

Tweede nota inspraak en vooroverleg

Voorontwerpbestemmingsplan

Fietspaden Westerhoven - Riethoven 2019



Tweede nota inspraak en vooroverleg

Voorontwerpbestemmingsplan

Fietspaden Westerhoven – Riethoven 2019

Gemeente Bergeijk

Datum:

28 mei/1 juli/8 september 2020

Inhoud

1	Inleiding	1
2	Inspraak	3
3	Vooroverleg	16
4	Aanpassingen	22
4.1	Aanpassingen naar aanleiding van vooroverleg en inspraak	22

Bijlagen:

- Advies fietsvoorzieningen Schoolstraat te Riethoven (memo 19038.1 H35 mem01-B dhe, RA infra, 15 oktober 2019)
- Advies fietsvoorzieningen Broekhovenseweg tussen de aansluitingen Zeven Fonteynen en Volmolenweg te Riethoven (memo 19038.1 H35 mem02-A dhe, RA infra, 15 oktober 2019)
- Advies fietsvoorzieningen Broekhovenseweg nabij aansluiting Keersopperdreef te Riethoven (memo 19038.1 H35 mem03-A dhe, RA infra, 15 oktober 2019)

1 Inleiding

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Fietspaden Westerhoven – Riethoven 2019' heeft in het kader van de inspraakprocedure met ingang van 11 april 2019 gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegen en is digitaal toegankelijk gemaakt. Gedurende de periode van de inzage zijn 6 inspraakreacties ingediend. In hoofdstuk 2 van deze nota zijn de reacties samengevat en beantwoord.

Het voorontwerpbestemmingsplan is daarnaast volgens artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening voor vooroverleg gezonden naar de diverse instanties. In hoofdstuk 3 van deze nota zijn de vooroverlegreacties samengevat en beantwoord.

2 Inspraak

Gedurende de periode van de inzage van het voorontwerpbestemmingsplan 'Fietspaden Westerhoven – Riethoven 2019' zijn 6 inspraakreacties ingediend.

De inspraakreacties gaven aanleiding om alleen het bestemmingsplan voor het traject van het fietspad tussen Westerhoven en Riethoven verder in procedure te gaan brengen. Dat is inmiddels ook gebeurd met de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan 'Fietspad Heuvel – Dorpsstraat'. Voor de trajecten van de Schoolstraat tot en met de Broekhovenseweg in Riethoven is eerst nader onderzoek gedaan naar mogelijke alternatieven. Dat onderzoek is klaar en verwerkt in de antwoorden op de reacties. De notities waarin de alternatieven zijn onderzocht en beoordeeld zijn als bijlage bij deze nota inspraak en vooroverleg opgenomen.

Hierna zijn de reacties weergegeven en beantwoord. Er is aangegeven of/hoe de reacties zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan 'Fietspad Broekhovenseweg 2020'.

1.

- a. *Inspreker moet te veel grond afstaan voor het plan, waardoor het aanzicht van het huis minder wordt en behoorlijk wordt aangetast en voor waardevermindering zorgt. Ook de privacy wordt minder en aangetast.*
- b. *Voorstel is om een fietspad aan beide zijden van de weg te maken. Dat is veiliger voor iedereen en voorkomt gevaarlijke situaties.*
- c. *Het voorontwerpbestemmingsplan is strijdig met een goede ruimtelijke ordening omdat een zorgvuldige belangenafweging en deugdelijke motivering ontbreken. Dat is strijdig met de artikelen 3:2, 3:4, 3:46, en 3:47 van de Algemene wet bestuursrecht. Onduidelijk is welke alternatieven tegen elkaar zijn afgewogen. Dat had wel verwacht mogen worden vanuit de perspectieven van de verkeersveiligheid, bescherming van de eigendom en de natuur. Er is geen variantenstudie in de stukken aangetroffen.*
- d. *De inspreker kan zich niet verenigen met de keuze voor een tweerichtingsfietspad aan de oostkant van de Schoolstraat. Fietsers moeten daardoor twee keer oversteken over een weg. Dat geeft extra risico's. Een verkeersonderzoek en variantenonderzoek naar gelijkwaardige alternatieven ontbreken en daardoor een zorgvuldige belangenafweging en deugdelijke motivering voor de gemaakte keuze. Niet duidelijk is waarom geen keuze is gemaakt voor een alternatief zoals aanpassing van de rijbaan of een éénrichtingsfietspad. Een éénrichtingsfietspad is veiliger, omdat er geen oversteken zijn en een veiliger gebruik heeft dan wanneer er twee richtingen op één pad fietsen. Het is onbegrijpelijk dat behoud van bestaande elementen zoals laanbeplanting belangrijker wordt gevonden dan gedegen onderzoek. Kijkend naar de bebouwde kom is het logischer de vrije fietspaden zoveel mogelijk aan te sluiten op de fietssuggestiestroken.*
- e. *Onduidelijk is of zorgvuldig is onderzocht of een comfortabele en verkeersveilige fietsroute gemaakt kan worden met aanpassing van de rijbaan. Zo kan grondvererving van particulieren worden voorkomen. Bij een éénrichtingsfietspad aan beide zijden van de Schoolstraat is per saldo minder grondvererving nodig. De toelichting maakt niet duidelijk hoe dit alternatief is meegenomen.*
- f. *Het is niet duidelijk of het plan voldoet aan de eisen van de Verordening ruimte voor kleinschalige ingrepen met aanpassing van de begrenzing van het Natuur Netwerk Noord-Brabant.*
- g. *Inspreker kan zich niet verenigen met de wijzigingsbevoegdheid in artikel 8.4 van het voorontwerpbestemmingsplan. Die bevoegdheid is in strijd met de rechtszekerheid. De wijzigingsbevoegdheid geeft de mogelijkheid ook de verkeersbestemming te wijzigen. Er wordt van uit gegaan, dat alleen bedoeld is de 'dubbelbestemming waarde – archeologie 4.2' te kunnen wijzigen en dat dit nog aangepast wordt. Als de wijzigingsbevoegdheid ook bedoeld is om de verkeersbestemming te wijzigen, is dat in strijd met de goede ruimtelijke ordening, omdat onvoldoende bepaald is in welke mate en op welke wijze de wijzigingsbevoegdheid gebruikt kan worden. Ook is vergroting van de omvang van het fietspad niet mogelijk zonder particuliere gronden. Het past volgens de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State niet in het stelsel van de Wet ruimtelijke ordening, dat een bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid*

heeft die afhankelijk is van voorafgaande instemming van de gerechtigden van gronden.

h. Verzoek is het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen.

Beantwoording:

a. Voor het maken van het beoogde fietspad is grondverwerving nodig. Dat is beperkt tot daar waar dat echt nodig is. De grondverwerving is geen ruimtelijk aspect dat afweging nodig maakt, maar meer een gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling. Dat het aanzicht van het huis verandert is eveneens geen ruimtelijk belangrijk aspect, maar een gevolg van de aanleg van het fietspad op de daarvoor benodigde gronden. Voor schade in de vorm van waardevermindering die ontstaat door ruimtelijke plannen, zoals dit bestemmingsplan, kan gebruik worden gemaakt van de tegemoetkoming in planschade zoals geregeld in de artikelen 6.1 en volgende van de Wet ruimtelijke ordening (Wro).

b. In de bijgevoegde memo 19038.1 H35 mem01-B-dhe zijn de diverse mogelijkheden en alternatieven voor de fietsverbinding tegen elkaar afgewogen. Hieruit volgt de gekozen variant (eenzijdig aan de oostzijde van de Schoolstraat, in twee richtingen bereden) als een logische keuze.

