

Nota zienswijzen en ambtshalve aanpassingen

Ontwerpbestemmingsplan Fietspad Broekhovenseweg 2020



Nota zienswijzen en ambtshalve aanpassingen

**Ontwerpbestemmingsplan
Fietspad Broekhovenseweg 2020**

Gemeente Bergeijk

Datum:

28 januari 2021

Inhoud

1	Inleiding	1
2	Zienswijzen	2
2.1	Zienswijze 1	2
2.2	Zienswijze 2	7
2.3	Zienswijze Waterschap De Dommel	9
3	Ambtshalve aanpassingen	11

1 Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan 'Fietspad Broekhovenseweg 2020' heeft overeenkomstig artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening met ingang van 1 oktober 2020 gedurende zes weken ter inzage gelegen op het gemeentehuis. Het bestemmingsplan was daarnaast digitaal toegankelijk via www.ruimtelijkeplannen.nl en de gemeentelijke website.

Gedurende de periode van terinzagelegging kon eenieder een schriftelijke of mondelinge zienswijze indienen. Deze zienswijze mocht ook worden gericht tegen de herbegrenzing van het Natuur Netwerk Brabant, waarvoor een verzoek is ingediend bij Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant. Er zijn geen zienswijzen ingediend die betrekking hebben op de voorgestelde herbegrenzing.

Tijdens de terinzagelegging zijn drie zienswijzen ontvangen, waarvan één zienswijze is ingediend namens meerdere bewoners van woningen aan de Broekhovenseweg. De zienswijzen zijn in hoofdstuk 2 van deze nota samengevat en beantwoord. Dat de reacties samengevat zijn weergegeven, betekent overigens niet dat de zienswijzen slechts gedeeltelijk zijn beoordeeld; bij de beantwoording zijn de volledige reacties betrokken. In verband met de privacy van de indieners van de zienswijzen zijn de namen en adressen van de indieners niet opgenomen in deze nota. In hoofdstuk 3 is een overzicht gegeven van ambtshalve aanpassingen die bij de vaststelling van het bestemmingsplan worden doorgevoerd.

2 Zienswijzen

2.1 Zienswijze 1

Een aantal aanwonenden maakt bezwaar tegen het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp voor het fietspad. Concreet worden de volgende punten genoemd.

- a. Verzocht wordt om aanpassing van de doorsteken naar het fietspad door per woonperceel een doorgang te realiseren, die goed verlicht is en waarvan de helling niet meer dan 6 graden bedraagt.
- b. Er wordt bezwaar gemaakt tegen iedere vorm van een oversteekplaats ter hoogte van de Zeven Fontein en vanwege de veiligheid van overstekende fietsers of wandelaars, mede in verband met de onoverzichtelijke situatie. Gepleit wordt voor voortzetting van het fietspad aan de zuidzijde met een geringe verplaatsing van de rijbaan naar het noorden. Mocht toch voor een oversteekplaats worden gekozen, dan wordt gepleit voor een 30 km/h-zone met actieve signaleringen en goede verlichting.
- c. Het verkeer vanuit de Zeven Fontein en moet veilig de Broekhovenseweg op kunnen rijden. In het huidige wegontwerp moeten vier rijbanen (2 fietsstroken en 2 rijstroken) worden overgestoken in een onoverzichtelijke situatie zonder mogelijkheid om tussen fietspad en rijbaan te stoppen.
- d. Er ontstaat geluidoverlast door het aanbrengen van verkeersdrempels en de overgang van wegdek naar fietspad.
- e. Er is onvoldoende afstand tussen de perceelsgrens van Zeven Fontein en 1 en het fietspad, wat leidt tot onveilige situaties door snelle fietsers die langs het hekwerk rijden. Daarnaast is de verwachting dat sprake is van overlast door afval dumpen en schade aan hekwerk en beplanting.
- f. Fietsers met bestemming Waalre zullen de weg vervolgen over de rijbaan in plaats van twee maal een oversteek te maken
- g. Een alternatief voorstel van indieners is om het gedeelte van de Broekhovenseweg tussen de Zeven Fontein en de Volmolen in te richten als 30 km/h-zone met rood asfalt en daar fietser op de rijbaan te laten rijden.
- h. Snelheidsverminderende maatregelen zijn nodig omdat de snelheid na het afrijden van het viaduct toeneemt en dit gevaar oplevert. Door het verwijderen van de wegversmalling is er volop mogelijkheid om de 60 km/h te overschrijden.
- i. Er is geen goed verlichtingsplan voor het fietspad en de rijbaan in het plan opgenomen.
- j. Het huidige snelheidsregime van 60 km/h is te hoog voor deze weg. De Broekhovenseweg is te smal en levert daardoor onwenselijke gevaarlijke situaties op. De breedte van het viaduct en de Broekhovenseweg zijn niet gelijk.

