, dat de zienswijze weliswaar ontvankelijk doch grotendeels ongegrond is.

Wel heeft de zienswijze geleid tot de volgende **aanpassing** in artikel 1. Begrippen van de **planregels**:

Aan het in artikel 1.45 opgenomen begrip 'langzaam verkeer' is de term 'elektrische fiets' toegevoegd, ter volledigheid aan de begripsbepaling; gelijktijdig is de begripsbepaling uitgebreid zodat gelijkwaardige vervoersmiddelen ook zijn toegestaan.

Daarnaast is een drietal **ambtshalve wijzigingen** doorgevoerd in de **toelichting**.

Ten eerste is paragraaf 3.3.2 Verordening ruimte Noord-Brabant 2014 van de toelichting onder het kopje *Ecologische hoofdstructuur (artikel 6)* als volgt aangevuld:

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant hebben op 12 april 2016 - ingevolge het bepaalde in de artikelen 5.5. en 36.5 van de Verordening ruimte Noord-Brabant 2014 - positief besloten over de onderhavige kleinschalige ingreep (met financiële compensatie) in en de noodzakelijke herbegrenzing van de EHS, ter plaatse van het aan het Ganzenbosje grenzende perceelgedeelte.

Daarnaast is paragraaf 4.1.13 Financiële uitvoerbaarheid van de toelichting als volgt aangevuld:
Recentelijk heeft een nieuwe raming van het deel fietsbrug Cuijk Mook ertoe geleid dat het budget onvoldoende was en moest worden opgehoogd tot in totaal € 16,7 miljoen. Onlangs is toegezegd dat de hiervoor benodigde extra bijdrage (vanuit het Rijk en de provincies Gelderland en Noord-Brabant) van € 2,5 miljoen daadwerkelijk zal worden verstrekt.

Tot slot zijn - op verzoek van het Waterschap Aa en Maas - in paragraaf 5.4 Beschrijving per bestemming van de **toelichting** onder het kopje *Dubbelbestemming (Waterstaat –Waterkering)* (ambtshalve) de zinnen:
"Een omgevingsvergunning kan worden verleend indien het belang van de waterbergingscapaciteit hierdoor niet onevenredig wordt geschaad. Tevens is een omgevingsvergunning voor werken en werkzaamheden vereist. Voordat een omgevingsvergunning kan worden verleend, zal advies worden ingewonnen bij de rivierbeheerder (Rijkswaterstaat). Daarbij zal getoetst worden aan de Beleidslijn grote rivieren"

vervangen door:
"Een omgevingsvergunning kan worden verleend indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het waterkerend vermogen van de waterkering. Tevens is een omgevingsvergunning voor werken en werkzaamheden vereist. Voordat een omgevingsvergunning kan worden verleend, zal advies worden ingewonnen bij de beheerder van de waterkering (Waterschap Aa en Maas). Daarbij zal getoetst worden aan de Keur".

Gezien het vorenstaande dient het bestemmingsplan 'Buitengebied 2010, Snelfietsroute Cuijk – Mook' gewijzigd te worden vastgesteld. Vanuit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening zijn er geen bezwaren tegen het (gewijzigd) vaststellen van het bestemmingsplan.

Voorgestelde beslissing(en) met argumenten en afwegingen

Op de voorgestelde besluiten met argumentatie is in de voorgaande paragrafen reeds ingegaan.

Uitvoering, risico's en evaluatie

Na de vaststelling van het bestemmingsplan 'Buitengebied 2010, Snelfietsroute Cuijk – Mook' hebben Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant (GS) zes weken de tijd een aanwijzing te geven ten aanzien van de bij de vaststelling aangebrachte wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. Om deze periode in te korten, is in het (concept) raadsbesluit het verzoek aan GS opgenomen om het vaststellingsbesluit eerder bekend te mogen maken.

Vervolgens wordt het gewijzigd vastgestelde bestemmingsplan bekendgemaakt en gedurende zes weken voor beroep ter inzage gelegd. Ook degene die in het kader van het ontwerpbestemmingsplan een zienswijze hebben ingediend, wordt hiervan (en van de beantwoording van deze zienswijze) op de hoogte gebracht. Na de beroepstermijn (tenzij de provincie een aanwijzingsbesluit neemt) treedt het bestemmingsplan in werking.

Overige politiek relevante informatie

Wethouder Nielen woont en werkt nabij het plangebied en heeft vanuit zijn agrarische bedrijfsvoering en eigendommen een direct belang bij het bestemmingsplan. Om die reden heeft hij zich onttrokken aan de besluitvorming van ons college.

Conclusie

Het bestemmingsplan 'Buitengebied 2010, Snelfietsroute Cuijk – Mook' dient gewijzigd te worden vastgesteld. Hiertoe is bijgaand concept raadsbesluit met bijlagen opgesteld.

Bijlagen

- Concept raadsbesluit;
- Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen met bijlage Notitie 'Potentie fietsstromen Nijmegen – Cuijk' d.d. 23 september 2011;
- bestemmingsplan 'Buitengebied 2010, Snelfietsroute Cuijk – Mook', bestaande uit de:
 - a. Verbeelding;
 - b. Regels;
 - c. Toelichting, met zes bijlagen, te weten:
 - 1. Verkennend bodemonderzoek;
 - 2. Archeologisch bureauonderzoek
 - 3. Archeologisch verkennend booronderzoek;
 - 4. Quicksan Flora en Fauna;
 - 5. Detectieonderzoek NGE;
 - 6. Vooronderzoek NGE;
 - 7. Compensatieplan EHS.

Raadsplanning (bestuurlijke planning)

Dit voorstel leidt niet tot een wijziging in de raadsplanning.

Burgemeester en wethouders van Cuijk,

drs. R.H.M.A. Rongen
secretaris

mr. W.A.G. Hillenaar
burgemeester

Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen in het kader van het bestemmingsplan

‘Buitengebied 2010, Snelfietsroute Cuijk – Mook’

Gemeente Cuijk
6 juni 2016

Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan 'Buitengebied 2010, Snelfietsroute Cuijk – Mook' en de voorgenomen herbegrenzing van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) bij het Ganzenbosje te Cuijk, met bijbehorende stukken heeft, conform artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening, met ingang van 27 januari 2016, gedurende zes weken, dus tot en met 8 maart 2016 ter inzage gelegen en op 2 februari 2016 is een inloopavond in het gemeentehuis van Cuijk georganiseerd. Bekendmaking van de terinzagelegging heeft op 26 januari 2016 plaatsgevonden in het Gemeenteblad (via www.officielebekendmakingen.nl), in de Staatscourant en De Maas Driehoek, alsmede op de gemeentelijke website: www.Cuijk.nl en op www.ruimtelijkeplannen.nl. In de publicatie is bekendgemaakt, dat eenieder gedurende deze termijn zowel schriftelijk als mondeling zijn zienswijze omtrent het ontwerpbestemmingsplan kenbaar kan maken bij de gemeenteraad van Cuijk.

Ingekomen zienswijze

Er is één zienswijze binnengekomen. Deze zienswijze is tijdig ontvangen, voldoet tevens aan de overige indieningsvereisten en is daarmee ontvankelijk.

De ontvankelijke zienswijze is verwerkt in deze nota. De zienswijze is samengevat en van een reactie voorzien. Als onderdelen van de zienswijze niet expliciet worden genoemd, wil dit niet zeggen dat deze niet bij de beoordeling zijn betrokken. De zienswijze is in zijn geheel beoordeeld.

De zienswijze is grotendeels ongegrond. Wel heeft de zienswijze geleid tot aanpassing/aanvulling van het begrip 'langzaam verkeer' in artikel 1.45 van de planregels.

1. **VvAA Rechtsbijstand namens Eigenaar/bewoner Maasdijk 7 (6585 AK), gemeente Mook en Middelaar**

Samenvatting en reacties zienswijzen

1. VvAA Rechtsbijstand, Postbus 8116, 3503 RC UTRECHT, namens eigenaar Maasdijk 7 te Mook en Middelaar		
Datum indiening en datum ontvangst	Samenvatting zienswijzen	Reactie
4 maart 2016	Inleiding Het perceel van reclamant is gelegen direct aan de uiterwaarden van de Maas, naast de bestaande spoorwegbrug. Vanaf het perceel van reclamant en vanuit diens woning is thans, loodrecht gezien, sprake van vrij, ongehinderd uitzicht over de Maas en het daarachter gelegen land. Ook zijdelings bestaat vanuit de woning en de rest van het perceel vrij uitzicht over de Maas. Vanuit het perceel en de woning gezien wordt dit uitzicht aan de rechterzijde thans slechts deels verhinderd door de bestaande spoorbrug, welke brug zicht rechts naast en schuin naast het perceel van reclamant bevindt.	In deze fase van het bestemmingsplan kan een ieder een zienswijze indienen en is een ieder belanghebbende.
	Tracékeuze Reclamant stelt dat het opgenomen tracé niet goed aansluit op de bestaande fietspaden. Het is te ingrijpend en te duur. Het tracé van de fietsbrug is zo gesitueerd dat deze loodrecht op de woning en het perceel van reclamant staat. Dit is onaanvaardbaar en maakt een te grote inbreuk op de rechten en privacy van reclamant. De fietsbrug heeft een heel ander karakter dan de huidige spoorbrug. Over de spoorbrug rijden treinen met een hoge snelheid. Van direct zicht door passagiers vanuit de treinwagons op het perceel, de tuin en in de woning van reclamant is geen sprake.	Het plangebied sluit aan de Cuijkse zijde goed aan op de bestaande infrastructuur. Het tracé van de snelfietsroute is hiermee de kortste route richting station Cuijk. Het gestelde dat de fietsbrug grote inbreuk maakt op reclamant is bij onderhavig bestemmingsplan niet aan de orde, aangezien het bestemmingsplan eindigt op de gemeentegrens (halverwege de Maas). In het algemeen kunnen aan een geldend bestemmingsplan geen blijvende rechten worden ontleend. De raad kan op grond van gewijzigde planologische inzichten en na afweging van alle betrokken belangen andere bestemmingen en regels voor gronden vaststellen.

Reclamant ervaart in de huidige situatie in die zin dan ook geen hinder of inkijk vanaf de spoorbrug. Dit zal geheel veranderen met de komst van de fietsbrug. De fietsbrug zal het uitzicht voor reclamant in ernstige mate beperken en de brug zal een grote schending de privacy van reclamant betekenen. De fietsbrug zal het uitzicht in ernstige mate beperken en de brug zal een grote schending van de privacy van reclamant betekenen en zal overlast en hinder (o.a. inkijk en geluid) veroorzaken. De waarde van de woning zal verminderen. Het woongenot zal aanzienlijk afnemen. Reclamant geeft aan dat hij een planschadeverzoek en een verzoek tot nadeelcompensatie zal indienen. Reclamant stelt dat er onvoldoende aandacht is besteed aan de situering van de fietsbrug ten opzichte van zijn perceel. Reclamant stelt dat hij onevenredig in zijn belangen wordt geschaad. Van een financiële compensatie geeft het bestemmingsplan geen blijk. Het gekozen tracé gaat problemen opleveren bij de latere inpassing van het fietspad aan de Mookse kant. De bestaande ruimte tussen het spoor en het perceel van reclamant is erg smal en dit geeft problemen met de aansluiting. Het fietspad zal op gelijke hoogte met de brug evenwijdig aan het perceel van reclamant gaan lopen, waardoor ook aan de zijkant van de woning de privacy en belangen worden geschaad en tot schade en nadeel zullen lijden. De gemeente zal zorg dienen te dragen voor geluidsschermen/geluidswallen.	Er bestaat geen recht op blijvend vrij uitzicht. In de huidige situatie geeft reclamant al aan dat het uitzicht deels verhinderd wordt door de bestaande spoorbrug. Het woon- en leefklimaat wordt als gevolg van de beperking van het vrije uitzicht niet onevenredig aangepast. Het aspect geluid wordt behandeld onder het kopje 'Geluid' De realisatie van een nieuwe brug past binnen de ruimtelijke en functionele kenmerken van het gebied en het is een wenselijke ontwikkeling van de gemeenten Cuijk en Mook en Middelaar om een nieuwe korte route voor de fietsers te realiseren. In het kader van de belangenafweging is zo veel mogelijk rekening gehouden met de belangen van de omwonenden maar aan de aanleg van een snelfietsroute is toch doorslaggevende betekenis toegekend. Ingevolge artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening (Wro) (planschade) kent het college van burgemeester en wethouders degene die in de vorm van inkomensderving en/of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van, onder andere, de bepalingen van een bestemmingsplan, op aanvraag een tegemoetkoming toe voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Voor de beoordeling van een aanvraag om tegemoetkoming in de schade, zoals bedoeld in dit artikel, dient te worden gezien of de aanvrager, ten gevolge van de beoogde planologische wijziging, in een nadeliger positie is komen te verkeren. Bij deze beoordeling kunnen aspecten als beperking van het uitzicht, beperking privacy en afname van de situeringswaarde (van de woning) een rol spelen. Een verzoek om vergoeding van de planschade kan bij het college van burgemeester en wethouders worden ingediend na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan. Voor de afwikkeling van dit traject wordt een aparte procedure doorlopen met eigen mogelijkheden voor rechtsbescherming. Voor dit bestemmingplan is inderdaad geen rekening gehouden met compensatie voor het te Mook gelegen perceel van reclamant. De aansluiting aan de Mookse zijde maakt onderdeel uit van het bestemmingsplan Fietsbrug Cuijk – Mook (Gemeente Mook en Middelaar) en is hier niet aan de orde.
---	--

	Natuurnetwerk Nederland (EHS) Het bestemmingsplan is strijdig met de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, nu de planlocatie delen van de Natuurnetwerk Nederland doorsnijdt. Reclamant is van mening dat de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) van de Maas wel wordt aangetast door de nieuwe brug. Dat de pijlers niet in het stroomvoerend rivierbed worden geplaatst maar in de uiterwaarden, doet hieraan niet af. Op de website van Staatsbosbeheer wordt gesteld, dat het beleid van Staatsbosbeheer is om in het rivierengebied de natuur zoveel mogelijk haar gang te laten gaan. Door de terugkeer van natuurlijke processen als hoogwater, erosie en natuurlijke begrazing, komt het oorspronkelijke rivierenlandschap terug en dat is goed. Dit lokt soorten terug die hier ooit volop voorkwamen. Een nieuwe brug zal op deze natuurlijke processen inbreuk maken. Reclamant geeft in zijn zienswijze alleen aan, dat zijn zienswijze ook is gericht tegen de voorgenomen herbegrenzing van de EHS nabij het Ganzenbosje omdat het (ontwerp)-bestemmingsplan en de voorgenomen herbegrenzing van de EHS nabij het Ganzenbosje in strijd zijn met een goede ruimtelijke ordening zoals bedoeld in de Wro.	Zoals in het (ontwerp)bestemmingsplan met het bijbehorende EHS-compensatieplan is aangegeven, geldt dat (alleen) het stroomvoerend rivierbed van de Maas is aangewezen als EHS. De voorgenomen plannen hebben geen invloed op de wezenlijke waarden en kenmerken van de EHS. Er zal enkel een brug hoog over de Maas gebouwd worden, wijzigingen in bijvoorbeeld waterkwaliteit en/of stroomsnelheid van de rivier of zijn oevers zijn niet aan de orde. De pijlers van de brug zullen niet in de Maas geplaatst worden, maar in de uiterwaarden (winterbed). Deze uiterwaarden liggen buiten de EHS (in de groenblauwe mantel). Bovendien zal de realisatie van de pijlers geen invloed uitoefenen op de wezenlijke kenmerken en waarden van de Maas (EHS). Hierbij kan geconstateerd worden dat het initiatief niet conflicteert met het nationaal ruimtelijk ordeningsbeleid. Deze is met een passende (bescherming)-regeling doorvertaald naar het bestemmingsplan. Negatieve effecten ten aanzien van het EHS-onderdeel Maas zijn dan ook niet aan de orde. Zoals hierboven al beschreven is zullen alleen pijlers in het winterbed worden geplaatst. Het gebruik van de gronden zal niet veranderen ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan. In de zienswijze wordt het onderdeel van de voorgenomen herbegrenzing van de EHS nabij het Ganzenbosje op geen enkele wijze (nader) gemotiveerd; daarom wordt hier in de beantwoording niet verder op ingegaan. Voor de goede orde wordt nog opgemerkt, dat Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant op 12 april 2016 - ingevolge het bepaalde in de artikelen 5.5. en 36.5 van de Verordening ruimte Noord-Brabant 2014 - positief hebben besloten over de kleinschalige ingreep (met financiële compensatie) in en de noodzakelijke herbegrenzing van de EHS, ter plaatse van het aan het Ganzenbosje grenzende perceelgedeelte.
	Barro en Beleidslijn grote rivieren Reclamant meent dat niet vaststaat dat de brug kan voldoen aan de gestelde eisen ten behoeve van behoud van de waterafvoercapaciteit nu in de plantoelichting staat, dat voordat een omgevingsvergunning kan worden verleend eerst advies moet worden ingewonnen bij Rijkswaterstaat. Reclamant meent dat daarover nu duidelijkheid moet zijn.	Het ontwerpbestemmingsplan is in het kader van het wettelijk vooroverleg voorgelegd aan Rijkswaterstaat; zij zien op voorhand geen belemmeringen omdat dat de pijlers van de brug niet in de Maas geplaatst worden, maar in de uiterwaarden. Hierbij kan geconstateerd worden dat het initiatief niet conflicteert met de Barro en de Beleidslijn grote rivieren.