We hebben nader onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de komgrens in de Schoolstraat nabij de kruising met de Kapelstraat te verleggen. In die situatie is de aanleg van een apart fietspad daar niet nodig, maar kan het fietsverkeer geregeld worden met zogenaamde fietssuggestiestroken op de bestaande weg. Uit het onderzoek is gebleken, dat de komgrens verlegd kan worden en dat gebeurt dan ook.

c. In de bijgevoegde memo 19038.1 H35 mem01-B-dhe zijn de diverse mogelijkheden en alternatieven voor de fietsverbinding tegen elkaar afgewogen. Hieruit volgt de gekozen variant (eenzijdig aan de oostzijde van de Schoolstraat, in twee richtingen bereden) als een logische keuze.

We hebben nader onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de komgrens in de Schoolstraat nabij de kruising met de Kapelstraat te verleggen. In die situatie is de aanleg van een apart fietspad daar niet nodig, maar kan het fietsverkeer geregeld worden met zogenaamde fietssuggestiestroken op de bestaande weg. Uit het onderzoek is gebleken, dat de komgrens verlegd kan worden en dat gebeurt dan ook.

d. Zie antwoord bij c.

e. Zie antwoord bij c.

f. Het plan voldoet aan de eisen van de interim omgevingsverordening van de provincie, die de Verordening ruimte inmiddels heeft vervangen, voor kleinschalige ingrepen met aanpassing van de begrenzing van het Natuur Netwerk Noord-Brabant. Dat is uitgebreid beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan.

g. De beschreven wijzigingsbevoegdheid is onderdeel van het artikel 8 getiteld 'Waarde – Archeologie 4.2' De wijzigingsbevoegdheid is daardoor geen algemene wijzigingsbevoegdheid om een verkeersbestemming zo maar aan te passen, maar ziet uitsluitend op een wijziging van de archeologische dubbelbestemming, als daarvoor uit archeologisch oogpunt een reden is.

h. De verlegging van de komgrens zoals genoemd onder g geeft aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen.

Aanpassing: Het ontwerpbestemmingsplan wordt aangepast naar aanleiding van de reactie onder b en c.

2.

- a. *De beoogde ontwikkeling met de verkeerskundige aanpassingen, waarborgt de bestaande planologische rechten van de inspreker onvoldoende. De beoogde ontwikkeling brengt de verkeersveiligheid van de Kapelstraat erg in het geding. De afweging daarvan is niet goed gebeurd. Onderhavige fietsverbindingen sluiten aan op de Kapelstraat. Er wordt echter op basis van deze verbindingen geen structurele toename van fietsers en/of verkeersonveiligere situaties op de Kapelstraat verwacht. Wij zien evenmin een relatie met de planologische rechten.*

Wel is het zo dat er een ander project speelt binnen de gemeente Bergeijk, namelijk de realisatie van een snelle fietsverbinding. En ook is het zo dat als die snelle fietsverbinding aan zou sluiten op de Kapelstraat, dat in dat geval er een toename van fietsers te verwachten is op de Kapelstraat en toename van conflictpunten met landbouwverkeer van met name loonbedrijf Moonen. De definitieve tracékeuze voor de snelle fietsverbinding moet echter nog worden gemaakt.

- b. *Veilig (landbouw)verkeer is een speerpunt op gebied van verkeersveiligheid. Het aantal slachtoffers daarvan moet omlaag. Daarvoor voert men ook campagnes onder andere via veilige trekker bumpers en scholing. Ook in Bergeijk en omgeving vonden diverse incidenten plaats.*
- c. *Het loon- en akkerbouwbedrijf mag jaarlijks 1250 verkeerbewegingen met zwaar landbouwverkeer op de Kapelstraat hebben. Die straat is relatief smal. Het beperkte fietsverkeer veroorzaakt nu minimale hinder voor het bedrijf. Als het aantal fietsers heel erg sterk toeneemt is dat schadelijk voor het bedrijf, omdat de bereikbaarheid van het bedrijf verslechtert. Ook de verkeersveiligheid loopt gevaar. Het is niet toelaatbaar op de Kapelstraat landbouwverkeer en fietsverkeer samen te voegen.*
- d. *In de bedrijfslocatie is flink geïnvesteerd. Daarom is een verplaatsing van het bedrijf niet aan de orde. De bedrijfsopvolging is verzekerd.*
- e. *Om veilig fietsgebruik te stimuleren zijn vrij liggende paden noodzakelijk. Beter onderzoek naar de verkeersveiligheid is nodig. Daarbij moet rekening worden gehouden met de fietsers en bestaande functies zoals akkerbouwers en loonwerkers die al jaren rechtmatig aanwezig zijn in het buitengebied.*
- f. *Voorstel is alternatieve locaties voor het fietspad te bekijken. Inspreker heeft gronden in de omgeving naast bestaande wegen. Hij is bereid constructief mee te denken en mee te werken voor alternatieve fietsroutes. Hij eist gedegen onderzoek naar verkeersveiligheid met ontvlechting van zwaar landbouwverkeer en fietsverkeer. Inspreker wil niet werken in een verkeersonveilige omgeving die tot (zware) ongelukken kan leiden. Hij is bereid tot een nadere toelichting.*

Beantwoording:

- a. De beoogde ontwikkeling met de verkeerskundige aanpassingen laat de bestemming en gebruik van het loonwerkersbedrijf van inspreker ongemoeid. Bovendien wordt de Kapelstraat zelf niet aangepast. De intensiteit van fietsverkeer zal in de toekomst wel groter worden. Het is echter in een landelijk en vooral extensief gebruikt

gebied geen reële veronderstelling uit te gaan van een onverantwoord hoge stijging van fietsverkeer die niet samen kan gaan met de bestaande planologische rechten van de inspreker. Overigens is een tracé voor een snelfietsverbinding via (het gebied van) de Kapelstraat nog in onderzoek. Het is dus nog niet bekend of hier echt een fietspad komt.

- b. Verkeersveiligheid is een belangrijk speerpunt in de gemeente Bergeijk. Met name vanuit BrabantsVeiligheidsLabel heeft het basisonderwijs in onze gemeente aandacht voor de combinatie landbouwverkeer en fietsers in de vorm van dode hoek acties. Ook met de realisatie van fietsverbindingen in onze gemeente hebben wij aandacht voor de combinatie landbouwverkeer en fietsers en moeten we ervoor zorgen dat dit op een veilige manier samengaat of wordt gescheiden.
- c. Zie antwoord onder a.
- d. De bedrijfslocatie van Moonen is een locatie in een vooral agrarisch/gemengd buitengebied. Bedrijfsverplaatsing als gevolg van het toenemende fietsverkeer is geen reële gedachte. Verplaatsing om andere redenen is ook niet aan de orde. Met een goede nieuwe inrichting van de Kapelstraat om meer fietsverkeer beter te begeleiden in samenhang met het bedrijfsverkeer van Moonen kunnen fietsverkeer en loonwerkersverkeer veilig samen van de Kapelstraat gebruik maken.
- e. Bij de plannen voor nieuwe fietsverbindingen vindt steeds onderzoek plaats naar een zo veilig mogelijk tracé rekening houdend met de plaatselijke omstandigheden.
- f. Met het raadsbesluit van 6 juni 2019 aangaande de fietsambitie heeft de gemeenteraad voor alle tracés met uitzondering van de snelle fietsverbinding Bergeijk – Stedelijk gebied de volledige tracés vastgesteld. Voor deze verbinding heeft de gemeenteraad het tracé vastgesteld tot aan de Bisschop Rythoviusdreef. Het gedeelte ten noorden van het vastgestelde tracé is vastgesteld als zoekgebied. Dit wil zeggen dat de gemeenteraad de opdracht heeft gegeven om voor het vervolg van deze fietsroute opnieuw naar alternatieven te kijken en op zoek te gaan naar een geschikt tracé. Op dit moment wordt dit vervolgonderzoek uitgevoerd.