Beantwoording

Een bestemmingsplan regelt voor de gronden binnen het plangebied welk gebruik daar is toegestaan en wat voor bebouwing er mag worden opgericht. Een bestemmingsplan moet zich op basis van de Wet ruimtelijke ordening beperken tot de aspecten die ruimtelijk relevant zijn. Daarbij is van belang dat er op grond van de Wet ruimtelijke ordening sprake is van toelatingsplanologie: het bestemmingsplan kan gebruik en bebouwing toelaten, maar kan dat gebruik en die bebouwing niet afdwingen. Uitvoeringsmaatregelen, zoals de inrichting en uitvoering van een fietspad of de plaatsing van lichtmasten, kunnen niet in een bestemmingsplan worden geregeld of afgedwongen. Ook maatregelen die op basis van andere wet- en regelgeving kunnen worden getroffen, zoals het instellen van een bepaalde maximumsnelheid, kunnen niet in een bestemmingsplan worden geregeld. Het bestemmingsplan 'Fietspad Broekhovenseweg 2020' staat de aanleg van een fietspad toe, maar kan dus niet bepalen hoe dat fietspad er precies uit komt te zien.

De bezwaren die indieners hebben, hebben voor een belangrijk deel betrekking op het ontwerp van het fietspad en op de (uitvoerings)maatregelen die daarmee samenhangen.

Deze bezwaren zijn niet direct relevant voor de bestemming die in het bestemmingsplan 'Fietspad Broekhovenseweg 2020' aan het fietspad wordt gegeven. Voor de aanwonenden is natuurlijk wel van belang hoe het fietspad wordt aangelegd en ingericht. Daarom wordt hierna ingegaan op de bezwaren en suggesties die in de zienswijze zijn aangedragen.

In algemene zin geldt dat het fietspad niet wordt aangelegd in een maagdelijk gebied, maar dat het moet worden ingepast in een bestaande situatie. Sommige aspecten, waaronder de ligging van de huidige rijbaan, de begrenzing van particuliere percelen, de bestaande kruisingen en het aanwezige hoogteverschil, zijn een gegeven waarmee bij de inpassing van het fietspad rekening dient te worden gehouden. Door de aanleg van een vrijliggend tweerichtingenfietspad hoeven fietsers straks geen gebruik meer te maken van de rijbaan. Hiermee is sprake van een forse verbetering voor het fietscomfort en de verkeersveiligheid. Daarbij zijn keuzes gemaakt om het fietspad verkeersveilig in te passen. De door indieners gewenste instelling van een 30 km/h-zone is niet aan de orde en is geen onderdeel van het project. De ligging van de woonpercelen in het buitengebied heeft voordelen, maar ook enkele nadelen. Eén van die nadelen is het snelheidsregime op de wegen waarop woningen in het buitengebied ontsluiten (60 of 80 km/h in plaats van 30 of 50 km/h in de bebouwde kom) en de inrichting van die wegen. Wegen in het buitengebied hebben – in tegenstelling tot wegen in een 30 km/h-gebied in de kom – nu eenmaal niet primair een verblijfsfunctie, maar ook een functie voor de afwikkeling van doorgaand verkeer. Hierna wordt gedetailleerd ingegaan op de bezwaren en suggesties van indieners.

- a. In het ontwerp voor het fietspad was eerder voorzien in één doorsteek per twee woonpercelen. Er is geen bezwaar om het ontwerp aan te passen en te voorzien in één doorsteek per woonperceel. Hierdoor hoeven aanwonenden geen gebruik te maken van de rijbaan van de Broekhovenseweg om het fietspad te bereiken, maar hoeven zij de weg alleen maar over te steken. Aanpassing van de verbeelding en regels van het bestemmingsplan is hiervoor niet nodig.