	Landschappelijke inpassing Reclamant stelt dat de fietsbrug het landschap verstoort en dat er van landschappelijke inpassing geen sprake is, althans hiervan is op geen enkele wijze gebleken. Reclamant meent dat de brug het landschap in ernstige mate zal ontsieren en verstoren.	Bij de keuze een nieuwe brug voor langzaam verkeer aan te leggen is met het principe 'zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik' rekening gehouden. Door de nieuwe brug op korte afstand van de bestaande spoorbrug te leggen wordt de omgeving het minst belast. Naast het principe 'zuinig en zorgvuldig' speelt ook landschappelijke inpassing een belangrijkste rol als het gaat om behoud en versterking van de ruimtelijke kwaliteit. Indien aan de gewenste ontwikkeling behoefte bestaat, is de vraag waar deze ontwikkeling het beste kan plaatsvinden. In het bestemmingsplan staat beschreven wat de aandachtspunten zijn bij het bevorderen van de ruimtelijke kwaliteit en ook is beschreven dat de snelfietsroute geprojecteerd is aan de rand van het open agrarisch gebied en dat de ligging geen invloed heeft op het open karakter van het achterliggende gebied. Bij de realisatie van de brug en de snelfietsroute is vooral van belang dat de bestaande landschappelijke karakteristieken niet onevenredig worden aangetast. Door te kiezen voor een variant waarbij de brug op korte afstand van de bestaande spoorbrug komt te liggen wordt zo min mogelijk inbreuk gemaakt op deze karakteristieken. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en het karakter van het open landschap is het aanbrengen van nieuwe landschapselementen in het plangebied niet wenselijk. De uitwerking van de brug vindt plaats bij het daadwerkelijk ontwerpen van de nieuwe brug en wordt in het kader van de aanvraag omgevingsvergunning getoetst. Er worden eisen gesteld in het contract met de inschrijver en die als EMVI (meerwaarde op het aspect ruimtelijke kwaliteit) wordt gewogen in de gunningscriteria. De opdrachtgever zal het ontwerp van de fietsbrug toetsen op onder andere landschappelijke inpasbaarheid.
	Ladder van duurzame verstedelijking Reclamant stelt dat de Ladder van duurzame verstedelijking wel van toepassing is (artikel 1.1.1. Besluit ruimtelijke ordening/Bro). Aangetoond zal dan ook moeten worden dat de brug en de fietsroute voorzien in een actuele regionale behoefte. Daarnaast moet beschreven worden in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins.	Wegen worden door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State niet beschouwd als een stedelijke ontwikkeling. Enerzijds volgt dit oordeel uit de omschrijving in de Handreiking, anderzijds leidt de Afdeling dit af uit de strekking van de regeling, die hoofdzakelijk gericht is op het tegengaan van leegstand.

	Indien de ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied van de betreffen regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld. Dit alles ontbreekt ten onrechte.	De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in meerdere uitspraken (201400570/1/R6, 201501425/1/R6) aangegeven dat de aanleg van een weg niet aangemerkt wordt als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, in samenhang met artikel 1.1.1. eerste lid, onder i. van het Bro. Gelet hierop is artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro niet van toepassing.
	<i>Geen actuele behoefte</i> Reclamant stelt dat er geen behoefte is aan de brug. De omgeving voorziet al in uitstekende fietspaden die goed zijn ontsloten, ook op oversteekpunten over de Maas. Zo is er een brug bij Gennep en is er een pontje bij Mook en Middelaar. Er worden veel kosten gemaakt die niet noodzakelijk is en in het gunstige geval voor de fietser slechts vier kilometer korter is. Dat automobilisten zich laten verleiden tot het nemen van de fiets volgt niet uit een van het plan deel uitmakend onderzoek.	Er is wel degelijk een behoefte. Het alternatief dat door reclamant wordt beschreven biedt geen oplossing voor een korte snelle verbinding tussen Cuijk en Nijmegen. Het plangebied voorziet in een fietsroute, waarbij fietsers voorrang hebben op het gemotoriseerd verkeer. Zie ook het kopje financiën
	<i>Provinciaal beleid</i> Het plan voldoet niet aan de vijf uitgangspunten van de Structuurvisie ruimtelijke ordening Noord-Brabant (SVRO). De brug zal ernstige afbreuk doen aan de kenmerkende landschapseigenschappen voor de Maasvallei. Het plan is niet in overeenstemming met de Verordening ruimte Noord-Brabant 2014, waaronder het zorgvuldig ruimtegebruik, concentreren van bebouwing, rekening houden met omliggende functies en waarden en verbeteren van het landschap. De fietsroute draagt niet bij aan de kwaliteitsverbetering van het landschap, de gemeente vermeldt dit ook in de toelichting.	Zoals onder het kopje landschappelijke inpassing al is beschreven voldoet het bestemmingsplan aan de vijf uitgangspunten van het provinciaal beleid. De fietsbrug is dicht gelegen tegen de bestaande spoorbrug. De snelfietsroute levert geen beperkingen op voor het naast gelegen agrarisch gebied en draagt ook bij aan het uitgangspunt van multifunctioneel gebruik. In het bestemmingsplan is beschreven hoe is omgegaan met de kwaliteitsverbetering van het landschap. Omdat de kwaliteitsverbetering niet tot stand kan worden gebracht binnen de bestemmingsplangrenzen, zal de kwaliteitsverbetering op een andere locatie plaatsvinden middels de Cuijkse investeringsregeling voor Groene Projecten, verwoord in het Landschapsontwikkelingsplan 2011-2021. De initiatiefnemer heeft een bedrag van 11.330 euro gestort in het gemeentelijk landschapsfonds voor landschapsontwikkeling.
	<i>Economische, financiële en maatschappelijke haalbaarheid en uitvoerbaarheid</i> Op grond van de toepasselijke wet- en regelgeving dient een bestemmingsplan vergezeld te gaan van een toelichting waarin zijn neergelegd de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan.	Voor het onderdeel Financiële haalbaarheid wordt verwezen naar het kopje Financiën.

	Dit betekent dat voorafgaand aan de vaststelling van een nieuw bestemmingsplan onderzoek moet worden gedaan naar de maatschappelijke, economische en financiële uitvoerbaarheid van het plan. In het bestemmingsplan ontbreekt een onderzoek naar de economische haalbaarheid. Er wordt wel gesteld dat de snelfietsroute woon-, werk- en winkellocatie met elkaar verbindt en dat met het realiseren van snelfietsroutes forenzen worden verleid om vaker te fietsen. Een bewijs hiervan ontbreekt echter. Het zijn enkel aannames die niet met cijfers en onderzoeken zijn onderbouwd. In de toelichting onder 3.5. staat beschreven dat onderzoek heeft aangetoond dat de komst van de fietsbrug kan zorgen voor een aantrekkelijke directe verbinding met Nijmegen. Dit kan leiden tot een verwachte toename van 766 personen die extra gebruik maken van de fiets (woon-werk/studie). Naar welk onderzoek wordt verwezen is onduidelijk. Een deugdelijk verkeersrapport ontbreekt bij het plan. Reclamant is van mening dat bewijs ontbreekt dat de fietsbrug vooral voor woon-werk verkeer zal worden gebruikt en stelt dat het aannemelijk is dat deze vooral voor recreatieve doeleinden zal worden gebruikt. Aan het uitgangspunt voor het plan is daarmee echter niet voldaan. Het aantal van 766 is niet nader gemotiveerd. Onduidelijk is in welk tijdsbestek die 766 extra fietsers worden verwacht. Is dat per dag, week of maand? Reclamant vindt het maatschappelijk en economisch onverantwoord om met gemeenschapsgeld een brug te bouwen voor 766 fietsers.	Het onderzoek dat hier bedoeld wordt is de Notitie 'Potentie fietsstromen Nijmegen – Cuijk' van 23 september 2011. Volledigheidshalve is een kopie van deze notitie bijgevoegd. In deze notitie is dit aantal nader uitgelegd.
	Financiën In de toelichting is beschreven dat voor de gehele snelfietsroute van Cuijk naar Nijmegen een samenwerkingsovereenkomst is gesloten, waarbij de financiering is vastgelegd. De gehele Snelfietsroute is begroot op € 14.200.000,00. Voor het tracé tussen Cuijk en de Middelweg in Molenhoek is een bedrag van € 11.200.000,00 exclusief btw beschikbaar gesteld. Het plan wordt volledig gefinancierd door overheidsgeld. Reclamant vraagt zich af of hier sprake is van (ongeoorloofde) staatssteun. Het is niet duidelijk of de gemeente tegen gebruikelijke gunstige, marktconforme voorwaarden samenwerkt met de bouwers/ ontwikkelaars.	De realisatie van het project zal conform de toepasselijke (Europese) aanbestedingswetgeving worden aanbesteed. Met deze aanbestedingsprocedure is geborgd dat het project tegen marktconforme voorwaarden zal worden gerealiseerd. Het vraagstuk van al of niet geoorloofde staatssteun is in deze niet aan de orde. Met betrekking tot de borging van de financieel-economische uitvoerbaarheid van het project geldt dat de aanbestedingsprocedure zodanig wordt ingericht dat marktpartijen zich met hun eigen ontwerp en aangeboden kwaliteit aan het beschikbare budget committeren. Eventuele onvoorziene kosten zijn in het betreffende projectbudget opgenomen.

	Reclamant meent dat de financieel-economische uitvoerbaarheid van het plan niet is verzekerd. Het is nog maar de vraag of met de bouw van de brug en de aanleg van het fietspad binnen het budget zal worden gebleven. Hoe worden budgetoverschrijdingen gefinancierd? Een onderbouwing hiervan ontbreekt.	Voor de goede orde wordt nog opgemerkt, dat recentelijk een nieuwe raming van het deel fietsbrug Cuijk Mook ertoe heeft geleid dat het budget van € 14,2 miljoen onvoldoende was en moest worden opgehoogd tot in totaal € 16,7 miljoen. Onlangs is toegezegd dat de hiervoor benodigde extra bijdrage (vanuit het Rijk en de provincies Gelderland en Noord-Brabant) van € 2,5 miljoen daadwerkelijk zal worden verstrekt.
	Geluid Reclamant stelt dat is nagelaten een akoestisch onderzoek te laten uitvoeren ten aanzien van het geluid dat de fietsers, voetgangers en overige verkeer op de brug veroorzaken. De brug komt op hoogte te liggen. Dit betekent dat het geluid ver draagt. Dit omdat de brug ook de functie 'verblijf' heeft en het in de lijn der verwachting ligt dat fietsers op de brug zullen pauzeren om uit te kijken over de omgeving. Daarnaast zijn voetgangers op de brug toegestaan en is de brug ook uitdrukkelijk bedoeld voor voetgangers. Meerdere stemmen kunnen veel geluid produceren dat ver draagt. Reclamant stelt hinder en overlast te zullen ervaren van het verkeer en de gebruikers van de brug. Daarbij maakt reclamant zich extra zorgen om snorfietsen, bromfietsen, brommers en dergelijke, die veel lawaai veroorzaken. Het fietspad zal 24 uur per dag open zijn en vooral 's nachts zullen daar naar verwachting veel brommers en dergelijke overheen rijden, met alle lawaai van dien.	Het geluid van bromfietsen of van pratende wandelaars en (brom)fietsers is bij deze procedure inderdaad niet onderzocht. De toegestane geluidsproductie van brommers en snorfietsen wordt geregeld in de Wegenverkeerswet. Voor stemgeluid van passanten hebben we in Nederland geen normen. De Wet geluidhinder stelt grenzen aan gezoneerde wegen. Een fietspad is geen gezoneerde weg en hoeft dus niet te worden getoetst. De Wet milieubeheer stelt alleen grenzen aan stemgeluid afkomstig van bezoekers van een 'inrichting'. Een fiets- en wandelbrug is geen inrichting zoals bedoeld is in de Wet geluidhinder. Na opening van de nieuwe langzaam verkeersverbinding zal van geluidsoverlast niet of nauwelijks sprake zijn. Mocht er toch overlast worden veroorzaakt door asociaal gedrag of door lawaaiige brommers, dan is het een taak van de politie om hier tegen op te treden. Het overige geluid zal reclamant gewoon moeten accepteren.
	Luchtkwaliteit, emissie Reclamant stelt dat de brug wel een verkeer aantrekkende beweging heeft en dat naast fietsers ook ander verkeer op de brug mogelijk is waaronder brommers, scooters, snorfietsen, et cetera. Niet uitgesloten is verder dat ander, gemotoriseerd verkeer van de brug gebruik zal maken. Reclamant is het niet eens met de stelling dat er geen specifiek luchtkwaliteitsonderzoek is uitgevoerd omdat het bestemmingsplan geen nieuwe ontwikkelingen toelaat die een grote verkeer aantrekkende werking hebben.	Een ruimtelijke ontwikkeling kan doorgaan, indien aannemelijk kan worden gemaakt dat: • de ruimtelijke ontwikkeling, al dan niet in combinatie met aan het project verbonden maatregelen, niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Dit is sinds de inwerkingtreding van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit maximaal 3%, of: • de luchtkwaliteit door de ruimtelijke ontwikkeling, al dan niet in combinatie met aan het project verbonden maatregelen, per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft, of:

	Volgens reclamanten voorziet het plan juist wel in een verkeer aantrekkende werking en naast fietsers is er ook ander verkeer op de brug mogelijk, waaronder brommers, scooters, snorfietzen, etc. Niet uitgesloten is verder dat ander, gemotoriseerd verkeer van de brug gebruik zal maken. De stelling dat de fietsverbinding gemotoriseerd verkeer zal vervangen betwist reclamant. In ieder geval is dit niet aangetoond en kan dit niet gelden voor de fietsbrug aangezien deze nieuw wordt aangelegd waar een dergelijke brug nu nog niet bestaat. Van vervanging kan om die reden geen sprake zijn. Er is ten onrechte nagelaten een luchtkwaliteitsonderzoek uit te laten voeren. Niet aangetoond is dat het bestemmingsplan voldoet aan de Luchtkwaliteitseisen.	• bij een beperkte verslechtering van de luchtkwaliteit vanwege de ruimtelijke ontwikkeling de luchtkwaliteit in een gebied rondom het project per saldo verbetert. De verbetering en verslechtering zullen beiden moeten gelden voor overschrijdingssituaties en dienen te worden betrokken op de concentraties van NO2 en/of PM10, of; • de ruimtelijke ontwikkeling is beschreven in, past binnen, of is in elk geval niet strijdig met een vastgesteld programma zoals het NSL, of; • er geen grenswaarden worden overschreden door de ruimtelijke ontwikkeling. Wat betreft het voldoen aan de regelgeving voor luchtkwaliteit door het eerste argument (niet in betekenende mate bijdragen) is het Besluit Niet In Betekenende Mate Bijdragen (NIBM) van belang. Plannen die niet meer dan 3% bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit, hoeven niet getoetst te worden aan de luchtkwaliteitseisen in de Wet Milieubeheer, hoofdstuk 5. In een regeling is nader uitgewerkt dat een woningbouwplan met minder dan 1.500 woningen en één ontsluitingsweg, minder dan 3% bijdraagt. Dit komt overeen met een verkeer aantrekkende werking van circa 7.500 motorvoertuigen per etmaal. Het zal duidelijk zijn dat over de nieuwe fietsbrug en op- en afrit ruim minder dan 7.500 motorvoertuigen per dag zullen rijden. Daarmee is het plan niet in betekenende mate en is verdere toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit niet nodig.
	Flora en Fauna Uit het onderzoek dat is uitgevoerd door Econsultancy volgt dat nader onderzoek is vereiste teneinde overtreding van de Flora- en faunawet te voorkomen. Dit nader onderzoek is niet uitgevoerd, dan wel niet afgewacht alvorens het ontwerpbestemmingsplan ter inzage te leggen. Reclamanten menen dat dit onjuist is. Ten aanzien van vleermuizen wordt opgemerkt dat nader onderzoek is vereist. Dit kan alleen in de periode april – september. Ook op dit punt moet het nader onderzoek worden afgewacht. Ook ontbreekt de vereiste ontheffing van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland.	De Quickscan flora en fauna (momentopname) is uitgevoerd in de periode juni-juli 2015 door een ter zake kundig bureau. Op basis van het quickscan onderzoek is door een deskundige ecoloog op basis van de aanwezige habitats, in en om het plangebied een beoordeling gemaakt van de potentiële aanwezigheid van beschermde soorten. Daarbij is uitgegaan van een worst case-benadering: welke beschermde soorten zijn maximaal mogelijk? Vervolgens is bepaald of hiervoor nader onderzoek benodigd is. Tevens is bepaald of hiervoor indien nodig, een ontheffing van de Flora- en faunawet verkregen zal kunnen worden. Daarbij is ook rekening gehouden met de mogelijkheden die het plan biedt om, indien nodig, mitigerende maatregelen te treffen. De conclusie is dat een eventueel benodigde ontheffing verleend kan worden. Overigens is het voor de vaststelling van het bestemmingsplan niet noodzakelijk dat een eventueel noodzakelijke ontheffing al verleend is.