Aanpassing:

Het ontwerpbestemmingsplan wordt niet aangepast naar aanleiding van de reactie.

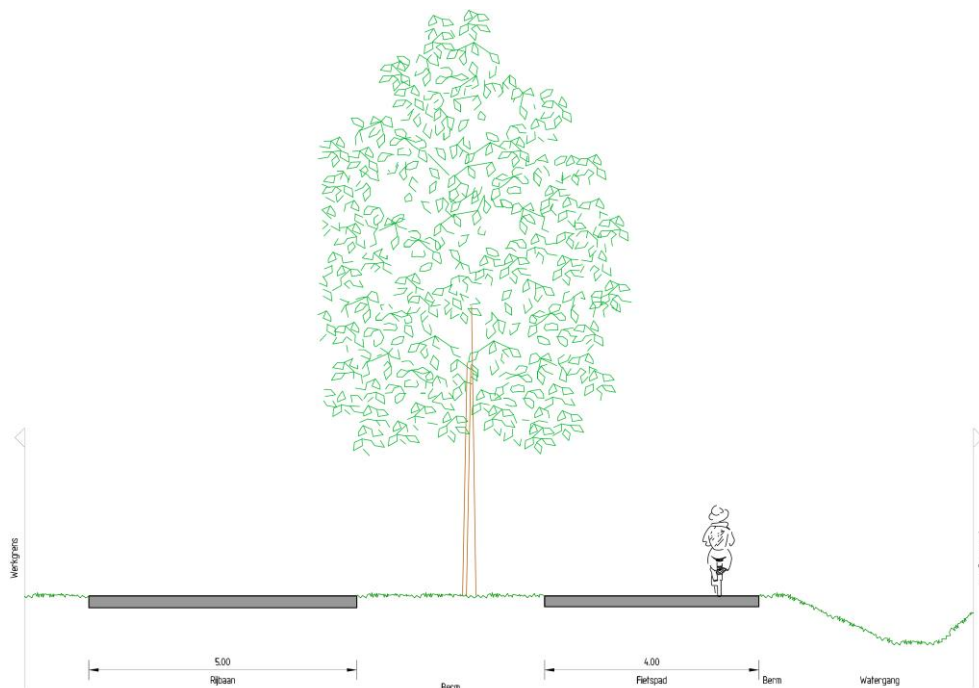
3.

- a. *Het fietspad aan de overkant van Broekhovenseweg 19 t/m 31 op de hoogte van het weiland achter de bermsloot ligt 1 meter lager dan de berm. Het fietspad is daardoor voor de bewoners slecht bereikbaar en ze zijn zelf moeilijk bereikbaar vanaf het fietspad. Omdat een gelimiteerd aantal toegangen worden aangelegd moeten bewoners voor een gedeelte alsnog gebruik maken van de weg. De huidige gevaarlijke situatie blijft zo gehandhaafd of levert meer gevaar op omdat autobestuurders niet bedacht zullen zijn op fietsers of voetgangers en zich storen aan fietsers die ongewild nog geen gebruik willen maken van het fietspad. Beter alternatief is de huidige sloot te dempen en een nieuwe sloot te maken achter het nieuwe fietspad met het fietspad op de hoogte van de huidige berm. Zo is het fietspad rechtstreeks vanuit elke woning bereikbaar, is er geen hoogteverschil tussen weg en fietspad, minder hoogteverschil met toekomstig viaduct N69, eenvoudiger onderhoud sloot, betere afwatering weiland en minder gevaar van uitbrekend grazend vee langs het fietspad.*

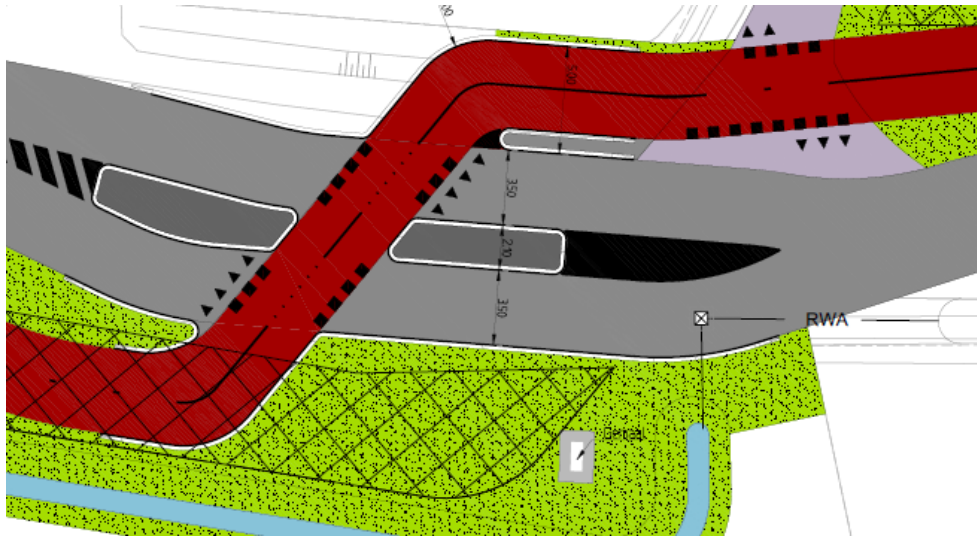
- b. *Bij de Broekhovenseweg 32 is een oversteek gepland naar de noordzijde van de Broekhovenseweg voor het vervolg van het fietspad. De insprekers willen geen enkele oversteekplaats. Dat is onveilig voor fietsers en wandelaars. De bocht in de weg vermindert het overzicht op de oversteek. Er is geen ruimte om een vergelijkbare oversteek zoals bij de Wilgenrijs/Veldhovensedijk te maken. Beter alternatief is het fietspad aan de zuidzijde door te trekken vanaf huisnummer 32 tot de Volmolenweg, zodat fietsers niet in de verleiding komen gebruik te maken van de autorijbaan. Bewoners van huisnummers 32-34 maken geen gebruik van een fietspad aan de overkant van de weg.*
- c. *Het hele fietspad op de zuidzijde van de Broekhovenseweg heeft de voorkeur en draagt het meeste bij aan de veiligheid van het (fiets)verkeer. Dan is er geen oversteekplaats nodig. De fietsers volgen via een flauwe bocht het fietspad tot aan de Volmolenweg en hebben maar hinder van 3 uitritten van woningen. Waarschuwborden kunnen daarop attenderen. Fietsers naar Waalre hoeven niet 2 keer de weg over te steken. Voor fietsers naar Veldhoven blijft alles hetzelfde. Bussen, vrachtverkeer en landbouwverkeer hebben geen last van een obstakel met een nauwe oversteekplaats. Het verkeer kan met borden op de ruimere bocht worden geattendeerd. Aan de noordzijde is voldoende ruimte om de weg te verleggen. Bewoners van huisnummers 32-34 maken geen bezwaar tegen de aanleg van het fietspad aan de zijde van hun huizen.*
- d. *De bewoners van de woningen aan de Broekhovenseweg 19 t/m 31 moeten na de aanleg van het fietspad nog steeds door de slechte berm naar de bushalte en burenlopen. Dat wordt niet aangepast met een voetpad. Gebruik van het nieuwe snelfietspad door de voetgangers is gevaarlijk en onoverzichtelijk en gaat ten koste van het snelfietspad. Alternatief is een voetpad op de plaats van de aanwezige berm en sloot aan de kant van de woningen. Bewoners kunnen daar veilig lopen zonder fietsers of automobilisten te hinderen. Iedereen kan zo ook veilig naar de bushalte. Doorgangen voor de woningen aan de zuidzijde van de weg zijn dan niet nodig. De bewoners kunnen elkaar zo beter te voet bereiken zodat het sociale aspect verbetert. De haag bij het voetpad werkt snelheidsremmend voor de automobilisten. En de leefomgeving verbetert ter compensatie van de overlast van de aanleg van de N69. Waterschap De Dommel heeft geen bezwaar tegen het dempen van de slot voor een voetpad.*
- e. *Het stuk van de Broekhovenseweg vanaf het nieuwe viaduct voor de N69 heeft een breedte van 5,60 meter. Een provinciale weg moet volgens de richtlijnen 6,60 meter breed zijn om veilig te zijn. Als de N69 6,50 breed wordt ontstaat er een versmalling bij de aansluiting op het viaduct. Voorstel is gelijk met de aanleg van viaduct en fietspad de Broekhovenseweg te verbreden en nieuw stil asfalt te leggen.*
- f. *De hoge snelheden op de weg worden met het instellen van een bebouwde kom met een 30 km zone voorkomen. Ook zijn er meer lantaarnpalen nodig voor voldoende licht.*
- g. *Een fietspad aan de oostzijde van de Schoolstraat is niet nodig. Voorstel is de bebouwde kom van Riethoven uit te breiden tot de Kapelstraat en de Schoolstraat dan op dezelfde wijze als in de huidige bebouwde kom voor fietsers in te richten. Op korte afstand oversteekplaatsen aanleggen is zinloos.*
- h. *Insprekers verzoeken het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen met de genoemde alternatieven.*