Aanvullend aan de verlichting van de Broekhovenseweg wordt het fietspad voorzien van verlichting die past bij een vrijliggend fietspad in het buitengebied. Er wordt zorggedragen voor een goed verlichte situatie. Hiervoor is het niet nodig om bij iedere doorsteek een 'eigen' lichtmast te plaatsen. Overigens is het oprichten van lichtmasten vergunningvrij en daarom niet te regelen in een bestemmingsplan.

In eerdere ontwerpen voor het fietspad was tussen de rijbaan en het fietspad een watergang voorzien, waardoor het fietspad op het lager gelegen niveau van de agrarische percelen zou komen te liggen. Mede op verzoek van de aanwonenden is het profiel aangepast door het fietspad tussen de (hoger gelegen) rijbaan en de (lager gelegen) watergang/agrarische gronden te realiseren. In een advies dat is uitgebracht in het kader van de inspraakprocedure (*RA Infra, Advies fietsvoorzieningen Broekhovenseweg nabij aansluiting Keersopperdreef te Riethoven, 15 oktober 2019*) zijn verschillende varianten in beeld gebracht. Voor de gekozen variant (variant 3) is in het advies het volgende opgemerkt: *vanwege de lagere ligging van het fietspad dienen aanwonenden een helling te nemen om het fietspad te bereiken. Deze helling is overigens goed technisch inpasbaar*. In variant 4 is een vrijliggend fietspad op gelijk niveau met de rijbaan in beeld gebracht. Geconcludeerd is dat de realisatiekosten van deze variant het hoogst zijn, omdat het fietspad op hoogte moet worden gebracht. Omdat de (iets) lagere ligging technisch goed inpasbaar is, is variant 3 gekozen. Bij de verdere uitwerking van het fietspad wordt nader uitgewerkt op welke hoogte het fietspad wordt gerealiseerd. Daarbij wordt vanzelfsprekend rekening gehouden met het beperken van de hellingshoek voor de doorsteken. Of overal aan de door de aanwonenden gewenste 6 graden wordt voldaan, is niet te garanderen. Dit betreft een uitvoeringsaspect, dat niet in het bestemmingsplan kan worden geregeld.

- b. In het ontwerpbestemmingsplan is ter hoogte van de kruising met de Zeven Fontein en voorzien in een oversteek, waarna het fietspad aan de noordzijde van de rijbaan ligt. Dit heeft ermee te maken dat tussen de Zeven Fontein en de Volmolen aan de zuidzijde van de rijbaan slechts beperkt ruimte is voor de aanleg van een vrijliggend fietspad. Voor de aanleg van een vrijliggend fietspad aan de zuidzijde van de rijbaan is ofwel aankoop van particuliere gronden nodig, ofwel verschuiving van de rijbaan in noordelijke richting. Omdat deze varianten kostenverhogend zijn en het door een goede vormgeving van de fietsoversteek mogelijk is om een verkeersveilige oplossing te maken, is de variant met fietsoversteek de basis voor het ontwerpbestemmingsplan.

Dit laat onverlet dat het voordelen heeft om het fietspad ook tussen de Zeven Fontein en de Volmolen aan de zuidzijde van de rijbaan te realiseren. Het fietspad ligt dan over het hele tracé - van de aansluiting op de Kapelstraat in het westen tot de aansluiting op de Volmolen in het oosten - aan dezelfde zijde van de weg, zodat de Broekhovenseweg niet (extra) hoeft te worden overgestoken. Gelet hierop is besloten om nader onderzoek te doen naar de mogelijkheden om het fietspad ook tussen de Zeven Fontein en de Volmolen aan de zuidzijde van de rijbaan te realiseren. Uitgangspunt voor het nader onderzoek is dat een minimaal gelijkwaardige veiligheid kan worden gerealiseerd als bij de realisering van een fietspad aan de noordzijde van de rijbaan. Op basis van een vergelijking van voor- en nadelen – waarbij ook het verschil in kosten wordt meegewogen – zal op een later moment een afweging worden gemaakt voor de aanleg van het deel van het fietspad tussen de Zeven Fontein en de Volmolen. Daarom is besloten om het tracédeel tussen de Zeven Fontein en de Volmolen buiten het plangebied van het bestemmingsplan te laten. Met de aanleg van het deel van het fietspad tussen de Wilgerijs en de Zeven Fontein kan na vaststelling van het bestemmingsplan worden gestart. Besluitvorming over het deel van het fietspad tussen de Zeven Fontein en de Volmolen vindt op een later moment plaats.