	Het is dus niet gerechtvaardigd dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is gelet op de ecologische waarden. Er is nader onderzoek nodig. De opgenomen conclusie dat het benodigde nader onderzoek en eventuele mitigerende maatregelen beperkt van aard zijn en de ontwikkeling 'niet evident onuitvoerbaar' maken, is niet gestaafd met onderzoek.	Direct in 2015 parallel aan de quickscan is daar waar nodig (soortgericht) en voor vergunningstrajecten het nader onderzoek gestart. Dit nader onderzoek is een zogenaamd "jaarrond-onderzoek" waarin de periode juni tot en met eind september/begin oktober 2015 (warm najaar) direct extra aandacht besteed is aan o.a. vleermuizen. Ten tijde van de terinzagelegging februari 2016 is, met de voorlopige onderzoeksresultaten uit het nader onderzoek, de gestelde conclusie gesteld in 4.1.9 van de toelichting onveranderd. Het nader onderzoek zal medio juli 2016, ruim voorafgaande aan de daadwerkelijke uitvoer, afgerond worden.
	Veiligheid Uit het detectieonderzoek volgt dat er een gebied van totaal 4.945 m² is dat zwaar is verstoord. Er zal dan ook veel tijd en geld gemoeid gaan met het veilig krijgen van het gebied alvorens de nieuwe fietsbrug kan worden aangelegd. In het plan is dit onvoldoende meegenomen en zijn de kosten hiervan onvoldoende meegenomen en geborgd.	Het detectieonderzoek van AVG geeft inderdaad grote oppervlakten aan van verstoorde gebieden. In deze verstoorde gebieden zijn ná het detectie-onderzoek alle significante objecten benaderd en geruimd. Waar detectie in de zwaar verstoorde gebieden niet mogelijk is geweest zal voorafgaande aan het roeren van de grond voor uitvoerings-werkzaamheden, laagsgewijs worden gedetecteerd, benaderd en geruimd, alsmede laagsgewijs worden afgegraven. Gebieden die niet konden worden benaderd en geruimd wegens aanwezige bovengrondse infra, zullen benaderd en geruimd worden tijdens de uitvoering, enkel op die plaatsen waar de grond geroerd gaat worden. Binnen het contract met de toekomstige opdrachtnemer is tijd gereserveerd om deze werkzaamheden te kunnen uitvoeren. De kosten van historisch onderzoek NGE, detectie onderzoek NGE, benaderen en ruimen van NGE zijn volledig meegenomen en geborgd in de planexploitatie.
	Planregels In de planregels is opgenomen dat de voor Verkeer-Langzaam Verkeer aangewezen gronden hoofdzakelijk zijn bestemd voor wegen en straten, wandel- en fietspaden met een functie zowel gericht op verblijf als op de afwikkeling van het verkeer. Reclamant is tegen de verblijfsfunctie omdat dit voor hem hinder en aantasting van de privacy oplevert.	Binnen de bestemming Verkeer-Langzaam Verkeer is nadrukkelijk de bedoeling geweest dat personen ook gedurende langere tijd kunnen verblijven. Op het traject kunnen banken of rustplekken gerealiseerd worden. Op basis van de APV kan de gemeente optreden tegen hinderlijk gedrag dat eventueel zou kunnen plaatsvinden op de snelfietsroute.

	Reclamant is van mening dat de planregels maatregelen mogelijk moeten maken die de hinder beperken, zoals schermen die geluid tegenhouden en zicht op zijn perceel beperken. De begripsomschrijving van Langzaam Verkeer maakt ook snorfietzen, bromfietzen en brommobielen mogelijk. Deze maken ook geluid. Overigens ontbreekt hier de term elektrische fiets. Hoe kan worden geborgd dat het fietspad niet door opgevoerde voertuigen, dan wel gemotoriseerd verkeer wordt gebruikt? Verder ontbreekt in de planregels een begrenzing van de omvang van de te realiseren brug, qua hoogte, massa en vormgeving.	In het bestemmingsplan is geen bepaling opgenomen voor geluidsschermen omdat deze de landschappelijke kwaliteit (open landschap) kunnen aantasten. Het zicht op het perceel van reclamant is al beantwoord onder het kopje Tracékeuze; er is geen sprake van onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat. De term elektrische fiets is voor de volledigheid toegevoegd aan de begripsbepalingenlijst in de regels; tevens is de begripsbepaling uitgebreid zodat gelijkwaardige vervoersmiddelen ook zijn toegestaan. Door het nemen van fysieke maatregelen is het niet mogelijk om met ander gemotoriseerd verkeer de brug op te gaan; hierop zal een uitzondering worden gemaakt voor hulpdiensten en onderhoudsvoertuigen. Het klopt dat in de planregels niets is opgenomen over de begrenzing. Zie het kopje Tracékeuze.
--	---	---

Conclusie ten aanzien van de ingediende zienswijze:

De zienswijze is weliswaar ontvankelijk, doch grotendeels ongegrond.

Wel heeft de zienswijze geleid tot de volgende **aanpassing** in artikel 1. Begrippen van de **planregels**:

Aan het in artikel 1.45 opgenomen begrip 'langzaam verkeer' is de term 'elektrische fiets' toegevoegd, ter volledigheid aan de begripsbepaling; gelijktijdig is de begripsbepaling uitgebreid zodat gelijkwaardige vervoersmiddelen ook zijn toegestaan.

Ambtshalve wijzigingen

In de **toelichting** is een drietal ambtshalve wijzigingen doorgevoerd.

Ten eerste is paragraaf 3.3.2 Verordening ruimte Noord-Brabant 2014 van de toelichting onder het kopje Ecologische hoofdstructuur (artikel 6) als volgt aangevuld:

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant hebben op 12 april 2016 - ingevolge het bepaalde in de artikelen 5.5. en 36.5 van de Verordening ruimte Noord-Brabant 2014 - positief besloten over de onderhavige kleinschalige ingreep (met financiële compensatie) in en de noodzakelijke herbegrenzing van de EHS, ter plaatse van het aan het Ganzenbosje grenzende perceelgedeelte.

Daarnaast is paragraaf 4.1.13 Financiële uitvoerbaarheid van de toelichting als volgt aangevuld:

Recentelijk heeft een nieuwe raming van het deel fietsbrug Cuijk Mook ertoe geleid dat het budget onvoldoende was en moest worden opgehoogd tot in totaal € 16,7 miljoen. Onlangs is toegezegd dat de hiervoor benodigde extra bijdrage (vanuit het Rijk en de provincies Gelderland en Noord-Brabant) van € 2,5 miljoen daadwerkelijk zal worden verstrekt.

Tot slot zijn - op verzoek van het Waterschap Aa en Maas - in paragraaf 5.4 Beschrijving per bestemming van de toelichting onder het kopje Dubbelbestemming (Waterstaat –Waterkering) (ambtshalve) de zinnen:

“Een omgevingsvergunning kan worden verleend indien het belang van de waterbergingscapaciteit hierdoor niet onevenredig wordt geschaad. Tevens is een omgevingsvergunning voor werken en werkzaamheden vereist. Voordat een omgevingsvergunning kan worden verleend, zal advies worden ingewonnen bij de rivierbeheerder (Rijkswaterstaat). Daarbij zal getoetst worden aan de Beleidslijn grote rivieren”

vervangen door:

“Een omgevingsvergunning kan worden verleend indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het waterkerend vermogen van de waterkering. Tevens is een omgevingsvergunning voor werken en werkzaamheden vereist. Voordat een omgevingsvergunning kan worden verleend, zal advies worden ingewonnen bij de beheerder van de waterkering (Waterschap Aa en Maas). Daarbij zal getoetst worden aan de Keur”.

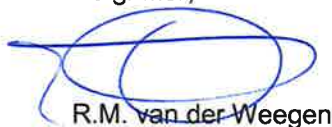
Conclusie: gewijzigde vaststelling bestemmingsplan

Het bestemmingsplan 'Buitengebied 2010, Snelfietsroute Cuijk - Mook' dient gewijzigd te worden vastgesteld.

De wijzigingen hebben betrekking op artikel 1.45 langzaam verkeer van de planregels en de paragrafen 3.3.2 (Verordening ruimte Noord-Brabant 2014, onderdeel Ecologische hoofdstructuur), 4.1.13 (Financiële uitvoerbaarheid) en 5.4 (Beschrijving per bestemming, onderdeel Dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering) van de toelichting.

Behoort bij besluit van de gemeenteraad van Cuijk van 6 juni 2016

Mij bekend,
De griffier,



R.M. van der Weegen

Gemeente Cuijk
Postbus 7
5360 AA GRAVE

Organisatie	Cuijk
Datum	15 APR. 2016
Zaaknr	VKA
Docnr	51470

Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 681 28 12
Fax (073) 614 11 15
info@brabant.nl
www.brabant.nl
IBAN NL86INGB0674560043


VERZONDEN

14 APR 2016

Onderwerp

Wijziging Verordening ruimte 2014 ivm plan Buitengebied 2010, Snelfietsroute Cuijk - Mook, Cuijk

Geacht college,

Hierbij sturen wij u ons besluit tot wijziging van de begrenzing van de ecologische hoofdstructuur nabij het Ganzenbosje aan de Galberg, op basis van artikel 5.5 van de Verordening ruimte.

De "Wijziging Verordening ruimte 2014 ivm plan Buitengebied 2010, Snelfietsroute Cuijk - Mook, Cuijk" treedt met ingang van de dag na plaatsing van het wijzigingsbesluit in het Provinciaal Blad in werking.

In verband met het bepaalde in artikel 1.2.1 lid 4 van het Besluit ruimtelijke ordening verzoeken wij u bijgaande stukken op de gebruikelijke wijze in uw gemeentekantoor ter inzage te leggen. Ook verzoeken wij u in verband met het bepaalde in artikel 1.2.1 lid 3 van genoemd besluit om ICT-apparatuur aan burgers ter beschikking te stellen om de digitale versie in te kunnen zien en linken op uw website op te nemen naar:

- <http://ruimtelijkeplannen.brabant.nl>
Hierin staan alle provinciale ruimtelijke plannen;

Datum

12 april 2016

Ons kenmerk

C2186918/3937850

Uw kenmerk

Contactpersoon

P.W.J.M. (Peter) Corvers

Telefoon

(073) 681 26 64

Email

pcorvers@brabant.nl

Bijlage(n)

3

- <http://www.ruimtelijkeplannen.nl>.
De rechtstreekse link naar het plan is: <http://www.ruimtelijkeplannen.nl/web-roo/?planid=NL.IMRO.9930.wijzvr14g1684Fiets-va01>.

Datum

12 april 2016

Ons kenmerk

C2186918/3937850

Overeenkomstig het door Gedeputeerde
Staten van Noord-Brabant genomen besluit,
namens deze,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'P.M.A. van Beek', with a long horizontal stroke extending to the right.

P.M.A. van Beek,
afdelingshoofd Cluster Ruimte

Besluit

Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 681 28 12
Fax (073) 614 11 15
info@brabant.nl
www.brabant.nl
IBAN NL86INGB0674560043


Onderwerp

Wijziging Verordening ruimte 2014 ivm plan Buitengebied 2010,
Snelfietsroute Cuijk - Mook, Cuijk

Ons kenmerk

C2186918/ 3937838

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,

Gelet op artikel 5.5 van de Verordening ruimte 2014;

Overwegende dat

- de gemeente Cuijk heeft verzocht om wijziging van de begrenzing van de ecologische hoofdstructuur nabij het Ganzenbosje aan de Galberg, aangewezen in de Verordening ruimte 2014;
- met deze wijziging de vaststelling van het bestemmingsplan "Buitengebied 2010, Snelfietsroute Cuijk - Mook" mogelijk wordt gemaakt;
- Gedeputeerde Staten bereid zijn dit verzoek in te willigen en daartoe de relevante begrenzingen in de Verordening ruimte 2014 aan te passen;

Besluiten

- I. Wijziging Verordening ruimte 2014 ivm plan Buitengebied 2010, Snelfietsroute Cuijk - Mook, Cuijk vast te stellen met planidn NL.IMRO.9930.wijzvr14g1684Fiets-va01;

Datum

12 april 2016

Ons kenmerk

C2186918/ 3937838

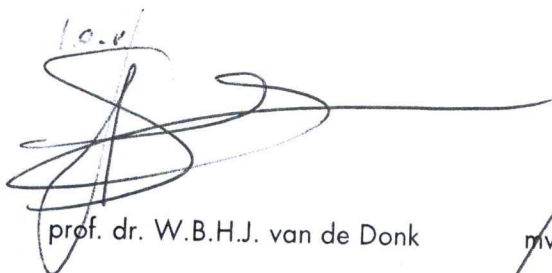
- II. deze beschikbaar te stellen op www.ruimtelijkeplannen.nl en via ruimtelijkeplannen.brabant.nl

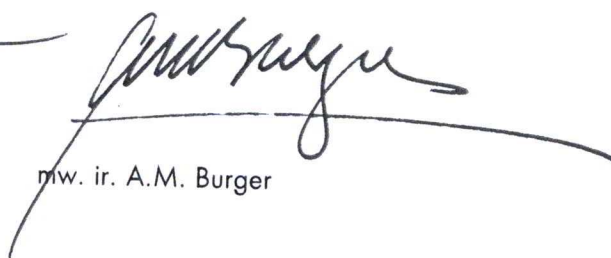
's-Hertogenbosch, 12 april 2016

Gedeputeerde Staten van Noord Brabant,

de voorzitter,

de secretaris,


prof. dr. W.B.H.J. van de Donk


mw. ir. A.M. Burger

Geen beroep

Aangezien sprake is van algemene regelgeving is beroep tegen dit besluit niet mogelijk.

**Wijziging Verordening ruimte 2014 ivm plan Buitengebied 2010,
Snelfietsroute Cuijk - Mook, Cuijk**

Provincie Noord-Brabant

Inhoudsopgave

Regels	5
Hoofdstuk 1 Inleidende regels	5
Artikel 1 Begripsbepaling	5
Hoofdstuk 2 Algemene regels	5
Artikel 2 Wijzigingen structuren	5
Hoofdstuk 3 Slotbepalingen	5
Artikel 3 Inwerkingtreding	5
Artikel 4 Citeertitel	5
Toelichting	6
Hoofdstuk 1 Het gemeentelijk plan	6
1.1 Beschrijving van het plan	6
1.2 Afwijking van geldende Verordening ruimte	6
Hoofdstuk 2 Herbegrenzing voor het plan Buitengebied 2010, Snelfietsroute Cuijk - Mook	6
2.1 Procedure	6
2.2 Oordeel t.a.v. verzoek tot herbegrenzing	7
2.3 Overwegingen t.a.v. vereisten voor wijziging	7
2.4 Overwegingen t.a.v. ingekomen reacties	8
Hoofdstuk 3 Verordening ruimte	9
3.1 Bevoegdheid aanpassing grenzen	9
3.2 Natuurcompensatie	9
3.3 Bijkomende wijzigingen	10
3.4 Regels Verordening ruimte 2014 raadplegen	10
Bijlage(n)	11
Bijlage 1 Relevante artikelen Verordening ruimte	12
Hoofdstuk 1 Wijziging van de ecologische hoofdstructuur	

Hoofdstuk 2 Procedure wijziging op verzoek

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begripsbepaling

In deze verordening wordt verstaan onder:

1.1 wijzigingsverordening:

de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.9930.wijzvr14g1684Fiets-va01, met de bijbehorende regels.