Beantwoording:

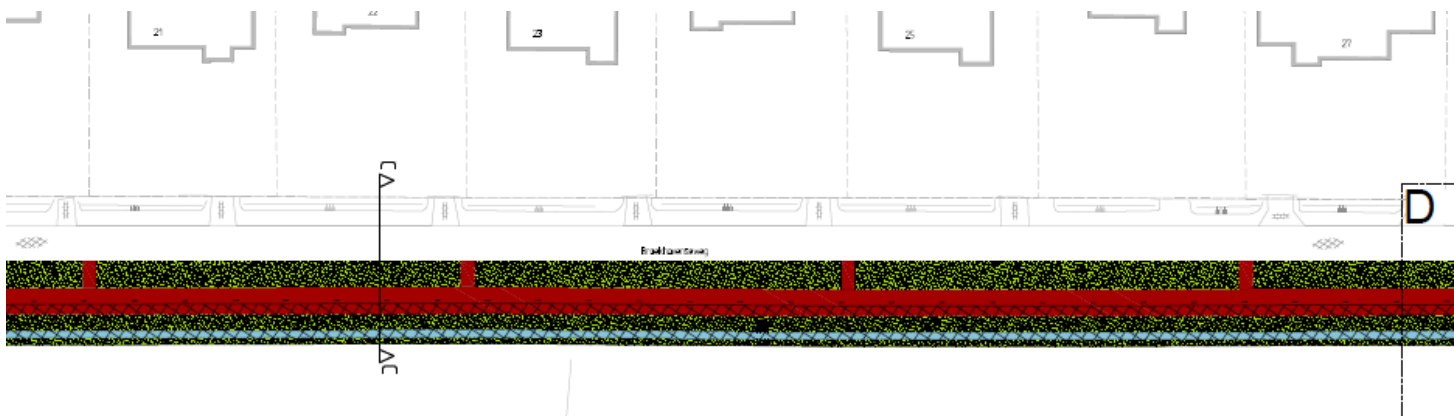
- a. De mogelijkheden en ligging van het fietspad ten opzichte van de Broekhovenseweg zijn weergegeven in de bijgevoegde memo 19038.1 H35 mem03-A dhe. Daarin worden de diverse mogelijkheden tegen elkaar afgewogen. De meest geschikte variant die tegemoet komt aan de wensen van de insprekers is een vrij liggend fietspad in twee richtingen aansluitend aan de rijbaan aan de ene kant en met de watergang aan de andere kant. De doorsnede daarvan staat op de volgende afbeelding.

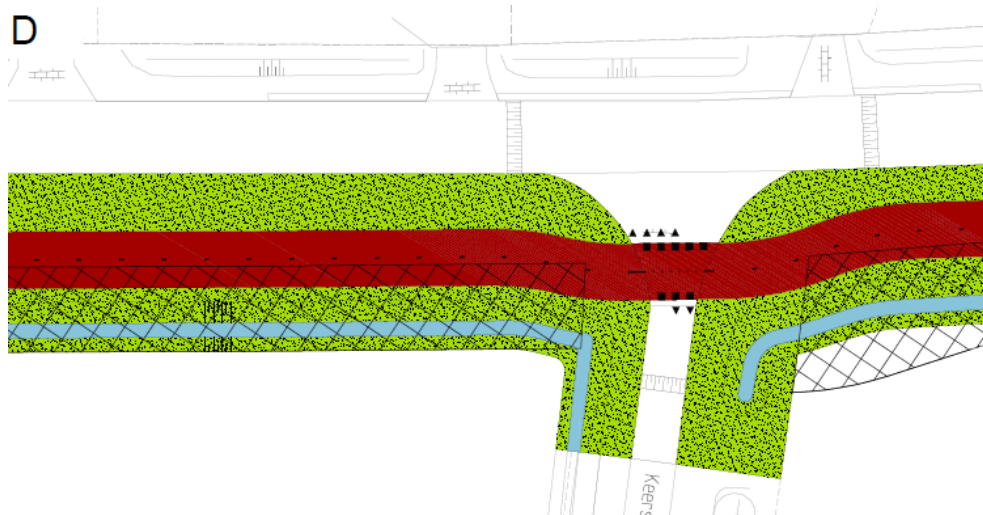


- b. De mogelijkheden ter hoogte van de Zeven Fontein zijn weergegeven in de bijgevoegde memo 19038.1 H35 mem02-A dhe. Daarin worden de diverse mogelijkheden tegen elkaar afgewogen. Hieruit volgt dat de gekozen variant met een oversteek een logische keuze is. Er is ook voldoende ruimte om een vergelijkbare oversteek te maken zoals bij de Wilgerijs/Veldhovensedijk. Het ontwerp voor de oversteek staat op de volgende afbeelding

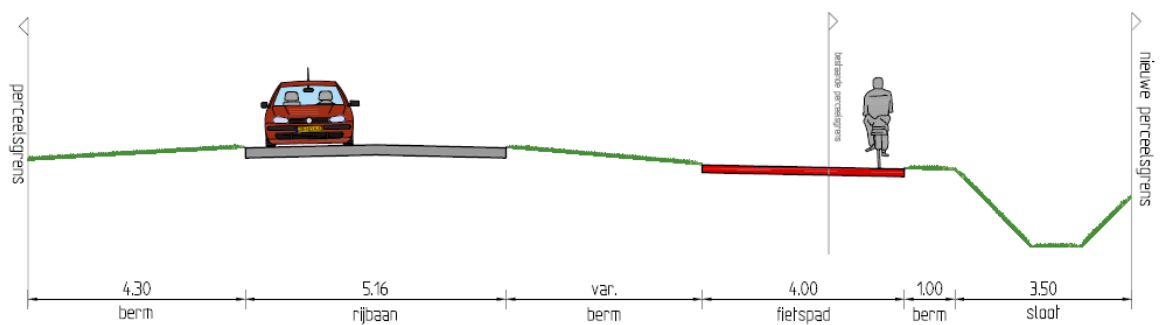


- c. De mogelijkheden ter hoogte van de Zeven Fontein en zijn weergegeven in de bijgevoegde memo 19038.1 H35 mem02-A dhe. Daarin worden de diverse mogelijkheden tegen elkaar afgewogen. Hieruit volgt dat de gekozen variant met een oversteek een logische keuze is. Er is ook voldoende ruimte om een vergelijkbare oversteek te maken zoals bij de Wilgerijs/Veldhovensedijk. Zie ook het antwoord onder b.
- d. De berm en sloot aan de noordkant van de Broekhovenseweg waar de woningen staan zijn geen onderdeel van het bestemmingsplan. Het is ook niet gebruikelijk om voetpaden aan te leggen in bermen e.d. in het buitengebied. Dat heeft te maken met het meer natuurlijke karakter van buitengebied. Om tegemoet te komen aan de wensen komt er 1 doorgang per 2 woningen naar het fietspad.
Het ontwerp voor het fietspad langs de Broekhovenseweg met de doorgangen ziet er dan zo uit





Dwarsprofiel C-C



Schaal 1:100

- e. Aan de ene kant heeft wonen in buitengebieden voordelen als ruimte en een natuurlijke omgeving. Aan de andere kant geldt, dat een natuurlijke omgeving een andere inrichting en gebruik kent dan verstedelijkte gebieden. De Broekhovenseweg is geen provinciale weg maar een gemeentelijke weg. Daar geldt dus ook niet de genoemde wegbreedte.