- c. Verwezen wordt naar de beantwoording onder b.
- d. Verwezen wordt naar de beantwoording onder b.
- e. Verwezen wordt naar de beantwoording onder b.
- f. Verwezen wordt naar de beantwoording onder b.
- g. Verwezen wordt naar de beantwoording onder b.
- h. De Broekhovenseweg kent nu een 60 km/h-regime en dat blijft ook zo na aanleg van de nieuwe N69 en realisering van het viaduct. De wegversmalling/snelheidsverminderende maatregel die nu aanwezig is ten westen van huisnummer 19 wordt na aanleg van het viaduct weer teruggeplaatst. Dit betreft een inrichtingsmaatregel, die niet in een bestemmingsplan kan worden geregeld. Het bestemmingsplan 'Fietspad Broekhovenseweg 2020' heeft bovendien geen betrekking op de aanleg van het viaduct of op de inrichting van de rijbaan van de Broekhovenseweg. De rijbaan van de Broekhovenseweg valt daarom buiten het plangebied.
- i. Bij de verdere uitwerking van de plannen voor het fietspad wordt voorzien in deugdelijke verlichting voor het fietspad. Dit betreft een uitvoeringsaspect dat niet kan worden geregeld in een bestemmingsplan.

- j. Het bestemmingsplan 'Fietspad Broekhovenseweg 2020' heeft geen betrekking op de inrichting van de rijbaan van de Broekhovenseweg. De rijbaan van de Broekhovenseweg valt daarom buiten het plangebied. In algemene zin kan worden aangegeven dat de Broekhovenseweg en de woonpercelen die aan deze weg liggen onderdeel zijn van het buitengebied. Dit brengt voor de bewoners enerzijds voordelen met zich mee, waaronder de ruime percelen en vrij zicht aan de achterzijde. Anderzijds heeft de ligging van woonpercelen in het buitengebied nadelen, waaronder het snelheidsregime op de wegen waarop woningen ontsluiten. Op verschillende locaties in het Bergeijkse buitengebied – waaronder de Broekhovenseweg – is sprake van relatief smalle rijbanen waar zwaar verkeer (vrachtwagens, landbouwvoertuigen) soms gebruik moet maken van de berm om elkaar te passeren. De Broekhovenseweg is, in tegenstelling tot wat indieners aangeven, geen provinciale weg maar een weg die in beheer is bij de gemeente Bergeijk. De breedte van de huidige weg en de daarbij behorende kantmarkering is overeenkomstig de richtlijnen voor een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. Het aanpassen en verbreden van gemeentelijke wegen in het buitengebied is een kostbare aangelegenheid, zowel vanwege de benodigde aankoop van gronden als vanwege de aanlegkosten. Verplaatsing of verbreding van de rijbaan van de Broekhovenseweg is dan ook niet aan de orde.

Op basis van de gemeentelijke Visie Mobiliteit is het aanleggen van 30 km/h-zones in het buitengebied niet aan de orde. Conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig worden de gemeentelijke wegen in Bergeijk zoveel mogelijk uniform ingericht en gelden er zoveel mogelijk dezelfde snelheidsregimes. Dat betekent dat binnen de bebouwde kom onderscheid wordt gemaakt in wegen met een snelheidsregime van 30 of 50 km/h en buiten de bebouwde kom in wegen met een snelheidsregime van 60 of 80 km/h. Het inrichten van 30 km/h-zones voor (delen van) wegen in het buitengebied draagt niet bij aan een uniform weg- en verkeersbeeld in de gemeente. De Broekhovenseweg is een belangrijke verbindingsweg tussen de kernen van de gemeente Bergeijk en de Volmolen tussen Veldhoven en Waalre en is in het gemeentelijk beleid aangezien als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom, met een daarbij horend snelheidsregime van 60 km/h. Verlaging van de maximum snelheid is niet conform het gemeentelijk beleid. Er wordt daarom geen 30 km/h-zone ingesteld voor dit deel van de Broekhovenseweg. Overigens kan in een bestemmingsplan de maximumsnelheid op een weg ook niet worden geregeld. Hiervoor is een verkeersbesluit op basis van de Wegenverkeerswet nodig.