Hoofdstuk 2 Algemene regels

Artikel 2 Wijzigingen structuren

De Verordening ruimte 2014 wordt als volgt gewijzigd:

2.1 Ecologische hoofdstructuur

In verband met het bestemmingsplan Buitengebied 2010, Snelfietsroute Cuijk - Mook wordt de begrenzing van de structuur 'ecologische hoofdstructuur' als volgt gewijzigd:

- Nabij het Ganzenbosje aan de Galberg te Cuijk wordt deze structuur verwijderd;
- Deze ecologische hoofdstructuur wordt niet toegevoegd als compensatie;

2.2 Gemengd landelijk gebied

In verband met het bestemmingsplan Buitengebied 2010, Snelfietsroute Cuijk - Mook wordt de begrenzing van de structuur 'gemengd landelijk gebied' als volgt gewijzigd:

- Nabij het Ganzenbosje aan de Galberg te Cuijk wordt deze structuur toegevoegd.

Hoofdstuk 3 Slotbepalingen

Artikel 3 Inwerkingtreding

Deze wijzigingsverordening treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Provinciaal Blad waarin zij wordt geplaatst.

Artikel 4 Citeertitel

Deze wijzigingsverordening wordt aangehaald als: Wijziging Verordening ruimte 2014 ivm plan Buitengebied 2010, Snelfietsroute Cuijk - Mook, Cuijk

Toelichting

Hoofdstuk 1 Het gemeentelijk plan

1.1 Beschrijving van het plan

Het bestemmingsplan Buitengebied 2010, Snelfietsroute Cuijk – Mook/Molenhoek is een herziening van het geldende bestemmingsplan dat voorziet in de aanleg van een snelfietsroute Cuijk – Mook. De aan te leggen fietsverbinding is een nieuwe, snelle route voor de fietser tussen beide gemeenten aan weerszijden van de Maas. De verbinding maakt deels gebruik van bestaande wegen en fietspaden en deels van nieuwe fietspaden.

1.2 Afwijking van geldende Verordening ruimte

Binnen het plangebied bevindt zich een tweetal gebieden die zijn gelegen in de ecologische hoofdstructuur (ehs), te weten de Maas en het Ganzenbosje (nabij de Galberg te Cuijk). Voor het gedeelte in en op de Maasoevers is compensatie niet nodig aangezien hier geen negatieve effecten aan de orde zijn.

Voor de locatie Ganzenbosje dat binnen de ehs valt zal een klein gedeelte ehs (maximaal 700 m²) verdwijnen waarvoor herbegrenzing noodzakelijk is. Vaststelling van het bestemmingsplan is daarom alleen mogelijk na aanpassing van de grenzen van de ehs in de Verordening ruimte. Dit is mogelijk mbv artikel 5.5: herbegrenzing van de ehs voor kleinschalige ingrepen. Het plan voldoet aan de daarbij gestelde voorwaarden (o.a. op gebied van compensatie) en er worden verder geen provinciale belangen geschaad. Er bestaat dus geen bezwaar tegen medewerking aan het gemeentelijke plan dmv een herbegrenzing.

Vastgesteld is dat het plaatselijk versterken van de ehs niet mogelijk is waardoor, mede gelet op de kleinschalige effecten op de ehs voldaan kan worden aan de compensatieverplichting door middel van financiële compensatie.

In het ontwerpplan is een wijziging van de ehs voorzien ten opzichte van de structuur/aanduiding zoals op dat moment opgenomen in de Verordening ruimte. Dit is gebaseerd op mogelijkheden die de Verordening ruimte bevat voor aanpassing van grenzen ten behoeve van bestemmingsplannen. Meer informatie hierover is opgenomen in Hoofdstuk 3 Verordening ruimte.

Hoofdstuk 2 Herbegrenzing voor het plan Buitengebied 2010, Snelfietsroute Cuijk - Mook

2.1 Procedure

Het voornemen om ons te verzoeken de grenzen van de structuur 'ecologische hoofdstructuur' in de Verordening ruimte voor het gemeentelijk plan aan te passen heeft samen met het gemeentelijk ontwerpplan ter inzage gelegen van 27 januari tot en met 8 maart 2016. Gedurende deze termijn was het mogelijk te reageren op het aanpassen van de Verordening ruimte.

Er is een reacties ingezonden tegen deze wijziging van de begrenzings in de Verordening

ruimte.

2.2 Oordeel t.a.v. verzoek tot herbegrenzing

Wij hebben besloten over te gaan tot het aanpassen van de begrenzings in de Verordening ruimte ten behoeve van het gemeentelijk plan.

In de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan Buitengebied 2010, Snelfietsroute Cuijk - Mook en de daaraan ten grondslag liggende stukken wordt zorgvuldig onderbouwd dat aan de regels behorend bij een verzoek om wijziging van de ecologische hoofdstructuur op verzoek voor kleinschalige ingrepen wordt voldaan. Planologisch is dit op een juiste wijze doorvertaald in het ontwerp van het gemeentelijk plan dat daarmee voldoet aan de daaraan gestelde regels in de Verordening ruimte.

In de volgende paragrafen gaan wij hier verder op in.

2.3 Overwegingen t.a.v. vereisten voor wijziging

Wij hebben de activiteiten in onderlinge samenhang beoordeeld en geconstateerd dat de gemeente voldoende aannemelijk heeft gemaakt dat de ontwikkelingen zoals voorzien in het bestemmingsplan wenselijk zijn en herbegrenzing van de ehs ter plaatse rechtvaardigen.

Voor het gedeelte in en op de Maasoevers is compensatie niet nodig aangezien hier geen negatieve effecten aan de orde zijn.

Voor de locatie Ganzenbosje dat binnen de ehs valt zal een klein gedeelte ehs (maximaal 700 m²) verdwijnen waarvoor herbegrenzing noodzakelijk is. Vastgesteld is dat het plaatselijk versterken van de ehs niet mogelijk is waardoor, mede gelet op de kleinschalige effecten op de ehs, voldaan kan worden aan de compensatieverplichting door middel van financiële compensatie. Deze compensatie bestaat uit storting van een bedrag in het provinciaal fonds compensatievoorziening.

Vaststelling van het bestemmingsplan is daarom alleen mogelijk na aanpassing van de grenzen van de ehs in de Verordening ruimte. Dit is mogelijk mbv artikel 5.5: herbegrenzing van de ehs voor kleinschalige ingrepen. Het plan voldoet aan de daarbij gestelde voorwaarden (o.a. op gebied van compensatie) en er worden verder geen provinciale belangen geschaad. Er bestaat dus geen bezwaar tegen medewerking aan het gemeentelijke plan dmv een herbegrenzing.

De in het bestemmingsplan opgenomen financiële compensatie achten wij aanvaardbaar. De bestaande ehs die in het plangebied verloren gaat, wordt financieel volledig gecompenseerd. Er zijn afspraken tussen de betrokken gemeenten en de provincie Noord-Brabant ter borging van de financiële compensatie.

Kwaliteitsverbetering van het landschap

Verder wordt ook voldaan aan het principe van artikel 3.2 van de Verordening ruimte 2014, waarin het vereiste van kwaliteitsverbetering van het landschap is vastgelegd voor elke ruimtelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied.

2.3.1 Financiële compensatie

De gemeente/initiatiefnemer heeft ervoor gekozen om de aantasting van de ehs financieel te compenseren door storting van 7.000 euro in het provinciaal fonds.

2.4 Overwegingen t.a.v. ingekomen reacties

Er is een zienswijze ingediend die betrekking heeft op het voorgenomen verzoek tot aanpassing van de ehs in de Verordening ruimte.

Samenvatting zienswijzen

Samengevat luidt de zienswijze, voor zover deze betrekking heeft op de ehs, als volgt:

De snelfietsroute en de voorgenomen herbegrenzing van de ehs nabij het Ganzenbosje zijn in strijd met een goede ruimtelijke ordening zoals bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening. De ehs aan de Maas wordt aangetast door de nieuwe brug, anders dan gesteld onder 3.2 van de toelichting. Dat de pijlers van de brug niet in het stromend water worden geplaatst maar in de uiterwaarden doet hier niet aan af.

Overwegingen

De gemeente heeft – vooruitlopend op de Nota van zienswijze – ambtelijk samengevat als volgt gereageerd op deze zienswijze.

Reclamant geeft in zijn zienswijze alleen aan, dat deze zienswijze ook is gericht tegen de voorgenomen herbegrenzing van de EHS nabij het Ganzenbosje omdat het ontwerpbestemmingsplan en de voorgenomen herbegrenzing van de EHS nabij het Ganzenbosje in strijd zijn met een goede ruimtelijke ordening zoals bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening. De zienswijze wordt op het onderdeel van de voorgenomen herbegrenzing van de EHS nabij het Ganzenbosje op geen enkele wijze (nader) gemotiveerd.

Zoals in het (bijgevoegde) ontwerpbestemmingsplan met het bijbehorende EHS-compensatieplan is aangegeven, geldt dat (alleen) het stroomvoerend rivierbed van de Maas is aangewezen als ehs. De voorgenomen plannen hebben geen invloed op de wezenlijke waarden en kenmerken van de ehs. Er zal enkel een brug hoog over de Maas gebouwd worden, wijzigingen in bijvoorbeeld waterkwaliteit en/of stroomsnelheid van de rivier of zijn oevers zijn niet aan de orde. De pijlers van de brug zullen niet in de Maas geplaatst worden, maar in de uiterwaarden (winterbed), gerealiseerd worden. Deze uiterwaarden liggen buiten de ehs (in de groenblauwe mantel). Bovendien zal de realisatie van de pijlers geen invloed uitoefenen op de wezenlijke kenmerken en waarden van de Maas (ehs). Hierbij kan geconstateerd worden dat het initiatief niet conflicteert met het nationaal ruimtelijk ordeningsbeleid. Deze is met een passende (beschermings)regeling vertaald naar het bestemmingsplan. Negatieve effecten ten aanzien van het ehs-onderdeel Maas zijn dan ook niet aan de orde. Omdat er naar onze mening dus geen sprake is van negatieve effecten van het ehs-onderdeel Maas, is er ten aanzien van dit ehs-onderdeel dan ook geen verzoek om herbegrenzing van de ehs ingediend en is er geen enkele reden voor een (financiële) compensatie. De gemeente acht de zienswijze dan ook ongegrond.

Wij komen tot de conclusie dat de ingebrachte zienswijze op adequate wijze is beantwoord en er

geen reden is om het verzoek om herbegrenzing af te wijzen.

Hoofdstuk 3 Verordening ruimte

De Verordening ruimte 2014 bestaat uit kaartmateriaal en regels die onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden in een digitaal plan. Dit digitale plan kan in een kaartviewer in een internetbrowser bekeken en geraadpleegd worden. Een klik op de kaart maakt duidelijk welke structuren en aanduidingen met bijbehorende regels op die locatie gelden. Dit samenspel tussen kaarten en regels bepaalt welke normen een gemeente voor een bepaalde locatie moet hanteren bij het maken van een bestemmingsplan of bij het verlenen van een omgevingsvergunning die afwijkt van het geldende bestemmingsplan.

De kaarten maken dus deel uit van die normen en een wijziging van de kaarten betekent dat voor die locatie een andere norm gaat gelden. Bijvoorbeeld in plaats van de regels voor het gemengd landelijk gebied worden regels voor bestaand stedelijk gebied van toepassing.

3.1 Bevoegdheid aanpassing grenzen

Omdat de gemeente bij het vaststellen van een bestemmingsplan de Verordening in acht moet nemen, zou het zonder aanpassingen van de kaart van de verordening niet mogelijk zijn om het bestemmingsplan Buitengebied 2010, Snelfietsroute Cuijk - Mook vast te stellen. Het plan zoals het er nu ligt is immers in strijd met de regels voor de ehs. Vaststelling is dus alleen mogelijk wanneer de kaart van de Verordening ruimte zodanig is aangepast, dat het plan er niet langer mee in strijd is.

Om aanvaardbare en wenselijke wijzigingen in de grenzen van de ehs in het kader van een gemeentelijk plan mogelijk te maken, bevat de verordening in artikel 5.5 een regeling waarbij wij onder voorwaarden deze grenzen kunnen wijzigen op verzoek.

In artikel 36.5 is de procedure hiervoor opgenomen. Deze strekt ertoe, dat wij kennis kunnen nemen van zienswijzen over de nieuwe ehs-grenzen, voordat wij hierover een besluit nemen. Omwille van overzichtelijkheid en ter voorkoming van vertraging in de gemeentelijke besluitvorming is bepaald dat hiervoor gelegenheid wordt geboden tegelijkertijd met de terinzagelegging van de ontwerp-bestemmingsplan.

3.2 Natuurcompensatie

Indien de ecologische hoofdstructuur aangepast moet worden ten behoeve van een plan, dient de aantasting van de natuur te worden gecompenseerd. Dit kan op de volgende manieren, een combinatie is ook mogelijk:

- fysiek:
Elders wordt door een initiatiefnemer nieuwe natuur gerealiseerd en in stand gehouden. Bij de berekening van de omvang van de compensatie wordt rekening gehouden met de leeftijd en ontwikkelingstijd van de natuur die wordt aangetast. Omdat het enige tijd zal duren voor de nieuwe natuur 'volwassen' is, komt er een toeslag bovenop de oppervlakte aangetaste natuur.
- financieel:
Er wordt een berekening gemaakt van de kosten van compensatie en het bedrag dat hieruit volgt wordt gestort in een provinciaal Groenontwikkelfonds. Dit wordt gebruikt om gronden

in de ehs aan te kopen en daar natuur te realiseren.

De voorschriften voor natuurcompensatie zijn te vinden in bijlage 1 "Relevante artikelen Verordening ruimte". In artikel 40 lid 4 Vr is een overgangsregeling opgenomen voor de wijze van compenseren. De volledige tekst van deze artikelen is opgenomen in de bijlage bij de toelichting.

3.3 Bijkomende wijzigingen

3.3.1 Wijziging van andere structuur door aanpassing ecologische hoofdstructuur

In de Verordening ruimte wordt de ruimtelijke hoofdstructuur gevormd door het bestaand stedelijk gebied, de ecologische hoofdstructuur, de groenblauwe mantel en het gemengd landelijk gebied. Deze structuren sluiten op elkaar aan en overlappen niet.

Dit betekent dat een wijziging in één van deze legenda-eenheden ook gevolgen heeft voor de aangrenzende structuur. Er kan niet volstaan worden met het verwijderen van de ehs, dit zou namelijk een 'witte vlek' in de kaart opleveren - er moet op die plek ook een nieuwe legenda-eenheid aan worden toegekend.

De hoofdregel voor toekenning van het vlak waar de ehs is verwijderd is; het vlak was omringd door gemengd landelijk gebied: het wordt toegevoegd aan gemengd landelijk gebied.

In deze 'afgeleide' wijzigingen wordt bij deze herbegrenzing ook voorzien.

3.4 Regels Verordening ruimte 2014 raadplegen

De wijziging heeft alleen betrekking op de begrenzings van een beperkt aantal structuren en/of aanduidingen in de Verordening ruimte. Daarom dient naast dit wijzigingsbesluit ook altijd de Verordening ruimte te worden geraadpleegd:

- voor de regels die van toepassing zijn op de gronden die bij dit besluit zijn aangeduid als ecologische hoofdstructuur en gemengd landelijk gebied;
- omdat er nog andere aanduidingen en dus regels op dezelfde locatie van toepassing kunnen zijn.

Bijlage(n)

Bijlage 1 Relevante artikelen Verordening ruimte

Hoofdstuk 1 Wijziging van de ecologische hoofdstructuur

Artikel 5.5 Wijziging van de begrenzing op verzoek bij kleinschalige ingrepen

1. Gedeputeerde Staten kunnen de begrenzing van de ecologische hoofdstructuur op verzoek van de gemeente wijzigen ten behoeve van een individuele, kleinschalige ingreep.
2. Een verzoek om wijziging van de begrenzing, als bedoeld in het eerste lid, gaat vergezeld van een bestemmingsplan waaruit blijkt dat:
 - a. de voorgestelde ingreep slechts leidt tot een beperkte aantasting van de ecologische waarden en kenmerken van de ecologische hoofdstructuur in het desbetreffende gebied;
 - b. de voorgestelde ingreep leidt tot een kwalitatieve of kwantitatieve versterking van de ecologische waarden en kenmerken van de ecologische hoofdstructuur als geheel;
 - c. de voorgestelde ingreep is onderbouwd met een afweging van alternatieven;
 - d. de voorgestelde ingreep vergezeld gaat van zodanige maatregelen dat er sprake is van een goede landschappelijke en natuurlijke inpassing;
 - e. de uitvoering van de voorgestelde ingreep en de daarbij betrokken maatregelen en de monitoring daarvan zijn verzekerd;
 - f. wordt voldaan aan de regels inzake het compenseren van verlies van ecologische waarden en kenmerken bedoeld in artikel 5.6 (compensatieregels).
3. Artikel 3.2 (kwaliteitsverbetering van het landschap) is niet van toepassing op een bestemmingsplan als bedoeld in het tweede lid.
4. Op een verzoek als bedoeld in het eerste lid is artikel 36.5 (procedure grenswijziging op verzoek) van toepassing.