Een mogelijke versmalling bij het viaduct komt bij de uitvoering van werkzaamheden aan de orde. Het verbreden van de Broekhovenseweg bevordert juist het gedrag van automobilisten om harder te rijden.

- f. Met het instellen van een bebouwde kom kan geen garantie worden gegeven, dat weggebruikers hun verkeersgedrag aanpassen.

De aanpassing van een bebouwde kom moet overigens aan verschillende voorwaarden voldoen. Naast een passende inrichting van de rijbaan moet bijvoorbeeld ook de omgeving een uitstraling hebben van een bebouwde kom. Doordat de Broekhovenseweg in een buitengebied ligt is daar geen sprake van. Zo is er geen garantie dat verkeersdeelnemers hun gedrag aanpassen aan 30 km/uur. Gedrag van mensen

heeft veelal te maken met de uitstraling van de weg en de omgeving waar ze zich in bevinden. Het instellen van een bebouwde kom is in deze situatie dan geen oplossing. Daarnaast wordt in een 30 km/uur zone gestreefd naar gemengd verkeer (auto's en fietsers op dezelfde rijbaan). En wij streven in dit traject juist naar een scheiding tussen auto en fiets met een vrij liggend fietspad.

- g. In de bijgevoegde memo 19038.1 H35 mem01-B-dhe zijn de diverse mogelijkheden en alternatieven voor de fietsverbinding tegen elkaar afgewogen. Hieruit volgt de gekozen variant (eenzijdig aan de oostzijde van de Schoolstraat, in twee richtingen bereden) als een logische keuze. We hebben nader onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de komgrens in de Schoolstraat nabij de kruising met de Kapelstraat te verleggen. In die situatie is de aanleg van een apart fietspad daar niet nodig, maar kan het fietsverkeer geregeld worden met zogenaamde fietssuggestiestroken op de bestaande weg. Uit het onderzoek is gebleken, dat de komgrens verlegd kan worden en dat gebeurt dus ook.
- h. De verlegging van de komgrens zoals genoemd onder g geeft aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen.

Aanpassing:

Het ontwerpbestemmingsplan wordt aangepast naar aanleiding van de reactie onder g.

4.

- a. *Het voorontwerpbestemmingsplan is strijdig met een goede ruimtelijke ordening omdat een zorgvuldige belangenafweging en deugdelijke motivering ontbreken. Dat is strijdig met de artikelen 3:2, 3:4, 3:46, en 3:47 van de Algemene wet bestuursrecht. Onduidelijk is welke alternatieven tegen elkaar zijn afgewogen. Dat had wel verwacht mogen worden vanuit de perspectieven van de verkeersveiligheid, bescherming van eigendom en de natuur. Er is geen variantenstudie in de stukken aangetroffen. De inspreker kan zich niet verenigen met de keuze voor een tweerichtingsfietspad aan de oostkant van de Schoolstraat. Fietsers moeten daardoor twee keer oversteken over een weg. Dat geeft extra risico's. Een verkeersonderzoek en variantenonderzoek naar gelijkwaardige alternatieven ontbreken en daardoor een zorgvuldige belangenafweging en deugdelijke motivering voor de gemaakte keuze. Niet duidelijk is waarom geen keuze is gemaakt voor een alternatief zoals aanpassing van de rijbaan of een éénrichtingsfietspad. Een éénrichtingsfietspad is veiliger, omdat er geen oversteken zijn en een veiliger gebruik heeft dan wanneer er twee richtingen op één pad fietsen. Het is onbegrijpelijk dat behoud van bestaande elementen zoals laanbeplanting belangrijker wordt gevonden dan gedegen onderzoek. Kijkend naar de bebouwde kom is het logischer de vrije fietspaden zoveel mogelijk aan te sluiten op de fietssuggestiestroken.*
- b. *Onduidelijk is of zorgvuldig is onderzocht of een comfortabele en verkeersveilige fietsroute gemaakt kan worden met aanpassing van de rijbaan. Zo kan grondvererving van particulieren worden voorkomen. Bij een éénrichtingsfietspad aan beide zijden van de Schoolstraat is per saldo minder grondvererving nodig. De toelichting maakt niet duidelijk hoe dit alternatief is meegenomen. Het is niet duidelijk of het plan voldoet aan de eisen van de Verordening ruimte voor kleinschalige ingrepen met aanpassing van de begrenzing van het Natuur Netwerk Noord-Brabant. Zie 1.*
- c. *Verzoek is het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen.*

Beantwoording:

- a. In de bijgevoegde memo 19038.1 H35 mem01-B dhe zijn de diverse mogelijkheden en alternatieven voor de fietsverbinding tegen elkaar afgewogen. Hieruit volgt de gekozen variant (eenzijdig aan de oostzijde van de Schoolstraat, in twee richtingen bereden) als een logische keuze. We hebben nader onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de komgrens in de Schoolstraat nabij de kruising met de Kapelstraat te verleggen. In die situatie is de aanleg van een apart fietspad daar niet nodig, maar kan het fietsverkeer geregeld worden met zogenaamde fietssuggestiestroken op de bestaande weg. Uit het onderzoek is gebleken, dat de komgrens verlegd kan worden en dat gebeurt dus ook.
- b. In de bijgevoegde memo 19038.1 H35 mem01-B dhe zijn de diverse mogelijkheden en alternatieven voor de fietsverbinding tegen elkaar afgewogen. Hieruit volgt de gekozen variant (eenzijdig aan de oostzijde van de Schoolstraat, in twee richtingen bereden) als een logische keuze. We hebben nader onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de komgrens in de Schoolstraat nabij de kruising met de Kapelstraat te verleggen. In die situatie is de aanleg van een apart fietspad daar niet nodig, maar kan het fietsverkeer geregeld worden met zogenaamde fietssuggestiestroken op de bestaande weg. Uit het onderzoek is gebleken, dat de komgrens verlegd kan worden en dat gebeurt dus ook.
Het plan voldoet aan de eisen van de interim omgevingsverordening van de provincie, die de Verordening ruimte inmiddels heeft vervangen, voor kleinschalige ingrepen met aanpassing van de begrenzing van het Natuur Netwerk Noord-Brabant. Dat is uitgebreid beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan.
- c. De verlegging van de komgrens zoals genoemd onder g geeft aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen.

Aanpassing:

Het ontwerpbestemmingsplan wordt aangepast naar aanleiding van de reactie onder b.

5.

