

Nota van Zienswijzen en Wijzigingen bij ontwerp bestemmingsplan Fietsverbinding en reconstructie N595

16-05-2024

Inhoud

1.	Inleiding	3
2.	Ambtshalve wijzigingen	4
3.	Behandeling individuele zienswijzen	5
3.1.	Indiener 1: Aelmans namens indiener (kenmerk I.23.01343)	5
3.2.	Indiener 2: Aelmans namens landbouwbedrijf Roijen (kenmerk I.23.01333)	6
3.3.	Indiener 3: Fietzersbond Maastricht en Heuvelland (kenmerk E.23.03997)	7
3.4.	Indiener 4: Gio Gelato (kenmerk E.23.04044)	8
3.5.	Indiener 5: Stichting het Limburgs Landschap (kenmerk I.23.01264)	9
3.6.	Indiener 6: ondernemers collectief (kenmerk E.23.04023)	12
3.7.	Indiener 7: Pelgrimsoord Klooster Wittem (kenmerk E.23.04014)	15
3.8.	Indiener 8: DAS namens indiener (I.23.01287)	16
3.9.	Indiener 9: Stichting Natuurlijk Geuldal (kenmerk I.23.01307)	17
3.10.	Indiener 10: bewoners (kenmerk I.23.01321)	18
	Algemene noot:	20
4.	Samenvatting aanpassingen bestemmingsplan	21

1. Inleiding

Deze Nota bevat de gemeentelijke en provinciale reactie op de binnengekomen zienswijzen naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan 'Fietsverbinding en reconstructie N595' met identificatienummer NL.IMRO.1729. BPFietspadN595-ON01.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft vanaf 11 november 2023 tot en met 22 december 2023 ter inzage gelegen in het gemeentehuis van de gemeente Gulpen-Wittern, een digitale versie was te vinden via de internetsite van de gemeente Gulpen-Wittern en via www.ruimtelijkeplannen.nl. Tijdens de periode van de terinzagelegging kon eenieder zowel mondeling als schriftelijk zienswijzen indienen.

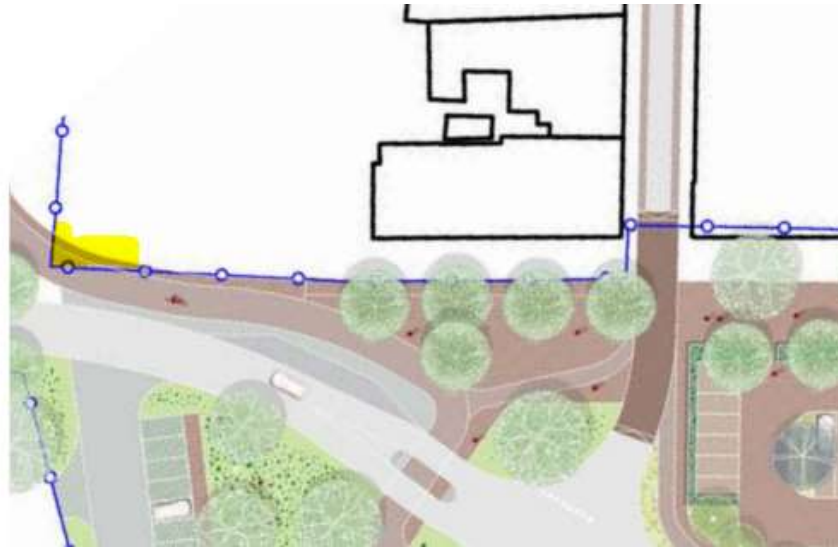
Er zijn 10 zienswijzen ontvangen op het ontwerpbestemmingsplan. Betreffende zienswijzen zijn binnen de termijn door de gemeente ontvangen en zijn ontvankelijk.

De zienswijzen zijn in deze nota beknopt en zakelijk weergegeven en voorzien van een gezamenlijke gemeentelijke en provinciale reactie. Voor zover bij de samenvatting van zienswijzen onderdelen van de betreffende reacties niet of niet geheel worden genoemd, betekent dit niet dat deze buiten beschouwing zijn gebleven. De zienswijzen zijn als geheel beoordeeld (inclusief eventuele bijlages). De betreffende zienswijzen zijn als losse bijlages beschikbaar. Bij de reactie is aangegeven in welke mate de opmerkingen leiden tot aanpassingen in het ontwerpbestemmingsplan.