Artikel 5.6 Compensatie

1. De op grond van de verordening verplichte compensatie vindt, naar keuze, plaats door:
 - a. fysieke compensatie, overeenkomstig artikel 5.7;
 - b. financiële compensatie, overeenkomstig artikel 5.8.
2. De omvang van de compensatie wordt bepaald door de omvang van het vernietigde areaal waarbij een toeslag op de omvang van het vernietigde areaal wordt berekend, zowel in oppervlak, als in budget, te onderscheiden in de volgende categorieën:
 - a. natuur met een ontwikkeltijd van 5 jaar of minder: geen toeslag;
 - b. tussen 5 en 25 jaar te ontwikkelen natuur: toeslag van 1/3 in oppervlak, plus de gekapitaliseerde kosten van het ontwikkelingsbeheer;
 - c. tussen 25 en 100 jaar te ontwikkelen natuur: toeslag van 2/3 in oppervlak, plus de gekapitaliseerde kosten van het ontwikkelingsbeheer;
 - d. bij een ontwikkelingsduur van meer dan 100 jaar: de toeslag in oppervlak en de gekapitaliseerde kosten van het ontwikkelingsbeheer is maatwerk.

Artikel 5.8 Aanvullende regels voor financiële compensatie

1. De financiële compensatie wordt bepaald op grond van de omvang van de compensatieverplichting overeenkomstig artikel 5.6, tweede lid, en omvat de volgende

kostenelementen:

- a. kosten voor de planontwikkeling en planuitvoering;
 - b. kosten van de aanschaf van vervangende grond;
 - c. kosten van de basisinrichting;
 - d. kosten van ontwikkelingsbeheer gedurende de ontwikkelingstijd.
2. De financiële compensatie wordt uiterlijk zes weken na de vaststelling van het bestemmingsplan gestort in de provinciale compensatievoorziening ter uitvoering van de geformuleerde compensatietaakstelling.
 3. Gedeputeerde Staten stellen jaarlijks een rapportage vast waarin:
 - a. verantwoording wordt gegeven over de bestedingen uit het compensatiefonds van het afgelopen jaar, en
 - b. een prioritering wordt gegeven aan de realisatie van de ecologische hoofdstructuur voor het toekomstige jaar.

Artikel 40 Overgangsbepalingen

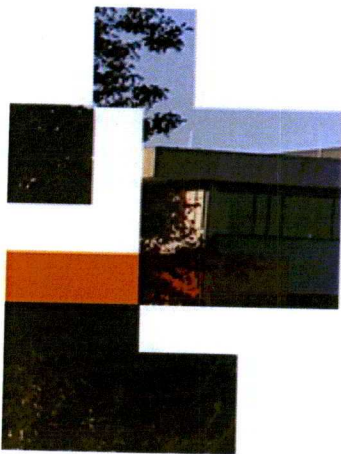
1. ...
2. ...
3. ...
4. In afwijking van artikelen 5.6, 5.7 en 5.8 blijven de regels inzake natuurcompensatie uit een eerder vastgestelde Verordening ruimte van toepassing indien de gemeente reeds compensatiegronden als natuur heeft bestemd, maar deze gronden nog niet als ecologische hoofdstructuur zijn begrensd in de Verordening ruimte 2014, danwel ingeval de gemeente reeds verworven gronden buiten de ecologische hoofdstructuur binnen 1 jaar na inwerkingtreding van deze verordening als natuur bestemd.

Hoofdstuk 2 Procedure wijziging op verzoek

Artikel 36.5 Procedure wijziging van grenzen op verzoek

1. Het voornemen om een verzoek te doen als bedoeld in artikelen 4.12, 5.3, 5.4, 5.5, 6.18, 8.3, 9.3, 11.2, tweede lid, 12.2, 13.2, derde lid, 14.2, vierde lid, 18.2, derde lid, 19.2, derde lid, 20.2, derde lid, en 25.2, maakt deel uit van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van een bestemmingsplan, waarbij in het ontwerp bestemmingsplan, indien van toepassing, de volgende gebiedsaanduidingen worden opgenomen:
 - a. gebiedsaanduiding: overig – in Verordening ruimte toe te voegen [naam gebiedscategorie];
 - b. gebiedsaanduiding: overig – in Verordening ruimte te verwijderen [naam gebiedscategorie].
2. Een verzoek wordt na afloop van de terinzagelegging bedoeld in artikel 3:11 van de Algemene wet bestuursrecht, bij Gedeputeerde Staten ingediend en gaat vergezeld van een beschrijving waaruit blijkt dat is voldaan aan de in deze verordening gestelde voorwaarden waaronder wijziging van de begrenzing mogelijk is en, in voorkomende gevallen, van naar voren gebrachte zienswijzen.
3. Gedeputeerde Staten beslissen binnen vier weken na ontvangst van een verzoek als bedoeld eerste lid.
4. Een bestemmingsplan ten behoeve waarvan de gemeente een verzoek om wijziging van de

begrenzing heeft gedaan, wordt vastgesteld nadat Gedeputeerde Staten hebben besloten tot wijziging van de begrenzing.



Provincie Noord-Brabant

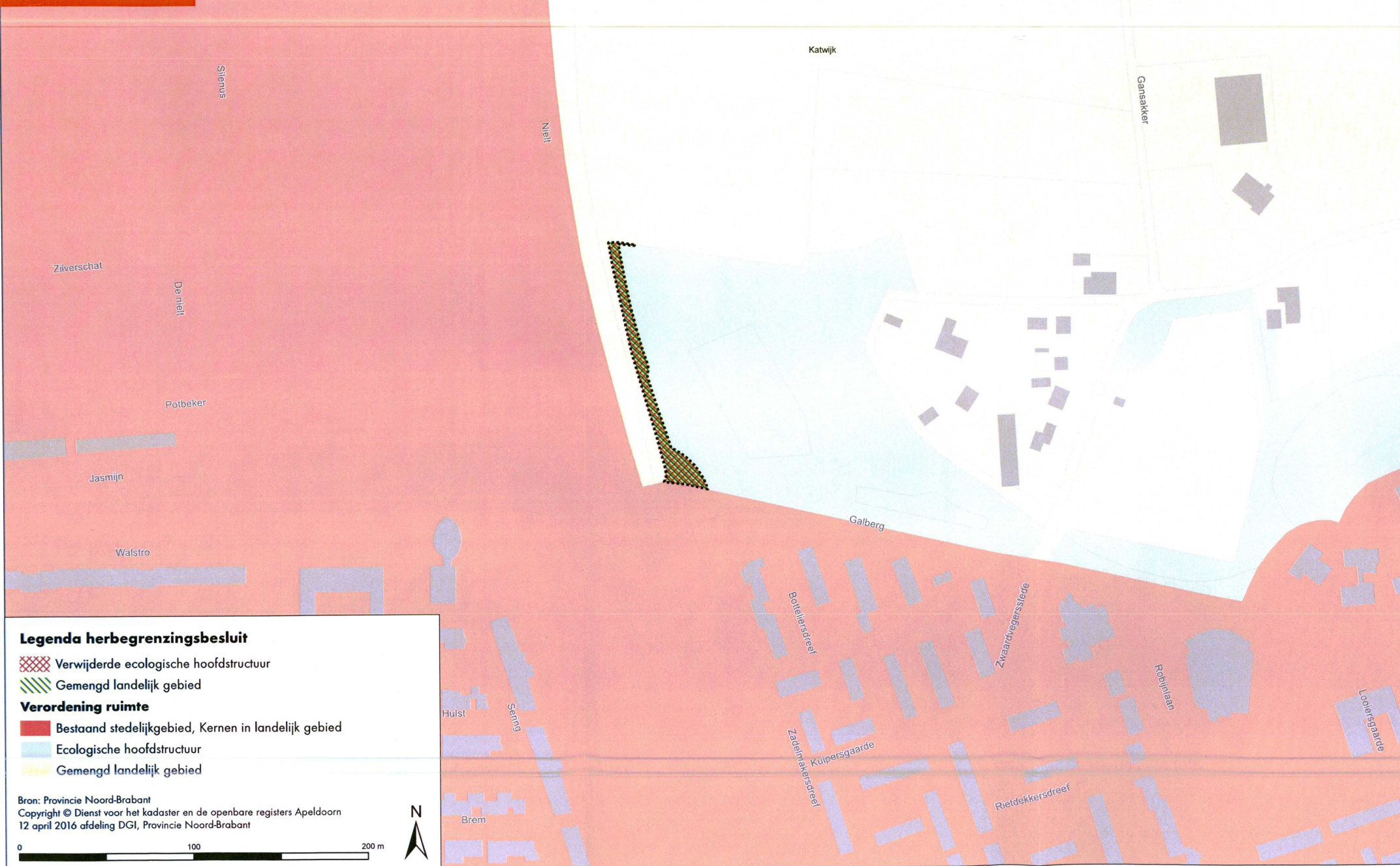
Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 681 28 12
info@brabant.nl
www.brabant.nl



Wijziging Verordening ruimte 2014 ivm plan Buitengebied 2010, Snelfietsroute Cuijk - Mook, Cuijk

NL.IMRO.9930.wijzvr14g1684Snelfietsroute-va01

Provincie Noord-Brabant



Notitie

Potentie fietsstromen Nijmegen - Cuijk

<i>projectnummer</i>	258500000
<i>opdrachtgever</i>	Stadsregio Arnhem - Nijmegen
<i>contactpersoon</i>	Sjors van Duren
<i>projectteam</i>	Bart Christiaens, Sven Lameijer (SOAB) en Willem Goedhart (Managementcentrum)

SOAB Breda, 23 september 2011

Inhoud

Hoofdstuk 1	Aanleiding	5
Hoofdstuk 2	Ligging en kwaliteit fietsverbinding	7
Hoofdstuk 3	Mogelijkheden fietsbrug	11
Hoofdstuk 4	Geschatte fietspotentie	13
Hoofdstuk 5	De snelfietsroute in breder perspectief	21
Hoofdstuk 6	Kosteneffectiviteit	25

Bijlagen

Bijlage 1	Fietsschouw kaart
Bijlage 2	Presentatie bijeenkomst 8 september
Bijlage 3	Rapport Royal Haskoning
Bijlage 4	Economisch belang recreatief fietsen

Hoofdstuk 1 Aanleiding

Aangezien de verkeersdrukke ten zuiden van Nijmegen steeds verder toeneemt door de nieuwe (woningbouw)ontwikkelingen in Cuijk en Malden en een groei van het aantal arbeidsplaatsen op Nijmegen Heijendaal, is de stadsregio Arnhem Nijmegen op zoek naar oplossingen. De toenemende verkeersdrukke wordt vooral ervaren op de Rijksweg in Malden en het deel van de A73 tussen Cuijk en de Maasbrug bij Heumen. Een snelfietsroute tussen Cuijk en Nijmegen kan wellicht een bijdrage leveren om deze verkeersdruk te verminderen.

De stadsregio Arnhem Nijmegen wil samen met de gemeenten Cuijk, Heumen, Mook en Middelaar en Nijmegen en de provincies Gelderland, Limburg en Noord-Brabant daarom graag onderzoeken:

- of er voldoende fietspotentie is;
- er voldoende draagvlak onder wegbeheerders is;
- en technische mogelijkheden zijn

om een snelfietsroute te realiseren tussen Cuijk en Nijmegen.

Alvorens dit uitgebreid te gaan onderzoeken en de fietsverbinding eventueel op te nemen in het programma 'Beter benutten', heeft de Stadsregio Arnhem Nijmegen een beperkt haalbaarheidsonderzoek te laten uitvoeren naar de fietspotentie van de fietsverbinding, de huidige kwaliteit van de route en de mogelijkheid om een fietsbrug aan de spoorbrug te hangen of een aparte fietsbrug te realiseren.

Dit om vervolgens een eerste draagvlakverkenning te doen in een workshop met de betrokken overheden / partijen.

Aan de combinatie Managementcentrum - SOAB Adviseurs is gevraagd een groot deel van het haalbaarheidsonderzoek uit te voeren en de resultaten in een workshop voor te leggen aan de betrokken overheden / partijen. Voor diverse Fiets filevrij trajecten zijn door het Managementcentrum en SOAB vergelijkbare onderzoeken uitgevoerd.

De mogelijkheden voor een fietsbrug aan / langs de spoorbrug over de Maas zijn door Royal Haskoning in beeld gebracht. Ook hebben zij daarbij een eerste kostenindicatie gegeven.

In dit rapport worden de resultaten van het haalbaarheidsonderzoek weergegeven (hoofdstuk 2, 3 en 4), input gegeven voor bredere ruimtelijk-economische positionering van de fietsroute (hoofdstuk 5) en mogelijke input voor de aanvraag Beter benutten (hoofdstuk 6).

Hoofdstuk 2

Ligging en kwaliteit fietsverbinding Cuijk - Nijmegen

Tussen Cuijk en Nijmegen is op dit moment geen snelle fietsverbinding aanwezig. Tussen Mook / Molenhoek en Nijmegen kan men fietsen via de provinciale weg.

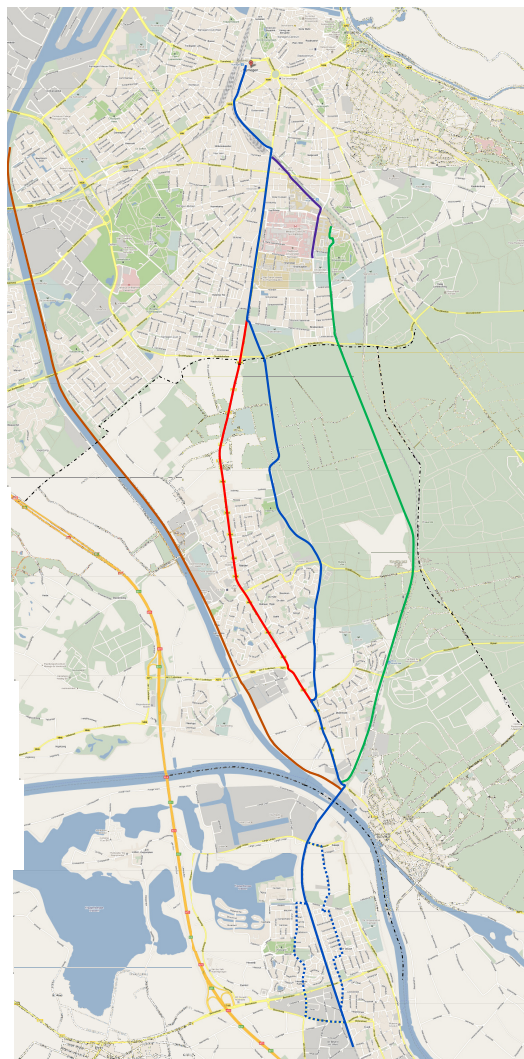
Om in de huidige situatie vanuit Cuijk (provincie Noord-Brabant) richting Nijmegen te gaan, zijn er twee opties:

- aan de oostzijde van Cuijk: met een veerpont naar de overkant van de Maas om vervolgens richting de provinciale weg naar Nijmegen te fietsen.
- Aan de noordwestzijde van Cuijk: langs de A73 waar aan de westkant van de brug een fietspad ligt (grijs asfalt, wat smal), maar waar vervolgens geen (goede) fietsverbinding naar het oosten (richting Nijmegen centrum of Heijendaal) ligt.

Tussen Cuijk en Mook / Molenhoek is een fietsbrug (langs de huidige spoorbrug over de Maas) gewenst die de routemogelijkheden voor de fiets naar Nijmegen flink verbetert.

Tussen Mook / Molenhoek en Nijmegen zijn afhankelijk van de herkomst / bestemmingen een aantal mogelijke fietsverbindingen. Het betreft de volgende mogelijke routes:

- van / naar Nijmegen Heijendaal en centrum via:
 - de bestaande fietsroute langs de Rijksweg
 - twee (deels te realiseren) routes door het bos.
- van / naar Nijmegen Winkelsteeg (werklocatie) via een bestaande fietsroutes langs de Maas.



In het huidige onderzoek wordt de focus vooral gelegd op mogelijke routes van / naar Nijmegen Heijendaal en centrum.

De fietsafstand tussen Cuijk en Nijmegen Heijendaal bedraagt, indien de gewenste fietsbrug gerealiseerd wordt, ongeveer 8 kilometer. Deze afstand is

voor een woonwerk-fiets acceptabel. Zeker met een elektrische fiets is dit goed te doen, dat geldt ook voor de afstand naar Nijmegen centrum.