De aanleg van de nieuwe N69 heeft overigens tot gevolg dat het aantal verkeersbewegingen op de Broekhovenseweg afneemt. Blijkens modelberekeningen daalt het aantal motorvoertuigbewegingen van 4.000 naar 2.400 tot 3.200 mvt/etmaal (*RA Infra, Advies fietsvoorzieningen Broekhovenseweg nabij aansluiting Keersopperdreef te Riethoven, 15 oktober 2019*). Hiermee is sprake van een forse afname van het verkeer. Hoewel de Broekhovenseweg geen rustige weg in het buitengebied is, zijn de verkeersintensiteiten ook niet zodanig dat ingrepen noodzakelijk zijn. Enig ongemak (schade aan de bermen, conflicten bij in- en uitrijden van op-/uitritten) zijn inherent aan de ligging van de weg en de woonpercelen in het buitengebied.

De huidige breedte van de weg voldoet. Als de weg over het viaduct breder is, worden de rijbaan op het viaduct en de bestaande weg vanzelfsprekend op elkaar afgestemd en wordt een overgang gemaakt om de wegdelen op een logische manier aan te laten sluiten. Het terugplaatsen van de snelheidsremmende voorziening is hier onderdeel van. Het bestemmingsplan 'Fietspad Broekhovenseweg 2020' heeft geen betrekking op het viaduct of de rijbaan van de Broekhovenseweg, maar uitsluitend op de aanleg van het fietspad langs de weg.

Aanpassing

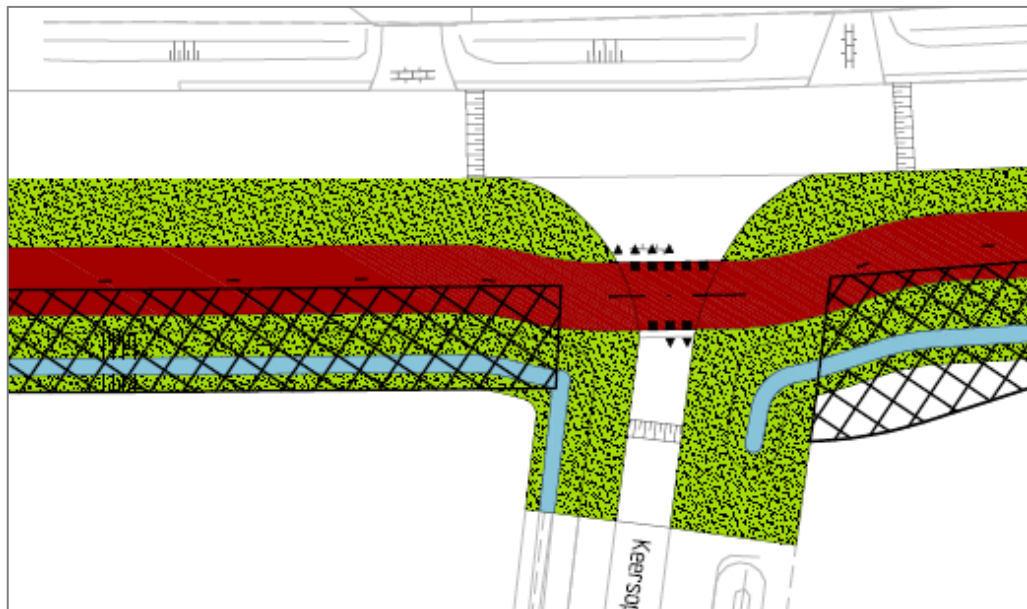
- De verbeelding wordt aangepast door het deel van het plangebied tussen de Zeven Fonteynen en de Volmolen (het deel van het plangebied dat aan de noordzijde van de Broekhovenweg ligt) buiten het plan te laten.
- De planregels worden niet aangepast naar aanleiding van deze zienswijze.
- De planbeschrijving in de toelichting wordt aangepast naar aanleiding van de aanpassing van het plangebied.
- De planbeschrijving in de toelichting wordt aangepast door aan te geven dat voor de woningen aan de noordzijde van de Broekhovenseweg per woning wordt voorzien in een doorsteek naar het fietspad.