2. Ambtshalve wijzigingen

1. Grensaanpassingen

- a. In het oorspronkelijke plan stak het fietspad direct bij kom Wittem de weg over tussen het kasteel en restaurant Oud Wittem. Ten behoeve van de verbetering van de ontsluiting van een aanliggend perceel wordt het fietspad langer aan een kant van de weg doorgetrokken. De nieuwe inrichting past niet binnen de eerder gestelde plangrens, waardoor een deel van het perceel kadastraal bekend als WTM00 B 6255 zal worden opgenomen binnen de plangrens van het bestemmingsplan. Direct betrokkenen (eigenaren) zijn meegenomen in deze wijziging en staan positief tegenover de oplossing.



- b. Mede op verzoek van stakeholders is de natuurcompensatie gewijzigd van financiële compensatie naar compensatie in natura. Hiervoor zijn de percelen GPN00 A 5131 en GPN00 A 5128 aangewezen. Om de inrichting als compensatie ook planologisch te borgen worden deze percelen opgenomen binnen de grenzen van dit plan.

2. Nadere invulling onderzoeken

In de toelichting zijn de conclusies opgenomen van de diverse nadere onderzoeken welke recent nog zijn uitgevoerd. Dit betreffen onder andere het akoestisch onderzoek en de ecologische voortoets. Ook is in de bijlage een nadere verkeerskundige onderbouwing opgenomen. Het natuurcompensatieplan is gewijzigd van financieel compenseren naar compenseren in natura. Deze natuurcompensatie zal worden ingevuld op perceel kadastraal bekend als Gulpen, sectie A met nummer 5128. Om deze natuurcompensatie te borgen wordt de bestemming van het perceel gewijzigd van "Agrarisch met waarden - Natuur- en landschapswaarden" naar "Natuur" en een voorwaardelijke verplichting in de regels opgenomen voor aanleg van verharding ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - fietspad'.

3. Aanpassing op basis van waterschapsverordening

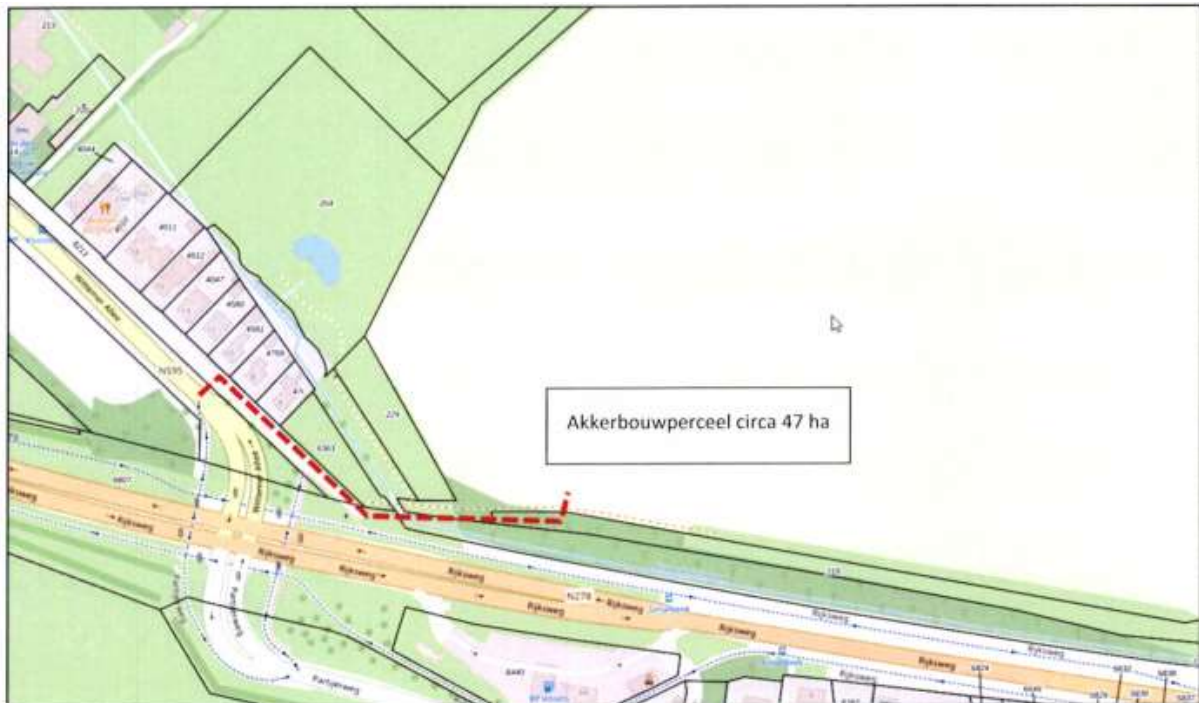
Beschermingszone water' aangepast naar de begrenzingen uit de huidige waterschapsverordening. Ook voor de duiker die de N595 kruist (opgenomen in de waterschapsverordening als primair water) heb ik de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - overkluizing' opgenomen, zoals dat ook al bij de Eyserbeek en de kruising fietspad-molentak het geval was.