Op woensdag 13 juli zijn de fietsverbindingen tussen Cuijk en Nijmegen geschouwd. Dit is grotendeels samen met een aantal betrokken overheden per elektrische fiets gebeurd. De bevindingen zijn door SOAB op een schouwkaart verwerkt. Deze is tijdens de bijeenkomst met betrokken overheden op 8 september 2011 uitgereikt en als bijlage 1 bij dit rapport gevoegd.

De resultaten op hoofdlijnen:

- De bestaande route (rode lijn langs de Rijksweg en blauwe lijn in Nijmegen) grotendeels via brede vrijliggende fietspaden. Aandachtspunten op deze routes zijn:
 - Ventwegen (woonstraten, klinkers) in Nijmegen.
 - Smalle fietspaden (deels klinkers) en leefbaarheid in Malden.
 - Oversteekbaarheid VRI (alleen in noord-zuidrichting) bij de Jan J. Ludenlaan (weg naar de op/afritten A73).
 - Smalle fietspaden (langs de provinciale weg, bomen en erfgrenzen) in/rondom Molenhoek
- De middelste route loopt door het bos (blauwe lijn) over een solitair grijs geasfalteerd fietspad dat niet verlicht is. Het zuidelijk deel van dit tracé loopt via een onverhard zandpad en komt vervolgens uit op de Rijksweg (het gedeelte met de te smalle fietspaden). Op dit middelste routedeel zitten twee oversteken met aandachtspunten ten aanzien van de verkeersveiligheid.
- De oostelijke route (groene lijn) loopt ook door het bos. Allereerst in Nijmegen via een rustige straat (op de rijbaan) met grijs asfalt en beperkte verlichting. Na de oversteek van de Scheidingsweg is de route grotendeels onverhard (circa 1,5 km) waarna het zuidelijke deel over een solitair / vrijliggend fietspad loopt (grijs verharding, mix van asfalt, beton en tegels).
- In Cuijk zijn er twee routemogelijkheden:
 - De westelijke route (zie de foto's in de presentatie opgenomen in bijlage 2) is in de huidige situatie het beste van kwaliteit. Deze loopt via een breed, grijs asfaltpad (met knip voor autoverkeer), via een kleine/korte ontbrekende schakel en vervolgens via een kwalitatief goed vrijliggend tegelfietspad en later fiets(suggestie)stroken.
 - De oostelijke route (zie de foto's in de bijlage 2) loopt via een rustige erftoegangsweg (fiets op de rijbaan, grotendeels asfalt, beperkt klinkers en beperkt fietssuggestiestroken) met hoge wegkanten richting de bebouwde kom van Cuijk. Ook hier ontbreekt

een kleine schakel (nu alleen een voetpad) naar het vervolg van de route dat over kronkelige woonstraten met klinkerverharding loopt.

- Aanvullend is er ook een fietsroute langs het Maas-Waalkanaal als lijn opgenomen. Deze route, bestaande uit vrijliggende fietspaden en rustige dijkwegen, is niet geschouwd maar is vanuit Molenhoek wel een prettige fietsverbinding naar bedrijventerrein Nijmegen Winkelsteeg.

De trajecten van de een mogelijke snelfietsroute komen over het grondgebied / beheersgebied van een groot aantal partijen:

- Gemeente Cuijk;
- Provincie Brabant;
- Gemeente Molenhoek/Mook;
- Provincie Limburg;
- Gemeente Heumen (daarin ligt Malden);
- Gemeente Nijmegen;
- Stadsregio Arnhem-Nijmegen;
- Provincie Gelderland;
- Prorail;
- Rijkswaterstaat.

Hoofdstuk 3

Mogelijkheden fietsbrug bij Maasbrug

De mogelijkheden voor een fietsbrug aan / langs de spoorbrug over de Maas zijn door Royal Haskoning in beeld gebracht, zie het concept rapport in het bijlage 3. Ook hebben zij daarbij een eerste kostenindicatie gegeven. Het concept rapport is besproken met de betrokken overheden tijdens de bijeenkomst van 8 september.

De kosten van de diverse varianten bedragen inclusief BTW tussen de € 7,5 en € 8,5 miljoen.

De variant met een aparte fietsbrug aan de noordwestkant van de bestaande spoorbrug lijkt daarbij inhoudelijk de beste variant.

Bij geen van de varianten is een aanlanding met een helling op de Halderweg (dijkroute naar Winkelsteeg) of Rijksweg niet meegenomen. De Stadsregio Arnhem Nijmegen heeft Royal Haskoning gevraagd dit in de definitieve versie van het rapport wel mee te nemen. De kosten van de brug gaan daarmee nog wat omhoog.

Verder heeft de Stadregio Arnhem Nijmegen gesproken met Prorail. Zij staan neutraal tegenover een eventuele realisatie van een fietsbrug, maar wel onder de voorwaarde dat er ruimte gereserveerd moet worden voor realisatie van een extra spoor. Daar wordt op dit moment op gestudeerd, maar een eventuele realisatie is pas iets voor de lange termijn.

Het rijksprogramma Beter benutten biedt een kans om een deel van de kosten voor de fietsbrug te bekostigen. Er kan tot maximaal 70% van de projectkosten aan rijksbijdrage gevraagd worden. Hoe hoger de gevraagde bijdrage hoe groter de bijdrage aan congestievermindering op het hoofdwegennet moet zijn. De Stadsregio Arnhem Nijmegen wil een bijdrage vragen van € 2 tot 3 miljoen. In het najaar van 2011 wordt tijdens het MIRT-overleg duidelijk of het bedrag wordt toegekend.

Hoe de diverse betrokken overheden tegen de realisatie van een fietsbrug bij de spoorbrug over de Maas aankijken komt terug in hoofdstuk 5.

Hoofdstuk 4

Inschatting fietspotentie

In dit hoofdstuk wordt een inschatting gemaakt van de fietspotentie van de snelfietsroute Cuijk-Nijmegen. De verwachte fietsstromen zijn – gericht op de belangrijkste herkomsten en bestemmingen in Cuijk, Mook, Molenhoek, Malden, Nijmegen-Zuid en Nijmegen overig – op een pragmatische manier ingeschat waarbij gebruik is gemaakt van bestaande gegevens.

Van de volgende gegevens is gebruik gemaakt:

- Woon-werk: Provinciaal Arbeidsplaatsen Register
 - PWE 2006 (Stadsregio)
 - Pendelmatrix Limburg (Provincie)
 - Perspectief Mook en Middelaar
 - Pendelgegevens Land van Cuijk / Noord-Limburg – Nijmegen
- Woon-studie: Pendelgegevens Land van Cuijk / Noord-Limburg – Nijmegen
- Andere bestaande gegevens (o.a. beleid en tellingen).

Fietspotentie woon-werk

Op basis van de beschikbare pendelgegevens, die op enkele woon-werkrelaties verschillende cijfers lieten zien, is onderstaande tabel met woon-werkpendelaars in personen samengesteld:

Totalen				
naar	Nijmegen	Mook en Middelaar	Cuijk	Malden en Heumen
van				
Nijmegen	-	200		700 - 900
Mook en Middelaar	1200 - 1400	-	200	220 - 300
Cuijk	1450	100	-	100
Malden en Heumen	3100 - 3440	100		-

In totaal betreft het tussen 7.370 en 8.190 pendelaars

Wat betreft het fietsgebruik naar afstandsklassen staat in de 'Fietsvisie Stadsregio Arnhem Nijmegen; dat tot 7,5 km een fietsgebruik van 36% mogelijk is en tussen 7,5 en 15 km een fietsgebruik van 16% mogelijk is. Deze cijfers liggen boven het landelijk gemiddelde uit het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON), maar zijn wel vergelijkbaar met het fietsgebruik in bijvoorbeeld de provincie Utrecht.

De afstand tussen Cuijk en Nijmegen Heijendaal is (na realisatie van de fietsbrug) 8 km. Gerelateerd aan deze afstand is dat voor hele route gerekend met een fietspotentie van 36%. Het effect van de E-bike is daarbij meegenomen. Normaal geldt deze potentie namelijk alleen voor afstanden tot 7,5 km.

Ter vergelijking de cijfers (volgens het Fietsberaad) van het huidige fietsgebruik in de betrokken gemeenten:

Gemeente	Aandeel fiets	Minimaal	Maximaal	Categorie	Aandeel <7,5 km	Categorie <7,5 km	Provincies
Nijmegen	23%	21%	24%	gemiddeld	34%	gemiddeld	Gelderland
Cuijk	20%	16%	23%	laag	27%	laag	Noord-Brabant
Heumen	19%	15%	23%	laag	27%	laag	Gelderland
Mook en Middelaar	16%	10%	21%	laag	17%	zeer laag	Limburg

Op basis van 36% fietspotentie komt de totale woon-werkfietspotentie uit op tussen de 2.654 en 2.950 pendelaars (in personen):

Ingeschatte fietspotentie (36% van totale pendel)				
naar	Nijmegen	Mook en Middelaar	Cuijk	Malden en Heumen
van				
Nijmegen	-	72		252 - 324
Mook en Middelaar	432 - 504	-	72	80 - 108
Cuijk	522	36	-	36
Malden en Heumen	1116 - 1239	36		-

Fietspotentie woon-studie Heijendaal

Op basis van de beschikbare pendelgegevens betreffende woon-studie, is onderstaande tabel met woon-studiependelaars in personen samengesteld

Studenten	
naar	Nijmegen Heijendaal
van	
Nijmegen	-
Mook en Middelaar	90
Cuijk	197
Heumen	34
Malden	242

In totaal betreft 563 pendelaars

Wat betreft het rapport over de snelfietsroute Nijmegen – Wijchen blijkt dat 51% van de scholieren en studenten die vanuit de naar een dagopleiding in Nijmegen gaan met de fiets gaat.

Op basis van 51% fietspotentie komt de totale woon-studiefietspotentie uit op tussen de 296 pendelaars (in personen)

Studenten (fietspotentie 51%)	
van	naar
Nijmegen	Nijmegen Heijendaal
Mook en Middelaar	46
Cuijk	100
Heumen	-
Malden	123

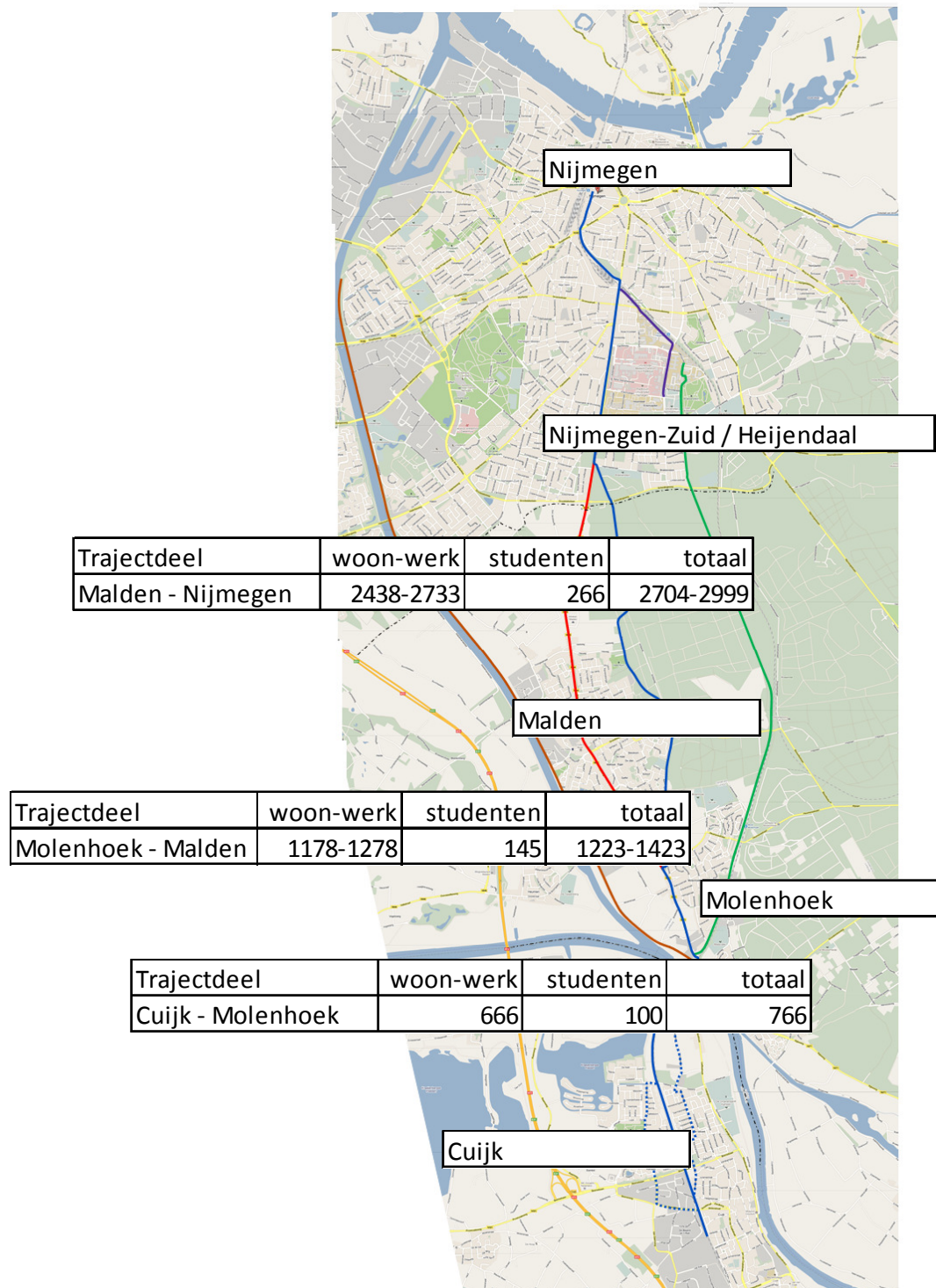
Totale fietspendel per trajectdeel

Samengevat levert dit per trajectdeel voor woon-werk en woon-studie de volgende fietspotentie op:

Trajectdeel	woon-werk	studenten	totaal
Cuijk - Molenhoek	666	100	766
Molenhoek - Malden	1178-1278	145	1223-1423
Malden - Nijmegen	2438-2733	266	2704-2999

Het betreft het aantal personen dat in potentie zou kunnen gaan fietsen en niet het aantal fietsverplaatsingen. Deze liggen namelijk twee keer zo hoog aangezien iemand 's ochtends heen fietst en 's middags terug. Bij een vergelijking met fietstellingen is dit belangrijk om in het achterhoofd te houden, want de tellingen laten de fietsverplaatsingen zien en lijken daarom altijd hogere aantallen te laten zien.

Kaart fietspotentie per routedeel



Vergelijking met andere gegevens

Vervolgens zijn ter vergelijking een aantal andere gegevensbronnen bekeken:

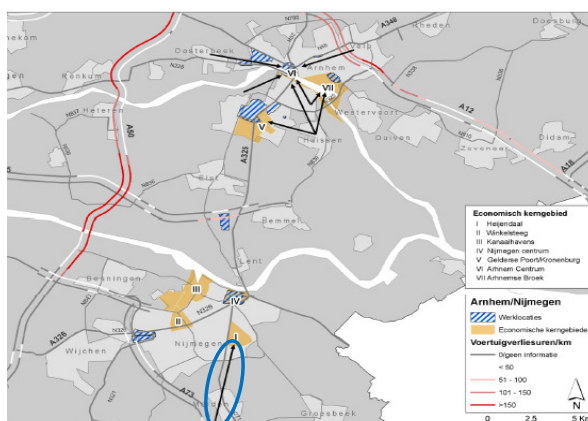
- Een onderzoek van Ecorys in opdracht van het Ministerie van V&W. Daaruit komen cijfers van Malden en Overasselt naar Heijendaal en Winkelsteeg.
- De Fietsvisie van de Stadsregio Arnhem Nijmegen waarin ook cijfers over de fietspotentie van de route staan gegeven. De bronnen en aannames achter deze cijfers zijn echter niet bekend.
- Tellingen op een aantal routedelen. Opvallend is dat de tellingen net ten zuiden van Nijmegen laten zien dat het fietsgebruik op een gemiddelde weekenddag (grotendeels recreatief of sociaal-recreatief) op 60% ligt van het fietsgebruik op een gemiddelde werkdag.

Het rapport 'De potenties voor ontlasting van het wegennet door de fiets voor zeven stedelijke regio's' (Ecorys i.o.v. Min. V&W, juli 2009) vormt een basis voor de analyse naar de woon-werk fietspotentie van de fietsroute Cuijk - Nijmegen. Dit rapport was voor het Ministerie van V&W een belangrijke bron voor de onderbouwing / beoordeling van eerdere subsidieaanvragen voor regionale snelfietsroutes. In het rapport van Ecorys wordt de fietspotentie berekend 12 vanuit een selectie van 50 economische kerngebieden, waarbij de fietspotentie wordt gedefinieerd als verplaatsingen met maximale woon-werk afstand van 15 kilometer.