- a. *Het voorontwerpbestemmingsplan is strijdig met een goede ruimtelijke ordening omdat een zorgvuldige belangenafweging en deugdelijke motivering ontbreken. Dat is strijdig met de artikelen 3:2, 3:4, 3:46, en 3:47 van de Algemene wet bestuursrecht. Onduidelijk is welke alternatieven tegen elkaar zijn afgewogen. Dat had wel verwacht mogen worden vanuit de perspectieven van de verkeersveiligheid, bescherming van eigendom en de natuur. Er is geen variantenstudie in de stukken aangetroffen.*
- b. *De inspreker kan zich niet verenigen met de keuze voor een tweerichtingsfietspad aan de oostkant van de Schoolstraat. Fietsers moeten daardoor twee keer oversteken over een weg. Dat geeft extra risico's. Een verkeersonderzoek en variantenonderzoek naar gelijkwaardige alternatieven ontbreken en daardoor een zorgvuldige belangenafweging en deugdelijke motivering voor de gemaakte keuze. Niet duidelijk is waarom geen keuze is gemaakt voor een alternatief zoals aanpassing van de rijbaan of een éénrichtingsfietspad. Een éénrichtingsfietspad is veiliger, omdat er geen oversteken zijn en een veiliger gebruik heeft dan wanneer er twee richtingen op één pad fietsen. Het is onbegrijpelijk dat behoud van bestaande elementen zoals laan-*

beplanting belangrijker wordt gevonden dat gedegen onderzoek. Kijkend naar de bebouwde kom is het logischer de vrije fietspaden zoveel mogelijk aan te sluiten op de fietssuggestiestroken.

- c. Onduidelijk is of zorgvuldig is onderzocht of een comfortabele en verkeersveilige fietsroute gemaakt kan worden met aanpassing van de rijbaan. Zo kan grondvererving van particulieren worden voorkomen. Bij een éénrichtingsfietspad aan beide zijden van de Schoolstraat is per saldo minder grondvererving nodig. De toelichting maakt niet duidelijk hoe dit alternatief is meegenomen.*
- d. Het is niet duidelijk of het plan voldoet aan de eisen van de Verordening ruimte voor kleinschalige ingrepen met aanpassing van de begrenzing van het Natuur Netwerk Noord-Brabant.*
- e. Inspreker kan zich niet verenigen met de wijzigingsbevoegdheid in artikel 8.4 van het voorontwerpbestemmingsplan. Die bevoegdheid is in strijd met de rechtszekerheid. De wijzigingsbevoegdheid geeft de mogelijkheid ook de verkeersbestemming te wijzigen. Er wordt van uit gegaan, dat alleen bedoeld is de 'dubbelbestemming waarde – archeologie 4.2' te kunnen wijzigen en dat dit nog aangepast wordt. Als de wijzigingsbevoegdheid ook bedoeld is om de verkeersbestemming te wijzigen is dat in strijd met de goede ruimtelijke ordening, omdat onvoldoende bepaald is in welke mate en op welke wijze de wijzigingsbevoegdheid gebruikt kan worden. Ook is vergroting van de omvang van het fietspad niet mogelijk zonder particuliere gronden. Het past volgens de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State niet in het stelsel van de Wet ruimtelijke ordening, dat een bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid heeft die afhankelijk is van voorafgaande instemming van de gerechtigden van gronden.*
- f. Verzoek is het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen.*

Beantwoording:

- a. In de bijgevoegde memo 19038.1 H35 mem01-B dhe zijn de diverse mogelijkheden en alternatieven voor de fietsverbinding tegen elkaar afgewogen. Hieruit volgt de gekozen variant (eenzijdig aan de oostzijde van de Schoolstraat, in twee richtingen bereden) als een logische keuze.
- b. In de bijgevoegde memo 19038.1 H35 mem01-B dhe zijn de diverse mogelijkheden en alternatieven voor de fietsverbinding tegen elkaar afgewogen. Hieruit volgt de gekozen variant (eenzijdig aan de oostzijde van de Schoolstraat, in twee richtingen bereden) als een logische keuze. We hebben nader onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de komgrens in de Schoolstraat nabij de kruising met de Kapelstraat te verleggen. In die situatie is de aanleg van een apart fietspad daar niet nodig, maar kan het fietsverkeer geregeld worden met zogenaamde fietssuggestiestroken op de bestaande weg. Uit het onderzoek is gebleken, dat de komgrens verlegd kan worden en dat gebeurt dus ook.
- c. Zie a. en b.
- d. Het plan voldoet aan de eisen van de interim omgevingsverordening van de provincie, die de Verordening ruimte inmiddels heeft vervangen, voor kleinschalige ingrepen met aanpassing van de begrenzing van het Natuur Netwerk Noord-Brabant. Dat is uitgebreid beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan.

- e. De beschreven wijzigingsbevoegdheid is onderdeel van het artikel 8 getiteld 'Waarde – Archeologie 4.2' De wijzigingsbevoegdheid is daardoor geen algemene wijzigingsbevoegdheid om een verkeersbestemming zo maar aan te passen, maar ziet uitsluitend op een wijziging van de archeologische dubbelbestemming, als daarvoor uit archeologisch oogpunt een reden is.
- f. De verlegging van de komgrens zoals genoemd onder b geeft aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen.

Aanpassing:

Het ontwerpbestemmingsplan wordt aangepast naar aanleiding van de reactie onder b.

6.

De ZLTO, afdeling Bergeijk reageert vanuit de belangen van haar leden in de agrarische sector.

- a. *Inspreker is tegen een dubbel fietspad aan één zijde op het traject Schoolstraat-Kapelstraat, omdat fietsers vanaf Broekhoven binnen 200 meter 2 keer de Dorpsstraat moeten oversteken. Alternatieven zijn een fietspad aan beide zijden van de straat en het kombord verplaatsen tot de Kapelstraat zodat de fietsstrook op de rijbaan kan net als in de Dorpsstraat.*
- b. *Inspreker is tegen een plateau.*

Beantwoording:

- a. In de bijgevoegde memo 19038.1 H35 mem01-B dhe zijn de diverse mogelijkheden en alternatieven voor de fietsverbinding tegen elkaar afgewogen. Hieruit volgt de gekozen variant (eenzijdig aan de oostzijde van de Schoolstraat, in twee richtingen bereden) als een logische keuze. De memo is bijgevoegd.
We hebben nader onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de komgrens in de Schoolstraat nabij de kruising met de Kapelstraat te verleggen. In die situatie is de aanleg van een apart fietspad daar niet nodig, maar kan het fietsverkeer geregeld worden met zogenaamde fietssuggestiestroken op de bestaande weg. Uit het onderzoek is gebleken, dat de komgrens verlegd kan worden en dat gebeurt dus ook.
- b. Het al dan niet aanleggen van een plateau is een uitvoerende werkzaamheid van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan zelf geeft in dit geval verkeersbestemmingen aan gronden waardoor het juridisch mogelijk wordt gemaakt fietspaden aan te leggen.

Aanpassing:

Het ontwerpbestemmingsplan wordt aangepast naar aanleiding van de reactie onder a.

3 Vooroverleg

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Fietspaden Westerhoven - Riethoven 2019' is volgens artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening voor vooroverleg verzonden naar:

- De Provincie Noord-Brabant;
- Waterschap De Dommel;
- Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed;
- Gasunie;
- GGD Brabant-Zuidoost

De volgende instanties hebben schriftelijk een reactie gegeven:

- 1 Provincie;
- 2 Gasunie;
- 3 Waterschap De Dommel;
- 4 GGD Brabant-Zuidoost

Hierna zijn de vooroverlegreacties weergegeven en beantwoord. Er is aangegeven hoe de reacties zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan 'Fietspad Broekhovenseweg 2020'.