3. Behandeling individuele zienswijzen

3.1. Indiener 1: Aelmans namens indiener (kenmerk I.23.01343)

Onderdeel 1

Indiener beschikt over een omvangrijk akkerbouwperceel welke benodigd is voor is voor de bedrijfsvoering. Dit perceel wordt nu ontsloten via de ventweg van de Wittemer Allee voor enkele woningen langs, zie bijgevoegd afbeelding.



Aanduiding ontsluiting akkerbouwperceel met rijlijn (rode stippellijn)

Volgens het nieuwe bestemmingsplan zal de bestemming verkeer ter plekke niet wijzigen en heeft indiener ook geen bezwaar. Indiener heeft wel bezwaar tegen de wijze van (her)inrichting van het gebied, en dan met name de inrichting van de parkeerplaats voor het klooster en de aan de ventweg gelegen woningen. Door de voorgenomen verkeerskundige inrichting van het gebied verwacht indiener in de toekomst met grote tractoren en groot materieel over de parkeerplaats voor het klooster en voor de woningen richting zijn perceel te moeten rijden. Dit zou tot een gevaarlijke verkeerssituatie leiden vanwege in- en uitstappende passagiers. Daarnaast is de inrichting van de parkeerplaats niet geschikt voor groot landbouwmaterieel en vrachtwagens gelet op boogstralen en wegbreedte. Het landbouwperceel van indiener zou daardoor onbereikbaar voor zwaar / groot (landbouw)verkeer worden, zie onderstaande afbeelding.



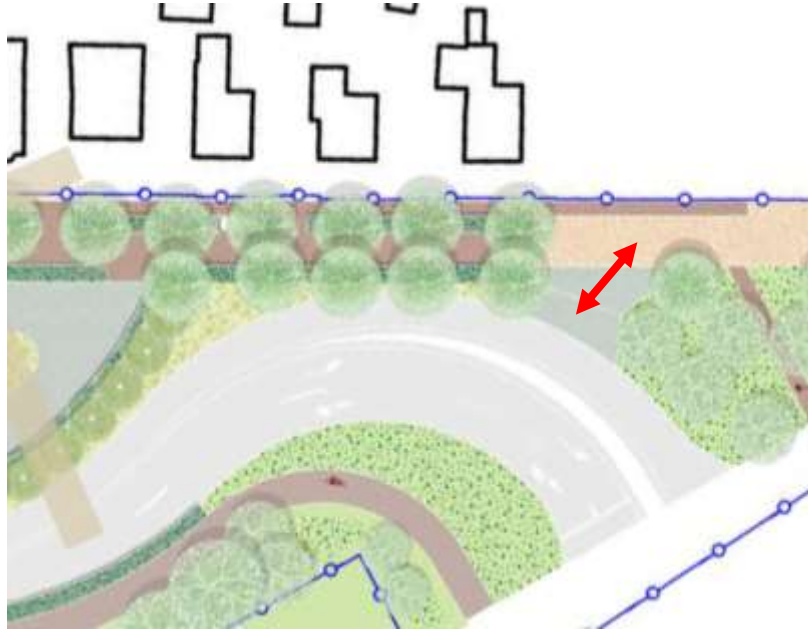
Verder verwacht indiener dat er door de nieuwe ventweg meer overlast zal zijn voor de woningen.

Standpunt gemeente/provincie

In het voorliggende plan is wel degelijk rekening gehouden met de toegang van het akkerbouwperceel van indiener. Op de bovenstaande afbeelding is in het oranje kader te zien dat er op de parkeerplaats al ruimte is gereserveerd voor het in- en uit rijden van landbouwvoertuigen.

Op verzoek van indiener is in onderling overleg gekeken naar de situatie en benodigde ruimte. Op basis van het overleg en de verkeerskundige richtlijnen is een nieuwe inrit ontworpen. Deze inrit voorziet in een goede ontsluiting van het perceel en blijft weg bij de parkeerplaats en woonhuizen.

Op onderstaand figuur is de nieuwe aansluiting weergegeven middels de rode pijl.



Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het plan. In overleg met indiener is wel het onderliggende wegontwerp aangepast. Dit heeft echter geen consequenties voor de verbeelding.