Potentiële verbindingen zijn als kansrijk benoemd als ze zowel voldoende fietspotentie hebben als er voldoende kans op afname van vertragingen op hoofdautonetwerk is.

Voor de regio Arnhem Nijmegen komen nevenstaande fietsroutes als potentieel te ontwikkelen naar voren. Rondom Nijmegen betreft het de verbinding vanuit het zuiden naar Heijendaal, onderdeel van een mogelijke snelfietsroute tussen Cuijk en Nijmegen.

De verbinding is beschreven als de verbinding van Malden en Overasselt naar Nijmegen Heijendaal met 657 potentiële fietsers naar Heijendaal.



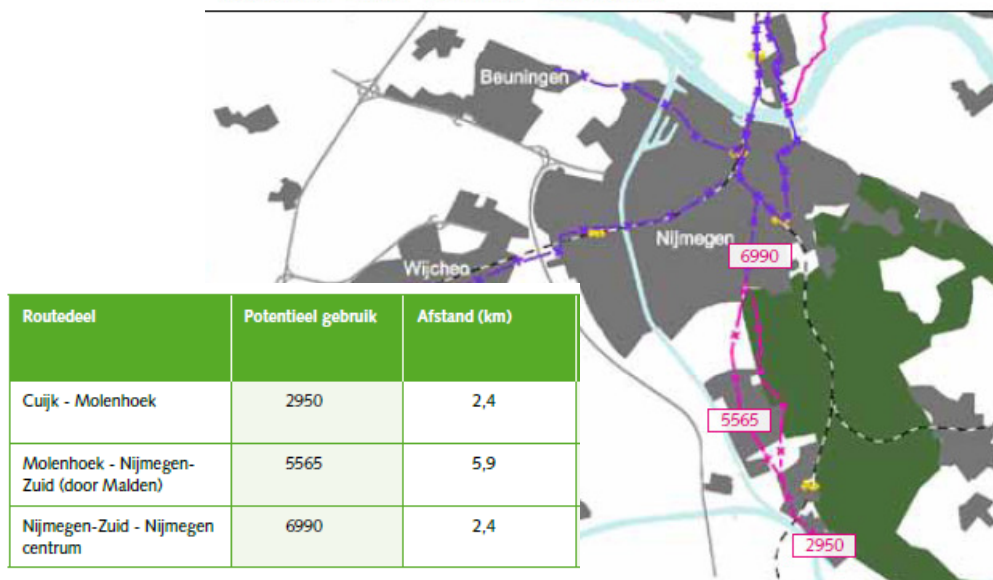
Op de verbinding van deze kernen naar Nijmegen Winkelsteeg zitten volgens Ecorys 131 potentiële fietsers.

Uit de Fietsvisie Stadsregio Arnhem Nijmegen (2010) blijkt dat het ontwikkelen van regionale snelfietsroutes, o.a. voor forenzen, prima past prima in het beleid van de Stadsregio. Twee routevarianten van een mogelijke snelfietsroute tussen Cuijk en Nijmegen staan in bijlage 4 (meerjarenprogrammering) van de Fietsvisie benoemd als mogelijk te ontwikkelen snelfietsroutes.

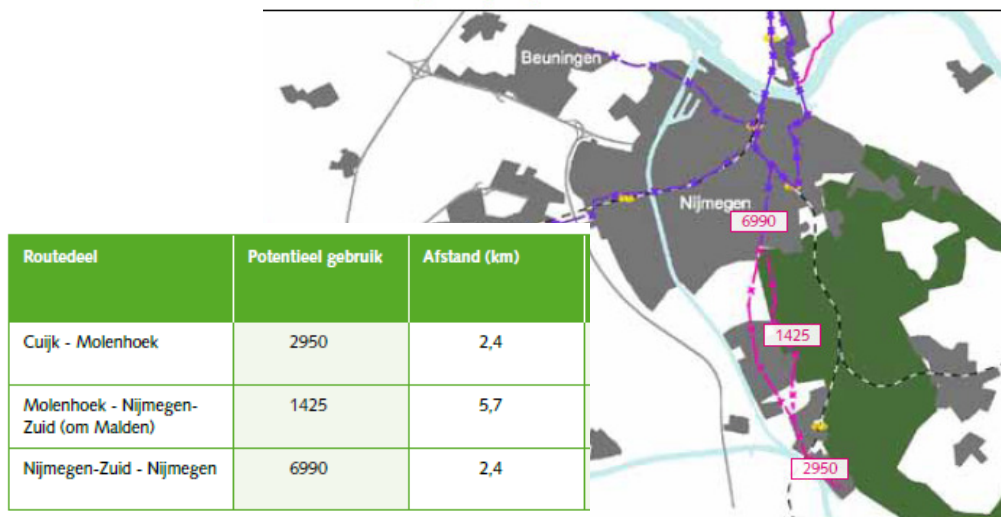
Ook het aantal potentiële fietsers daarbij aangegeven. De fietspotentie is daarbij o.a. berekend op pendelgegevens maar is waarschijnlijk opgehoogd met een inschatting van het fietsgebruik voor andere motieven dan woon-werk.

In onderstaande afbeeldingen staan de twee routevarianten:

Route 12 Cuijk - Malden - Nijmegen



Route 13 Cuijk - Nijmegen



Uit tellingen komen de onderstaande gegevens naar voren:

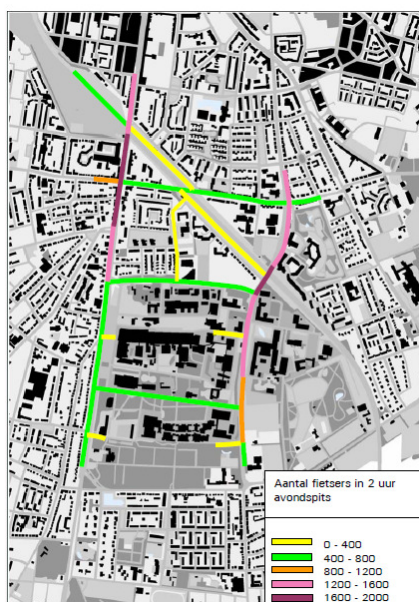
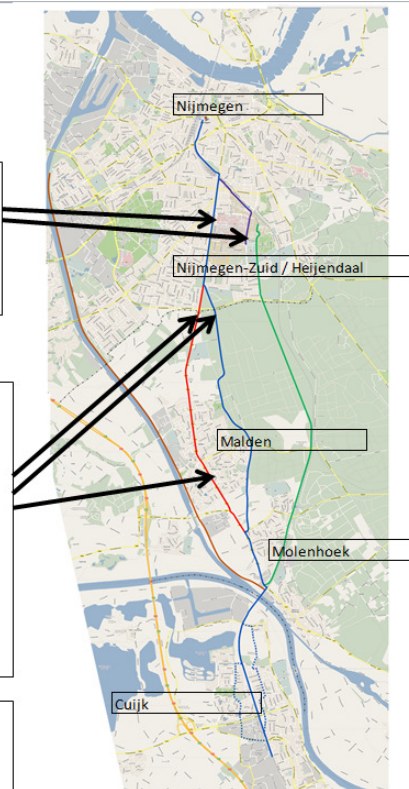
Tellingen

Fietzers delen door 2 = pendelaars

Op twee punten in 2 uur avondspits tussen de 1.200 en 1.600 fietsers (zie volgende sheet). Omgerekend per etmaal tussen 5.500 en 7.250 fietsers per etmaal op beide punten.

Provinciale weg:
 - ten zuiden van Malden tussen de 1.000 en 2.000 fietsers per etmaal (provincie). Fietstellingen (werkdag) per richting 1.200 en 1.650 fietsers zien.
 - tussen Malden en Nijmegen boven de 2.000.
 - Telling Bosweg (werkdag): circa 1.000 fietser per richting

Vanuit Cuijk via fietsbrug A73 nog circa 1.000 fietsers, verder naar Nijmegen circa 2.000 fietsers.



Figuur 4.1: Fietsintensiteiten in 2 uur avondspits in 2004

(bron: Bereikbaarheidsvisie Heijendaal (2004))

Van de volgende groepen (potentiële) fietsers zijn geen cijfers bekend / aangeleverd:

- Scholieren middelbaar onderwijs
- Studenten buiten Heijendaal
- Recreatieve en sociaal-recreatieve fietsers

Wel is bekend van tellingen op de Bosweg en Rijksweg (net ten zuiden van Nijmegen) dat op een weekenddag circa 60% van de fietsintensiteit van werkdagen wordt gehaald.

Daarnaast wist de pontbeheerder te melden dat het op mooie / drukke dagen behoorlijk druk is met recreatief fietsverkeer, misschien wel drukker dan werkdagen. Helaas zijn er op de pont geen tellingen gedaan

Fietspotentie laag-hoog scenario

Op basis van gegevens in de hoofdstuk is een laag, middel en hoog scenario voor het mogelijk fietsgebruik opgesteld:

- Laag: in totaal 3.200 potentiële fietsers (personen) op een werkdag (woon-werk en studenten)
+ 60% recreatie (weekenddag)
- Laag / middel: schatting van 3.000 – 6.000 fietsers
- Hoog:
 - ten noorden van Heijendaal meer dan 5.000-7.500 fietsers in personen (10.000-15.000 fietsverplaatsingen)
 - ten zuiden van Heijendaal 2.750-3.500 fietsers (5.500- 7.000 fietsverplaatsingen)
 - + 60% recreatie (weekenddag)

Vooralsnog wordt uitgegaan van het lage scenario.

Daarbij zitten op de verbinding vanuit Cuijk de spoorbrug over in potentie 766 fietsers op een werkdag (woon-werk en studenten).

Hoofdstuk 5

De snelfietsroute in breder perspectief

Uit de bijeenkomst met betrokken overheden van 8 september 2011 bleek dat niet alleen de fietspotentie in aantallen belangrijk is voor het draagvlak voor het mogelijk realiseren van de snelfietsroute tussen Cuijk en Nijmegen.

Het draagvlak voor de betrokken overheden zit 'm niet alleen in de winstpunten voor de eigen gemeente, stadsregio en provincie, maar ook in een gezamenlijk regionaal belang.

Om de route in een gezamenlijke bijeenkomst te kunnen voorleggen aan de betrokken bestuurders van alle betrokken overheden, is het wenselijk om zowel dit gezamenlijke als individuele belang voldoende in beeld te hebben. De zaken die daarbij een rol spelen zijn:

- Sociaal economische oriëntatie van het hele gebied (Malden, Molenhoek, Mook maar ook Cuijk) is gericht op Nijmegen. De vervoersstromen (niet alleen voor woon-werk) richting Nijmegen zijn dan ook belangrijk.
- Een goede snelle rechtstreekse fietsverbinding vanuit Cuijk ontbreekt waardoor de alternatieven (auto én OV) overbezet zijn, wellicht onnodig zwaar belast.
- Meer dan woon-werk verkeer maar vooral ook ruimtelijk economisch belang:
 - Winkel-/vrije tijdsverkeer naar goede voorzieningen in Nijmegen
 - Recreatief (fiets)verkeer tussen het Land van Cuijk, de Mokerhei en omgeving Nijmegen en de daarmee samenhangende economische waarde in bestedingen van fietsrecreanten.
- Leefbaarheid in Malden + aanleg rondweg
- Relevant beleidsprogramma's
- Bereikbaarheid en ruimtelijk belang Heijendaal en Nijmegen
- Belang grote werkgevers
- Financiën

Hieronder staat een korte uitleg per item weergegeven. Deze moet in het vervolgproces verder uitgewerkt worden een regionaal samenhangende argumentatie uit ruimtelijke-economisch perspectief.

Sociaal economische oriëntatie van het hele gebied

Malden, Molenhoek, Mook maar ook Cuijk zijn gericht op Nijmegen. Zo is het niet ongebruikelijk dat inwoners van het Brabantse Cuijk en het Limburgse Mook en Molenhoek geabonneerd zijn op dagblad De Gelderlander. Het aanpassen / faciliteren van vervoersstromen (niet alleen voor woon-werk) op de sociale oriëntatie is een belangrijk argument voor de snelfietsroute.

Overbezette auto- en OV-verbindingen

Een goede snelle rechtstreekse fietsverbinding vanuit Cuijk ontbreekt waardoor de alternatieven (auto én OV) overbezet zijn, wellicht onnodig zwaar belast.

- Meer fietsgebruik kan tot gevolg hebben dat minder autoverkeer op N271 en A73 naar Nijmegen rijdt, waardoor bepaalde knelpunten verminderd/opgelost kunnen worden.
- Een eerste ambtelijke inschatting is dat er wellicht 300 minder autobewegingen op de op-/afritten A73 en de toeleidende wegen naar Nijmegen kunnen zijn dankzij de realisatie van de snelfietsroute. Hier moet – in het kader van de Beter benutten aanvraag – nog aan gerekend worden. De Stadsregio Arnhem Nijmegen probeert een inschatting te maken van de winst op het vlak van autobereikbaarheid op de belangrijkste knelpuntlocaties.
- Voor de provincie Gelderland is belangrijk dat de fietsroute kan bijdragen aan het oplossen van een autoknelpunt op de provinciale weg.
- Volle treinen in de spits richting Nijmegen.
- Het busverkeer ervaart doorstromingsknelpunten op de Rijksweg. Er wordt gestudeerd naar oplossingen. Wellicht kunnen daar ook verbetermogelijkheden voor de fiets bij kruispunten meegenomen worden.

Een goede snelle rechtstreekse fietsverbinding vanuit Cuijk ontbreekt

- Nu 4 kilometer omfietsen (langs de A73) ten opzichte van de nog te realiseren fietsbrug.
- Gebruik maken van de pontverbinding tussen Cuijk en Mook. De Maas vormt een barrière, het betreft hierdoor een ontbrekende schakel in het fietswegennet. Met de realisatie van deze ontbrekende schakel zou deze barrière verdwijnen en daarmee zou het fietsgebruik gestimuleerd worden.
- Fietsmaatregelen zijn relatief goedkoop in relatie tot automaatregelen.
- Rijtijdswinst voor de fietsers is enorm en daarmee zeer kosteneffectief (zie ook volgende hoofdstuk).
- Fietspad aan de brug zonder (goede) fietspadaansluiting / -route is weinig zinvol. Fietspad spoorbrug en snelfietsroute moet als één plan worden gezien en opgepakt. Dit mede gebaseerd op het beoogde effect.
- De gemeente Mook en Middelaar heeft eigen specifiek gemeentelijk belang aangegeven. Het fietspad aan de spoorbrug is een van de ontbrekende schakels in de oostwest-verbindingen. Een permanente en goede fietsverbinding met Cuijk (Brabant) is goed voor het utilitair fietsverkeer en de ontwikkeling van recreatief fietsverkeer, dit laatste heeft een economische waarde. Optimalisering van toeristische fietsroutes, meer mogelijkheden.
- Mogelijkheden om aan te sluiten op een snelle fietsroute Nijmegen – Heumen.

Meer dan woon-werk verkeer maar vooral ook ruimtelijk economisch belang:

- Winkel-/vrije tijdsverkeer naar goede voorzieningen in Nijmegen
- Recreatief (fiets)verkeer tussen het Land van Cuijk (plassengebied, Maaslandschap), de Mokerhei en omgeving Nijmegen en de daarmee samenhangende economische waarde in bestedingen van fietsrecreanten. Het economische belang is een belangrijk onderdeel van de Strategische Regiovisie Maasduinen.
- Zowel vanuit de recreatiehoek als van de Rabobank zijn bij de gemeente Cuijk verzoeken binnen gekomen om een directe fietsverbinding over de Maas langs de spoorbrug te realiseren.

Leefbaarheid in Malden + aanleg rondweg

- Studie naar de mogelijke realisatie van een rondweg bij Malden.
- In het coalitieakkoord van de gemeente Heumen is afgesproken dat de Rijksweg in Malden ontlast zou worden en fietsknelpunten en gewenste fietsaansluitingen in het buitengebied in kaart worden gebracht en gefaseerd gerealiseerd worden. De Dorpsraad Molenhoek heeft vervolgens een verzoek bij het college van B&W ingediend tot verbeteringen aan de Bosweg (o.a. de voorrang) en het pad tussen de Driehuizerweg en zweefvliegveld.