1. Provincie Noord-Brabant

- a. *De aan te leggen fietspaden liggen binnen de structuren Gemengd landelijk gebied, Groenblauwe mantel en Natuur Netwerk Brabant (NNB) van de Verordening ruimte van de provincie. Op 24 mei 2019 is de Interim omgevingsverordening ter inzage gelegd. Na de inzage van het ontwerpbestemmingsplan moet een verzoek om herbegrenzing volgens artikel 5.5 van de Verordening bij de provincie worden ingediend. Voor de herbegrenzing is al compensatie opgenomen in het voorontwerpbestemmingsplan. Daarover merkt de provincie op, dat:*
- *in beeld moet worden gebracht wat het effect is van de boskap op de bestaande waarden/soorten;*
 - *inzichtelijk moet worden waar de halve hectare bos wordt gekapt en wat dan de consequenties zijn;*
 - *duidelijk moet worden gemaakt welk deel van perceel WTH D 663 wordt ingericht en over welke breedte en welk deel van de beek waarlangs het perceel ligt;*
 - *dat duidelijk in het bestemmingsplan moet zijn uitgewerkt zijn welk deel van de 3 percelen met 1,3 hectare voor compensatie daadwerkelijk ingericht gaat worden. Op hoofdlijnen lijkt aan de compensatieplicht te worden voldaan. Een verdere uitwerking is noodzakelijk voor de definitieve goedkeuring van de compensatie.*
- b. *In de planregels moet het woord 'bestaande' worden toegevoegd aan artikel 3 'Bos' bij 3.1, sub c en aan artikel 4 'Natuur' bij 4.1, sub c. Artikel 4.4.1, sub h maakt het verwijderen, aanleggen en/of verharden van wegen, paden parkeerterreinen, of het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen mogelijk. Dat moet verwijderd worden, omdat dit tot aantasting van het NNB kan leiden.*
- c. *De gemeente moet voldoen aan de voorwaarden bij de publicatie van het ontwerpbestemmingsplan om ook zienswijzen tegen de herbegrenzing mogelijk te maken*

Beantwoording:

- a. In het voorontwerpbestemmingsplan is uitgebreid gemotiveerd waar de compensatie plaatsvindt en in welke omvang. Hoewel het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan wordt beperkt tot alleen het fietspad langs de Broekhovenseweg is besloten om de volledige NNB-compensatie al in dat plan te regelen. Dit voorkomt dubbele werkzaamheden en maakt een efficiënte uitvoering mogelijk. De toelichting wordt op basis hiervan aangevuld. In relatie tot de specifieke opmerkingen van de provincie het volgende:
- Inmiddels is - zoals aangekondigd in de toelichting van het voorontwerpbestemmingsplan - een quickscan flora en fauna verricht in het plangebied. Uit de quickscan blijkt dat de aanleg van het fietspad geen effecten heeft op streng beschermde soorten. In het plangebied komen mogelijk algemeen voorkomende soorten voor, maar daarvoor geldt in de provincie Noord-Brabant een vrijstelling in het geval van ruimtelijke ontwikkeling. Er worden geen streng beschermde soorten verstoord en er is dus geen ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming benodigd. De resultaten van de quickscan worden verwerkt in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan en het onderzoek wordt als bijlage opgenomen.

- Het bosgebied waarin bomen worden gekapt is – zoals ook aangegeven in paragraaf 3.2.3 van de toelichting – aangewezen als NNB. De gronden waar bomen worden gekapt, komen dus overeen met de aanduiding ‘overige zone – in Verordening ruimte te verwijderen structuur Natuur Netwerk Brabant’ op de verbeelding. In de toelichting is in paragraaf 3.2.3 een kaart opgenomen waar is aangegeven op welke gronden NNB wordt aangetast en is in een tabel aangegeven om welke oppervlaktes én welke natuurbeheertypes het gaat. Daarmee is volledig inzichtelijk op welke gronden aantasting van bos plaatsvindt. In de planbeschrijving van hoofdstuk 2 is aangegeven hoe de aanleg van de fietspaden zich verhoudt tot de bosgebieden. In combinatie met de quickscan flora en fauna die inmiddels is verricht, is duidelijk wat de consequenties zijn van de aantasting van de bosgebieden.
- Het gedeelte van het perceel WTH D 663 dat wordt ingericht voor natuur is het driehoekige deel van het perceel zoals opgenomen op de verbeelding. Dit perceelsgedeelte is ook rood gemarkeerd op de afbeelding in de paragraaf ‘locatie voor compensatie’ in de toelichting. Het gedeelte van perceel WTH D 663 dat niet wordt ingericht voor natuur is buiten het plangebied gelaten en houdt dus zijn agrarische bestemming. Doordat aan het gedeelte van het perceel WTH D 663 dat wordt ingezet voor compensatie de bestemming ‘Natuur’ is gegeven en via een voorwaardelijke verplichting een koppeling is gelegd tussen gebruik van het fietspad en de inrichting van de gronden met de bestemming ‘Natuur’ is helder dat het volledige perceelsgedeelte zoals opgenomen in het bestemmingsplan zal worden ingericht voor natuur. In het ontwerpbestemmingsplan komt dit overigens nog duidelijker tot uiting, omdat de Interim omgevingsverordening voorschrijft dat op deze gronden de aanduiding ‘overige zone – vanwege natuurcompensatie te realiseren natuur’ moet worden opgenomen.
- De gronden die in het bestemmingsplan zijn bestemd als ‘Natuur’ worden volledig ingericht voor natuur. De voorwaardelijke verplichting die is opgenomen in de bestemming ‘Verkeer’ koppelt het gebruik van een fietspad daarom ook aan alle gronden met de bestemming ‘Natuur’. Via de aanduiding ‘overige zone – vanwege natuurcompensatie te realiseren natuur’ wordt dit in het ontwerpbestemmingsplan verder verduidelijkt.

Met de compensatie op de drie percelen nabij de Beekloop wordt – zoals de provincie ook aangeeft – ruimschoots aan de compensatieverplichting voldaan. De verdere uitwerking waar de provincie om vraagt, is reeds opgenomen in het Projectplan herinrichting Beekloop, dat is gekoppeld aan de voorwaardelijke verplichting in de bestemming ‘Verkeer’ en als bijlage bij de planregels is opgenomen. Een nadere uitwerking van het projectplan is niet noodzakelijk: de herinrichting van de Beekloop is in de afgelopen jaren door het waterschap uitgevoerd op basis van dit projectplan en er is geen reden waarom de drie percelen die nu voor compensatie worden ingericht niet ook op basis van dit projectplan kunnen worden ingericht. De (inrichtings)werkzaamheden worden te zijner tijd afgestemd met het waterschap, zodat de inrichting van deze drie percelen aansluit bij de doelstellingen uit het projectplan en bij de inrichting van de aangrenzende percelen.

- b. Eén van de doelstellingen die in het Projectplan herinrichting Beekloop is opgenomen voor de inrichting van percelen langs de beek is het bijdragen aan een aantrekkelijke omgeving voor recreatie. Daartoe is onder meer een brug over de Beekloop gerealiseerd op korte afstand ten westen van de percelen WTH D 713 en WTH D 714. Er worden geen (verharde) fiets- en wandelpaden in het gebied aangelegd, maar onverharde struipaden zijn wel aanwezig. Gelet op de aanwezigheid van de brug is het goed denkbaar dat ook op de percelen WTH D 713 en WTH D 714 zo'n struipad ontstaat. Tegen de aanwezigheid van dit soort onverharde paden is uit oogpunt van natuurbescherming geen bezwaar omdat de impact ervan minimaal is. De realisering van wegen en/of parkeervoorzieningen is in de bestemming 'Natuur' niet aan de orde. De bestemmingsregels worden daarom aangepast, zodat in de bestemming 'Natuur' uitsluitend onverharde paden worden toegelaten. Het omgevingsvergunningstelsel wordt hierop aangepast, zodat dat niet meer ziet op (specifiek) het aanleggen/verharden van wegen, paden en parkeerterrein, maar slechts nog (algemeen) op het aanbrengen van oppervlakteverhardingen.