2.2 Zienswijze 2

- a. Bij de verkoop van gronden is afgesproken dat het fietspad ter hoogte van de kruising met de Keersopperdreef rechtdoor wordt gelegd, zonder slinger. In de toelichting staat nu dat hier toch sprake is van een kleine uitbuiging. Indien er wil de gemaakte afspraken vertaald zien in het ontwerp.
- b. Indien er vraagt zich af waarom het fietspad ter hoogte van de Zeven Fontein de weg oversteekt. Het argument in de toelichting dat het fietspad hierdoor nergens op (of direct voor) particuliere percelen ligt is zwak. Verkeersveiligheid is belangrijker dan het uitzicht van drie woningen, die ver van de weg afliggen en bovendien al uitkijken op de Broekhovenseweg. Door te kiezen voor deze oversteek verbetert de verkeersveiligheid niet. Bovendien vermoedt indier dat de getekende oversteek niet in overeenstemming is met de plankaart van het bestemmingsplan.

Beantwoording

- a. De berm tussen de bestaande rijbaan van de Broekhovenseweg en het vrijliggende fietspad is ter hoogte van de kruising met de Keersopperdreef circa 4 meter breed. Als het fietspad niet wordt uitgebogen, is er tussen het fietspad en de weg (net) geen ruimte om een auto op te stellen. Auto's zouden dan moeten wachten achter het fietspad, op 8 meter van de kruising. Wachten op zo'n afstand van het kruisingsvlak is onlogisch en zal ertoe leiden dat auto's toch oprijden tot de kruising, waardoor ze gedeeltelijk op het fietspad blijven staan. Het heeft daarom uit oogpunt van verkeersveiligheid de voorkeur om het fietspad beperkt uit te buigen, zodat tussen het fietspad en het kruisingsvlak een afstand van 5 meter vrij blijft en hier een auto kan worden opgesteld. Deze zeer beperkte uitbuiging wordt door fietsers nauwelijks als uitbuiging ervaren en er is zeker geen sprake van een 'slinger'. In onderstaande afbeelding is de beoogde situatie weergegeven. Deze afbeelding zal ter verduidelijking worden toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan.



- b. In het ontwerpbestemmingsplan is ter hoogte van de kruising met de Zeven Fonteynen voorzien in een oversteek, waarna het fietspad aan de noordzijde van de rijbaan ligt. Dit heeft ermee te maken dat tussen de Zeven Fonteynen en de Volmolen aan de zuidzijde van de rijbaan slechts beperkt ruimte is voor de aanleg van een vrijliggend fietspad. Voor de aanleg van een vrijliggend fietspad aan de zuidzijde van de rijbaan is ofwel aankoop van particuliere gronden nodig, ofwel verschuiving van de rijbaan in noordelijke richting. Omdat deze varianten kostenverhogend zijn en het door een goede vormgeving van de fietsoversteek mogelijk is om een verkeersveilige oplossing te maken, is de variant met fietsoversteek de basis voor het ontwerpbestemmingsplan.

Dit laat onverlet dat het voordelen heeft om het fietspad ook tussen de Zeven Fonteynen en de Volmolen aan de zuidzijde van de rijbaan te realiseren. Het fietspad ligt dan over het hele tracé - van de aansluiting op de Kapelstraat in het westen tot de aansluiting op de Volmolen in het oosten - aan dezelfde zijde van de weg, zodat de Broekhovenseweg niet (extra) hoeft te worden overgestoken. Gelet hierop is besloten om nader onderzoek te doen naar de mogelijkheden om het fietspad ook tussen de Zeven Fonteynen en de Volmolen aan de zuidzijde van de rijbaan te realiseren. Uitgangspunt voor het nader onderzoek is dat een minimaal gelijkwaardige veiligheid kan worden gerealiseerd als bij de realisering van een fietspad aan de noordzijde van de rijbaan. Op basis van een vergelijking van voor- en nadelen – waarbij ook het verschil in kosten wordt meegewogen – zal op een later moment een afweging worden gemaakt voor de aanleg van het deel van het fietspad tussen de Zeven Fonteynen en de Volmolen. Daarom is besloten om het tracédeel tussen de Zeven Fonteynen en de Volmolen buiten het plangebied van het bestemmingsplan te laten. Met de aanleg van het deel van het fietspad tussen de Wilgerijs en de Zeven Fonteynen kan na vaststelling van het bestemmingsplan worden gestart. Besluitvorming over het deel van het fietspad tussen de Zeven Fonteynen en de Volmolen vindt op een later moment plaats.