Relevante beleidsprogramma's

- BBO Regiovisie Maasduinen
Fietspad spoorbrug is opgenomen in de Strategische Regiovisie Maasduinen, door de provincie Limburg aangemerkt als Beeldbepalende Ontwikkeling (BBO). Een van de speerpunten hierbij is meer 'oostwest-verbindingen'. Het fietspad is nog niet opgenomen in een uitvoeringsprogramma.
Door de provincie Limburg is aangegeven er intern geen reactie ontvangen is van de BBO-trekker van dit gebied.
- Fietsprogramma 'Fiets in de Versnelling' provincie Noord-Brabant
De Brabantse fietsambitie is zeer hoog, zowel vanuit bereikbaarheid, leefbaarheid als gezondheid. Ambitie betreft zowel utilitair als recreatief, dus door de week wellicht meer zuid - noord-verplaatsingen, maar in het weekend omgekeerd, richting Maasduinen/Maashorst, waterrecreatie etc.
- Fietsvisie Stadsregio Arnhem Nijmegen
- De gemeente Nijmegen werkt al aan diverse snelfietsroutes. Daarbinnen zou deze route prima passen.
- Provincie Limburg: er is binnen de provincie behoefte aan een bredere onderbouwing voor de snelfietsroute (incl. fietsbrug). Daarbij kan het verhaal over de fietspotentie 'breder' ingezet worden door een duidelijkere

relatie met de A73 te leggen, de ontbrekende schakel beter te positioneren en het economische / toeristisch-recreatieve belang beter te benadrukken.

Bereikbaarheid en ruimtelijk belang Heijendaal en Nijmegen

- Wat betreft Nijmegen is vooral zaak om de bereikbaarheidssituatie van Nijmegen-Zuid en met name Heijendaal goed in beeld te hebben en evt. toekomstige ontwikkelingen. De parkeerdruk op Heijendaal is in de huidige situatie al groot. De parkeersituatie wordt waarschijnlijk nog lastiger als Heijendaal nog verder uitgebreid gaat worden.
- Bij de aanleg van een rondweg bij Malden wordt daar de situatie verbeterd maar blijven de bereikbaarheidsproblemen voor Nijmegen-Zuid / Heijendaal even groot.

Belang grote werkgevers

- Heijendaal is één van de belangrijkste economische kerngebieden van Nijmegen. In totaal liggen 20.000 van de 100.000 Nijmeegse arbeidsplaatsen op Heijendaal. Ook zijn er een aantal grote Nijmeegse werkgevers op Heijendaal gevestigd.
- Minder parkeerproblemen
- Gezondheidsredenen: met opmars elektrische fiets komt daar een dimensie bij.
- Het is kader van de bereikbaarheid, parkeren en duurzaamheid voor de werkgevers van belang om voor een dermate goede ontsluiting te zorgen dat de mogelijkheden voor alle modaliteiten optimaal benut kunnen worden.

Financiën

Mogelijke financieringsbronnen:

- Landelijke subsidie van Beter benutten
- Provincie Noord-Brabant: Gebiedsgerichte aanpak BDU-gelden
- Provincie Gelderland: programma snelfietsroutes, OV-project Rijksweg, BDU.
- Provincie Limburg wenst geen verwachtingen te wekken dat de realisatie van dit project meebetaald kan worden;
- Stadsregio Arnhem Nijmegen vanuit Fietsvisie en bereikbaarheidsgelden.
- Mogelijk BBO Regiovisie Maasduiden (nog niet geprogrammeerd)
- Begrotingen / projecten betrokken gemeenten.
- Etc.

Verder kunnen de kosten van de snelfietsroute worden afgezet tegen OV-investeringen. Daarbij kunnen ook positieve voorbeelden van fietsinvesteringen (fietsenstalling Radboud) meegenomen worden.

Hoofdstuk 6

Kosteneffectiviteit

De inhoud van dit hoofdstuk is niet gebaseerd op een uitgebreide studie maar volgt een redenering die extra argumenten kan bieden voor de onderbouwing van de snelfietsroute en de fietsbrug in het Beter benutten pakket.

De kosteneffectiviteit van snelfietsroutes wordt door het Rijk vooralsnog altijd berekend naar winst van voertuigverliesuren op het hoofdwegenet. Uit eerder onderzoek blijkt dat snelfietsroutes een winst van 0 tot 5% op voertuigverliesuren kunnen opleveren (MuConsult, 2008 en 2010).

Als we dit omgerekend redenerend toepassen dan komen we uit op winst in fietsverliesuren. Door verbetering van de fietsinfrastructuur worden deze verliesuren minder.

Een fietser is daarbij niet iemand anders dan iemand die in een auto naar z'n werk gaat, het gaat om personenverliesuren. In de methodiek om de ingediende Beter benutten pakketten mee te beoordelen (Handreiking kosteneffectiviteit regionale maatregelpakketten Beter benutten, conceptversie 30 augustus 2010) wordt gesteld dat de kosten/winst per personenverliesuur in het woon-werkverkeer € 10,- per uur bedragen. In de onderstaande beredenering wordt hiermee gerekend.

Ervan uitgaande dat een fietser nu met gemiddeld 18 km/uur tussen Cuijk en Heijendaal over 12 kilometer fietst, dan doet deze fietser er 40 minuten over. Indien de snelfietsroute (incl. brug) gerealiseerd wordt, dan wordt de route verkort naar 8 kilometer en kan er gemiddeld met zeker 20 km/uur gefietst worden. Dit betekent een fietstijd van 24 minuten, een winst van 16 minuten. Dit is winst van € 2,66 per fietser per verplaatsing. Uitgaande van 2 woon-werkverplaatsingen is dit € 5,32. Op 200 werkdagen is dit een winst van € 1.064,- per jaar per fietser. Vanuit Cuijk met een fietspotentie van 766 fietsers is dit een jaarlijkse winst van € 815.024,-.

Dit betekent dat er dus ongeveer 10 jaar voor nodig is om geschatte aanlegkosten van de fietsbrug voor woon-werkfietzers vanuit Cuijk terug te verdienen. Dit staat nog los van de in het vorige hoofdstuk beschreven overige baten / grotere belang van de fietsbrug in ruimtelijk-economisch opzicht.

We gaan ervan uit dat op de overige routedelen een reistijdwinst (door iets kortere route en verhoogde snelheid door aanleg van asfaltverharding) van gemiddeld 5 minuten per verplaatsing gehaald kan worden. Dit is een aanname op basis van ervaringen elders die laten zien dat door een kortere route, andere

route met minder verkeerslichten, betere doorstroming bij verkeerslichten, betere kwaliteit verharding, etc. comfortabeler en sneller gefietst kan worden

Een winst van 5 minuten per verplaatsing betekent een winst van € 0,83 per fietser per verplaatsing. Uitgaande van 2 woon-werkverplaatsingen is dit € 1,66. Op 200 werkdagen is dit een winst van € 332,- per jaar per fietser. De fietspotentie op de overige routedelen is minstens 2.500 fietsers is dit een jaarlijkse winst van € 830.000,-.

Als er jaarlijks voor € 800.000,- op de overige routedelen geïnvesteerd kan worden dan ligt er binnen enkele jaren een prima snelfietsroute tussen Mook/Malden en Nijmegen over meerdere tracés.

In totaal is dus een winst op de totale winst van € 1,6 miljoen per route.

Verder heeft Goudappel in het voorjaar van 2011 onder de naam ‘Fietssnelwegen loont’ de opbrengsten van fietssnelwegen naar buiten gebracht. De cijfers zijn gebaseerd op het rapport ‘Workshop fietssnelwegen 1 maart: wat levert het op? Toelichting op de berekeningen’ (Goudappel, 23 februari 2011). Daarin wordt gesteld dat door het met de elektrische fiets over de verbeterde fietsinfrastructuur van fietssnelwegen fietsen de reistijd nog meer verkort wordt. Goudappel gaat er daarbij vanuit dat 50% van de Nederlanders in 2020 op de elektrische fiets fietst. In het verkeersmodel van Goudappel levert dit op fietssnelwegen een gemiddelde verhoging van de fietssnelheid met 33% op. Als dit verder wordt doorgerekend, dat heeft Goudappel voor de regio Den Haag-Rotterdam gedaan, dan levert dit een extra winst bovenop de aanleg van fietssnelwegen met een factor 1,5 keer. Dit zou in 2020 een extra winst van € 2,4 miljoen per jaar euro opleveren voor de fietssnelweg tussen Cuijk en Nijmegen.

Naast de mobiliteitseffecten heeft Goudappel ook overige effecten berekend:

- Gezondheids- en klimaatwinst: winst van 600% bovenop de infra aanleg.
- CO2 reductie: winst van 20% bovenop de infra aanleg

Daarnaast zijn er natuurlijk de specifieke waarde vanuit regionaal ruimtelijk economisch perspectief zoals genoemd in het vorige hoofdstuk.

Van belang om daarbij te noemen zijn de bestedingen per fietser als zij een recreatieve tocht maken. In bijlage 4 staat meer informatie.

Tabel: Uitgaven tijdens recreatieve fietstochten				
	Tijdens fietsdagtocht (> 2 uur); 2006/2007		Tijdens meerdaagse fietstocht (via LF-routes); 2008	
	Per tocht (€)	Totaal (mln. €)	Per dag (€)	Totaal (mln. €)
Consumpties	4,91	171	22,98	82
Overnachtingen	-	-	26,17	17
Entree/deelnamen	0,58	20	4,84	94
Winkels onderweg	-	-	8,82	32
Reizen/overig	0,69	24	8,42	30
Totaal	6,18	215	71,23	255

Bron: CBS StatLine, Onderzoek Dagrecreatie, 2006/2007 / GrontmijRoute IV, 2008

Bijlage 4

Economische informatie recreatief fietsen

Uit: Samenvatting 'Zicht op Nederland Fietsland' (Landelijk Fietsplatform, juli 2009)

Kerncijfers recreatief fietsen

Fietsbezit en -verkoop

- 84% van de Nederlanders bezit één of meer fietsen, in totaal 18 miljoen fietsen;
- In 2008 bijna 1,4 miljoen nieuwe fietsen verkocht;
- Gemiddeld aankoopbedrag flink gestegen: € 688 (+18% t.o.v. 2006);
- Opvallend: opmars elektrisch ondersteunde fiets (2008: ± 10% van verkoop);
- 40% van fietsen gekocht voor recreatieve doeleinden (2007).

Recreatieve fietstochten

- 52% van Nederlandse bevolking (ruim 8,5 miljoen Nederlanders) maakt recreatieve fietstochten, tochten van minimaal 1 uur (2007);
- In totaal 205 miljoen recreatieve fietstochten (2007);
- Het aantal fietsdagtochten, tochten langer dan 2 uur, is in 2007 in vergelijking met 2002 gedaald, waarschijnlijk vooral door ongunstig weer in die zomer (voorjaar liet juist stijging zien).
- Gemiddelde fietstocht: 19,2 km, ruim 2,5 uur onderweg.

Fietsvakanties

- 3,9 miljoen binnenlandse vakanties waarbij wordt gefietst (2008, stabiel);
- Ruim 1 miljoen fietsvakanties door 750.000 Nederlanders, vakanties waarbij op meer dan de helft van de dagen is gefietst (2008, gestegen);
- Ruim 450.000 meerdaagse fietstochten via Landelijke Fietsroutes (2008, gestegen).

Effecten

- Jaarlijks ± € 750 miljoen aan bestedingen onderweg;
- Hiervan € 400 miljoen tijdens gewone fietstochten (met name consumpties) en € 350 miljoen tijdens meerdaagse tochten (met name overnachtingen/consumpties).
- Aanzienlijke stijging van de bestedingen tijdens fietsdagtochten, 2007: + 44% t.o.v. 2002 (gecorrigeerd voor inflatie: + 34%);
- Omzet fietsbranche, gerelateerd aan recreatieve fietsmogelijkheden: jaarlijks ± € 450 miljoen;
- Fietsen is effectief middel om de voor een goede gezondheid noodzakelijke hoeveelheid lichaamsbeweging te krijgen;
- Toename fietsgebruik leidt tot afname van de kosten in de gezondheidszorg;
- Fietsen is goed voor het milieu. Positief imago recreatief fietsen kan dagelijks fietsgebruik helpen bevorderen.

Fietzers van dagtochten geven per jaar 215 miljoen euro uit

Recreatief fietsen genereert aanzienlijke economische activiteit. Fietstochten worden onderbroken voor het nuttigen van een hapje of een drankje. Dit kan van huis meegebracht eten of drinken zijn, maar vaak wordt ook gestopt bij een horecagelegenheid. In totaal wordt er tijdens fietsdagtochten (tochten langer dan 2 uur) € 215 miljoen per jaar uitgegeven (cijfers CBS 2006/2007). Tellen we fietstochten korter dan twee uur ook mee, dan ligt het bedrag nog hoger (raming: € 400 miljoen). De gemiddelde uitgaven per dagtocht lijken nog steeds te stijgen, vergeleken met 2001/2001 met vijf procent.

Fietsvakantiegeangers besteden 350 miljoen euro per jaar

Gemiddeld is in 2008 € 70 per dag besteed tijdens een fietsvakantie, zo blijkt uit het LF-onderzoek van GrontmijRoute IV, dat behalve over de LF-routes ook cijfers geeft over meerdaagse fietstochten in het algemeen. In dit onderzoek wordt voorgerekend dat per persoon per meerdaagse LF-tocht ongeveer 550 euro wordt besteed. Een gemiddelde meerdaagse LF-tocht duurt 7,8 dagen, 7,8 keer € 70 levert bijna 550 euro op.

Het economisch effect van deze uitgaven is op jaarbasis ruim € 250 miljoen, uitgaande van 460.000 meerdaagse LF-tochten. Dit bedrag komt nog flink hoger uit wanneer vervolgens ook de meerdaagse fietstochten die niet zijn gebaseerd op de LF-routes worden meegenomen. Geraamd wordt dat het totale aantal meerdaagse fietstochten (2007: ongeveer 1 miljoen) in 2007 heeft geresulteerd in ongeveer € 350 miljoen aan bestedingen.

Snelfietsroute Nijmegen-Cuijk

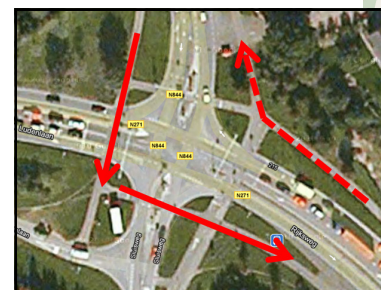
Aan beide zijde van de weg fietsvoorzieningen, deels vrijliggend, deels ventweg. Er is geen aparte verlichting voor de fietspaden. Het betreft deels asfalt en deels tegels. Niet in de voorrang. Breedte tussen de 4 en 1,5 meter.



1 richting (beide zijden), smaller, grijs asfalt, VRI



2 richting nieuw grijs asfalt, oostkant breder, westkant smaller, zuidelijk deels aan beide zijden 1 richtings fietspad die op stukken vrij smal zijn, fiets op de kruising in de voorrang. Geen aparte verlichting.



Lastige oversteek

Grotendeels vrijliggend, deels gecombineerd met autoverkeer, niet verlicht

Westkant (asfalt) 1 richtings fietspad, aan oostkant (tegels) 2 richtings fietspad, smal en niet apart verlicht

Smal, grijs asfalt aan beide zijden weinig ruimte door bomen

Grijs asfalt verlicht, 2,5 meter breed

Geen oversteekvoorzieningen en fietser op rijbaan

Rode tegels, redelijk/goede kwaliteit, in de voorrang, 2,85 breed, niet apart verlicht, daarna deels woonstraat met langsparkeren, rotonde (uit de voorrang)



In Malden: aan beide zijden redelijk smal 1 richtings fietspad. Deel klinkers, deels asfalt. Kruispunten in voorrang of VRI.



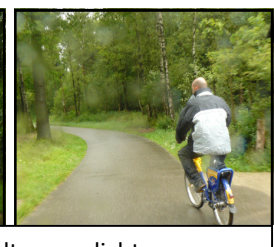
Fietssuggestiestrook, eerst in asfalt, daarna in klinkers

Fiets op rijbaan, rustige straat, grijs asfalt, beperkte straatverlichting



Ongeveer 1,5 km onverhard

Oversteek uit de voorrang



Grijs asfalt, onverlicht

Gevaarlijke kruising, fiets oversteek maken die in de voorrang ligt, routedeel grotendeels asfalt, zuidelijke onverhard



Vrijliggend: mix van betonplaten, asfalt en tegels, 2,5 - 3,5m breed, redelijke kwaliteit, niet verlicht, snoeien noodzakelijk.

Inpassing helling en inpassing verkeersveilige aansluiting op de Rijksweg

Oostkant ruimte, west niet of op spoorlichaam

Smalle rode fietsstroken, plasvorming, beheer aandachtspunten

Klinkers en verlicht, onoverzichtelijk

Grijs asfalt, onverlicht 3m breed, kapot gereden bermen en hoge wegkant 60 km/u

Doorsteek over voetpad mogelijk



Woonstraten met klinkers, bochtig, geen voorrang, hobbeligwegdek met meerdere plateau's