De bestemming 'Bos' geldt uitsluitend voor de smalle bosstrook ter hoogte van het Huisven, die behouden blijft tussen de rijbaan van de Broekhovenseweg en het fietspad. Ook op deze gronden is de aanleg van verharde paden, wegen of parkeerterreinen niet aan de orde. De bestemming 'Bos' is daarom aangepast, zodat die – net als de bestemming 'Natuur' – uitsluitend nog onverharde paden toestaat. Het omgevingsvergunningstelsel voor werken en werkzaamheden is hierop aangepast.

- c. De voorwaarden voor een juiste publicatie worden in acht genomen.

Aanpassing:

De vooroverlegreactie is gegrond en leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan

2. Gasunie

- a. *De aanwezige aardgastransportleidingen hebben een belemmeringstrook van 4 meter aan weerszijden van de hartlijn van de aardgastransportleiding. Dat is niet juist op de verbeelding weergegeven door het ontbreken van een deel. Verzoek is leiding en strook goed op de verbeelding op te nemen zoals aangegeven in het bijgevoegde bestand.*
- b. *De bepalingen in artikel 6 Leiding moeten aangepast worden. Voorkeur heeft een apart artikel 'Leiding-Gas' toe te voegen. Daarvoor heeft de Gasunie zelf een standaard artikel gemaakt. Artikel 6 kan dan gewijzigd worden in 'Leiding-Riool'.*
- c. *De bestemming 'Verkeer' is in de verbeelding over de aardgastransportleiding geprojecteerd. Een verkeersbestemming verdraagt zich slecht met de aanwezigheid van de aardgastransportleiding. Over de aanleg van het fietspad en eventueel te treffen maatregelen is eerst nader overleg met de Gasunie nodig. Verzocht wordt om in overleg te treden met de tracébeheerder.*

Beantwoording:

De gasleidingen liggen niet in het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan 'Fietspad Broekhovenseweg 2020', maar in het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan 'Fietspad Heuvel – Dorpsstraat'. De dubbelbestemming voor de gasleidingen komt daarom in het ontwerpbestemmingsplan 'Fietspad Broekhovenseweg 2020' niet voor.

De opmerkingen van de Gasunie zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan 'Fietspad Heuvel – Dorpsstraat'. Om de bestemmingsplannen consistent te houden, is de dubbelbestemming 'Leiding' in het ontwerpbestemmingsplan 'Fietspad Broekhovenseweg 2020' wel aangepast in de dubbelbestemming 'Leiding – Riool'.

Aanpassing:

De vooroverlegreactie is gegrond en leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan door het wijzigen van de bestemming 'Leiding' in de bestemming 'Leiding – Riool'.

3. Waterschap De Dommel

Het Waterschap geeft aan dat de toename van verhard oppervlak met de realisatie van de fietspaden tussen Westerhoven en Riethoven circa 10.000 tot 12.000 m² bedraagt.

- a. De waterparagraaf in de toelichting maakt niet inzichtelijk waar (zak)sloten en afvoerende berm sloten verbinden met het regionale watersysteem. De toelichting moet inzicht geven in het huidige watersysteem en onderbouwen, dat het aansluiten van het afstromend hemelwater van de nieuwe fietspaden hierop niet tot versnelde afvoer van hemelwater leidt.*
- b. Langs de Dorpsstraat-Heuvel, ten zuiden van Riethoven is het nieuwe fietspad voorzien aan de oostzijde van de weg. Daar ligt een rioolwatertransportleiding. Bij ruimtelijke ontwikkelingen bij of op een leiding stelt het waterschap eisen om de bereikbaarheid, onderhoudbaarheid en belastbaarheid van de leiding veilig te stellen. Hiervoor wil het waterschap in overleg met de gemeente.*
- c. Op de verbeelding moet een beschermingszone worden opgenomen voor de rioolwatertransportleiding langs de Dorpsstraat-Heuvel.*

Beantwoording:

Het plangebied is na het voorontwerp gesplitst in een apart ontwerpbestemmingsplan voor het traject van het fietspad langs de Heuvel/Dorpsstraat en het traject Broekhovenseweg. De reactie van het waterschap is voor het grootste deel behandeld in het bestemmingsplan voor Heuvel/Dorpsstraat. Daarnaar wordt verwezen. Gelet op de goede werking van het huidige watersysteem, en gelet op de grondsamenstelling en de relatief diepe grondwaterstand kan het water afkomstig van rijbaan en fietspad prima ter plaatse worden geborgen en geïnfiltreerd via zaksloten. De nadere uitwerking hiervan zal met het waterschap worden afgestemd.

De toelichting wordt aangevuld met een nadere motivering.

Aanpassing:

De vooroverlegreactie is gegrond en leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4. GGD Brabant-Zuidoost

De GGD vraagt of er in het kader van sociale veiligheid gekeken is naar de verlichting van het fietspad en er gelet is op veilige oversteekplaatsen.

Beantwoording:

De verlichting van het fietspad en veilige oversteekplaatsen komen bij de aanleg van het fietspad nadrukkelijk aan de orde.

Aanpassing:

De vooroverlegreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4 Aanpassingen

4.1 Aanpassingen naar aanleiding van vooroverleg en inspraak

In voorgaand hoofdstuk zijn de vooroverleg- en inspraakreacties beantwoord en beoordeeld. Dit heeft geleid tot de volgende aanpassingen van het ontwerpbestemmingsplan.

1. Het ontwerpbestemmingsplan beperkt zich tot het traject langs de Broekhovenseweg in Riethoven. De naam van het bestemmingsplan wordt in verband daarmee aangepast in 'Fietspad Broekhovenseweg 2020'. Het identificatienummer wordt aangepast in NL.IMRO.1724.BPUfbw0084.
2. Doordat de komgrens in de Schoolstraat wordt verlegd, is de aanleg van een vrijliggend fietspad daar niet meer aan de orde. Eventuele aanpassingen van het wegprofiel die worden gedaan na verlegging van de komgrens kunnen worden uitgevoerd binnen de geldende bestemming. Dit deel van het plangebied is daarom niet meer opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. Hetzelfde geldt voor het deel van het plangebied op de kruising Broekhovenseweg/Kapelstraat. Uit het actuele wegontwerp blijkt dat de (beperkte) aanpassingen die hier worden gedaan rond de aansluiting van het bestaande fietspad kunnen worden uitgevoerd binnen de geldende verkeersbestemming. Ook deze gronden zijn daarom geen onderdeel meer van het plangebied.
3. De resultaten van de quickscan flora en fauna worden opgenomen in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan en het onderzoek wordt als bijlage opgenomen.
4. In de toelichting wordt de toetsing aan het provinciaal beleid herschreven aangezien de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant de Verordening ruimte Noord-Brabant inmiddels heeft vervangen. Op de verbeelding van het bestemmingsplan wordt in verband daarmee de aanduiding 'overige zone – vanwege natuurcompensatie te realiseren natuur' toegevoegd op de compensatiepercelen.
5. De planregels van de bestemming 'Bos' en 'Natuur' worden aangepast door alleen nog onverharde paden toe te laten. Verharde paden, wegen en parkeervoorzieningen worden niet langer toegestaan. Het omgevingsvergunningstelsel wordt hier in beide bestemmingen op aangepast.
6. De dubbelbestemming 'Leiding' wordt gewijzigd in 'Leiding – Riool', maar blijft inhoudelijk ongewijzigd.
7. De toelichting krijgt een aanvulling die inzicht geeft in het huidige watersysteem en het effect dat de ontwikkeling daarop heeft.