Aanpassing

- De verbeelding wordt aangepast door het deel van het plangebied tussen de Zeven Fonteynen en de Volmolen (het deel van het plangebied dat aan de noordzijde van de Broekhovenweg ligt) buiten het plan te laten.
- De planregels worden niet aangepast naar aanleiding van deze zienswijze.
- De planbeschrijving in de toelichting wordt aangepast naar aanleiding van de aanpassing van het plangebied.
- De planbeschrijving in de toelichting wordt aangevuld met een afbeelding van de (beperkte) uitbuiging van het fietspad ter hoogte van de Keersopperdreef.

2.3 Zienswijze Waterschap De Dommel

Het waterschap staat welwillend tegenover het plan. Het waterschap acht het echter van belang dat aan enkele waterhuishoudkundige aspecten meer aandacht wordt besteed om het plan uitvoerbaar en vergunbaar te maken.

- a. B-watergangen staan in direct contact met andere watergangen/omliggend oppervlaktewater. Het opvangen van water in een B-watergang ziet het waterschap daarom als afvoer naar oppervlaktewater en niet als berging. Het hemelwater van het fietspad mag daarom niet onvertraagd worden afgevoerd naar de naastgelegen B-watergangen in het oostelijk deel van het plangebied. Het waterschap adviseert graag over een betere oplossing.
- b. Voor de aanleg van duikers en het dempen en elders graven van B-watergangen is een watervergunning nodig. De vergunning vraagt extra aandacht omdat de betreffende B-watergangen grotendeels in een beschermd gebied Keur of attentiegebied Keur liggen. De vraag is of het plan vergunbaar is. Het waterschap geeft graag input voor de planuitwerking.
- c. Het nieuwe fietspad ligt tussen de bestaande weg en de nieuwe B-watergangen/zaksloten. Hemelwater vanaf de weg zal afstromen naar de strook tussen weg en fietspad en hier zonder specifieke voorzieningen infiltreren. Als het heel hard regent zal water over het maaiveld en over het fietspad richting watergang of zakslot stromen, wat wateroverlast en afgespoeld materiaal op het fietspad tot gevolg heeft. Het waterschap adviseert het ontwerp aan te passen om overlast te voorkomen.
- d. Het fietspad kruist een rioolwatertransportleiding. Het waterschap wordt graag betrokken bij het ontwerp en de uitvoering van werken binnen de beschermingszone. Het waterschap stelt eisen en randvoorwaarden aan de uitvoering van werken nabij rioolwatertransportleidingen.

Beantwoording

Mede naar aanleiding van de ingediende zienswijze heeft op 16 november 2020 overleg plaatsgevonden met Waterschap De Dommel. Daarbij is in overleg met het waterschap gezocht naar oplossingen voor de door het waterschap gesignaleerde aandachtspunten.

- a. In de huidige situatie watert de Broekhovenseweg in het oostelijk deel van het plangebied al af op de B-watergangen. Door de aanleg van de fietspaden wordt de hoeveelheid afstromend water dat in de (verlegde) B-watergangen terechtkomt vergroot: per strekkende meter fietspad watert bij een maatgevende bui van 60 mm 0,40 m³ regenwater af naar de B-watergangen. Om te voorkomen dat dit water onvertraagd wordt afgevoerd worden de volgende maatregelen getroffen:

- De duikers die in de B-watergangen liggen worden hoger aangelegd dan de bodem van de watergang. Hierdoor ontstaat waterberging in de B-watergangen.
- De B-watergangen worden verbreed om op die manier een grotere waterbergingscapaciteit te realiseren.

Deze maatregelen worden zodanig uitgevoerd dat er voldoende waterberging wordt gecreëerd om het hemelwater van het extra verhard oppervlak te bergen. Voor de verlegging van de B-watergangen is een watervergunning benodigd. Het waterschap kan in het kader van de vergunningverlening beoordelen of de maatregelen voldoen aan de gemaakte afspraken. Deze maatregelen zijn overigens al mogelijk binnen de regels van het bestemmingsplan 'Fietspad Broekhovenseweg 2020' of het aangrenzende bestemmingsplan voor het buitengebied. Aanpassing van het bestemmingsplan is daarom niet nodig.

- b. Zoals aangegeven in de beantwoording onder a worden naar aanleiding van de afstemming met waterschap maatregelen getroffen om in de (verlegde) B-watergangen extra waterbergende capaciteit te realiseren. De hoeveelheid water die vanuit het plangebied wordt afgevoerd via het oppervlaktewater wordt daarmee niet vergroot ten opzichte van de bestaande situatie. Voor de onderdelen die vergunningplichtig zijn, wordt een watervergunning aangevraagd waarin een en ander is uitgewerkt.

- c. In het westelijk deel van het plangebied blijft het bestaande waterhuishoudkundige systeem grotendeels ongewijzigd. De greppels/zaksloten die aanwezig zijn langs de bestaande rijbaan blijven behouden in de groene berm die tussen de rijbaan en het fietspad ligt. Op deze gronden stroomt zowel de weg als het fietspad direct af richting deze greppels/zaksloten en kan water afkomstig van de weg dus niet afstromen over het fietspad. In het oostelijk deel van het plangebied is ervoor gekozen om de watergangen/zaksloten te verplaatsen naar de buitenzijde van het fietspad in plaats van tussen het fietspad en de rijbaan. Hierdoor blijft het hoogteverschil tussen rijbaan en fietspad beperkt, wordt het fietspad beter bereikbaar voor aanwonenden en ontstaat een heldere afscheiding tussen het fietspad en de naastgelegen agrarische percelen. De rijbaan watert hier inderdaad af op de berm tussen rijbaan en fietspad. Om problemen bij hevige regenval te voorkomen, wordt onderzocht in hoeverre het mogelijk is om de bermen hol af te werken. Gelet op de beperkte breedte van de rijbaan (en daarmee de beperkte hoeveelheid op te vangen water) kan hiermee op relatief eenvoudige wijze worden voorzien in een voorziening die voorkomt dat het water bij hevige regenval afstroomt over het fietspad.
- d. Het waterschap wordt vanzelfsprekend betrokken bij de uitvoering van werkzaamheden in de beschermingszone van de rioolwatertransportleiding. Zodra de bestekstekeningen in concept gereed zijn, worden deze voorgelegd aan het waterschap en vindt verdere afstemming plaats. De leiding is, inclusief een beschermingszone van 5 meter aan weerszijden van de leiding, in het bestemmingsplan bestemd als 'Leiding – Riool'. Binnen deze bestemming zijn verschillende werkzaamheden omgevingsvergunningplichtig. Een omgevingsvergunning kan slechts worden verleend na schriftelijk advies van de leidingbeheerder. Hiermee zijn de belangen van de leiding in het bestemmingsplan beschermd.

Aanpassing

- De verbeelding en planregels worden niet aangepast naar aanleiding van deze zienswijze.
- De waterparagraaf in de toelichting (paragraaf 4.3) wordt aangevuld met een beschrijving van de maatregelen die worden getroffen om in de B-watergangen te voorzien in extra waterberging en om afstroming van water afkomstig van de rijbaan over het fietspad te voorkomen.

3 Ambtshalve aanpassingen

Naast aanpassingen naar aanleiding van de zienswijzen wordt de volgende ambtshalve aanpassing gedaan bij de vaststelling van het bestemmingsplan:

- In het ontwerpbestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen die bepaalt dat gebruik van het fietspad uitsluitend is toegestaan als de compensatiepercelen binnen 3 jaar na onherroepelijk worden van het bestemmingsplan zijn ingericht overeenkomstig het Projectplan herinrichting Beekloop. Het projectplan is als bijlage aan de regels toegevoegd. Inmiddels is het projectplan voor de compensatiepercelen uitgewerkt in een concreet inrichtingsplan. De voorwaardelijke verplichting wordt daarom aangepast, zodat die niet langer verwijst naar het (globale) projectplan maar naar het (concrete) inrichtingsplan. In de bijlage wordt het projectplan vervangen door het inrichtingsplan.