3.2. Indiener 2: Aelmans namens landbouwbedrijf Roijen (kenmerk I.23.01333)

Onderdeel 1, ontsluiting Wittemer Allee 1a

Indiener heeft een agrarisch bedrijf aan de Wittemer Allee 1a. Ook is er op nummer 1 een garagebedrijf gevestigd welke gebruik maakt van dezelfde ontsluitingsweg. Indiener voorziet in het nieuwe plan problemen met de ontsluiting van de Wittemer Allee 1a omdat de ontsluitingsweg ter plaatse zowel fiets- als autoverkeer kruist. Volgens indiener is de nieuwe situatie minder overzichtelijk dan de huidige situatie.

Standpunt gemeente/provincie:

In de huidige situatie maken grote voertuigen, welke het perceel van indiener op willen rijden, gebruik van de provinciale weg om te manoeuvreren en achteruit de ontsluitingsweg op te rijden. In overleg met indiener is gekeken naar de benodigde ruimte voor een goede ontsluiting. Op basis van het overleg en de verkeerskundige richtlijnen is een nieuwe inrit ontworpen. Deze inrit voorziet in een goede ontsluiting van het perceel en de achterliggende bedrijven. De nieuwe inrit is mogelijk geworden doordat het fietspad deels is verlegd naar de andere kant van de weg. Hiervoor dient een deel van perceel kadastraal bekend WTM00 B 6255 binnen het plangebied opgenomen te worden en her bestemd te worden (zie ook hoofdstuk 4, onder punt 1).

Conclusie:

De zienswijze geeft wel aanleiding tot het aanpassen van het plan. Ook is het onderliggende wegontwerp aangepast.

Onderdeel 2, landbouwgronden voor fietspad

Indiener pacht op dit moment een perceel waarop een deel van het nieuwe fietspad is geprojecteerd. Ook ontnemt het voorliggend plan, voor een deel van, de bestemming 'agrarisch' van het voor indiener gepachte perceel. Hierdoor zal dit deel van het perceel volgens indiener niet langer gebruikt kunnen worden voor

agrarische doeleinden. Ook het gegeven dat er geen concrete compensatie is geboden voor het oppervlakte verlies aan landbouwgrond vindt indiener onzorgvuldig.

Standpunt gemeente / provincie:

Het betreffende perceel P 120 heeft een oppervlakte van ruim 13.8 hectare waarvan voor het project circa 1 hectare benodigd is. Het fietspad is, waar mogelijk, zo dicht als mogelijk langs de perceelsgrens en de grens met goudgroene (beschermde) natuurzone gesitueerd.

De minnelijke grondverwervingsgesprekken worden in het voorjaar weer opgepakt waarbij ook pachters (waaronder dus indiener) betrokken zullen worden. Dit proces start pas nadat een definitief schetsontwerp is vastgesteld, wat recent is gebeurd. Eventuele compensatie is derhalve nog niet aan de orde geweest.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Onderdeel 3, onnodig ruimtebeslag

Indiener geeft aan dat de gereserveerde ruimte voor het fietspad met de bestemming verkeer onevenredig ruim van opzet is en vermoed dat er nog geen variant keuze gemaakt is.

Standpunt gemeente/provincie

De ruimte voor het fietspad zelf is inderdaad niet de volledige 20 meter die binnen het plan gereserveerd is. Deze ruimte is, behoudens het fietspad, ook gereserveerd voor de aanleg van een struinp pad en de aanleg van een graft t.b.v. de landschappelijke inpassing van fiets- en struinp pad. Tevens bevindt zich in deze ruimte een benodigde onderhoudsstrook. De inrichting van de graft past binnen de bestemming verkeer. Van andere varianten is dan ook geen sprake.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Onderdeel 4, handelen in strijd met zorgvuldigheidsbeginsel

Indiener geeft aan dat zij als gebruiker/pachter van de grond, anders dan een algemene publicatie, niet in kennis zijn gesteld van de voorgenomen bestemmingsplanwijziging.

Standpunt gemeente/provincie

Met de eigenaar van het perceel en zijn vertegenwoordiger is in het voortraject overleg geweest over de voorgenomen plannen. Met de pachter en diens vertegenwoordiger is ook meermaals gesproken over het project. Tijdens dit overleg is niet gesproken over grondverwerving omdat dit een separaat traject is en pas plaats vindt op basis van vastgestelde plannen zodat er ook concrete voorstellen gedaan kunnen worden. Daarnaast is indiener via de openbare informatiekanalen van het project, waaronder meerdere informatieavonden, op de hoogte gesteld van de voorgenomen plannen.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

3.3. Indiener 3: Fietzersbond Maastricht en Heuvelland (kenmerk E.23.03997)

Onderdeel 1, Wittemer Allee verder afschalen

Indiener stelt dat het project het hoofddoel, het verbeteren van de fietsveiligheid, niet behaalt en dat de Wittemer Allee binnen de kom van Wittem afgeschaald zou moeten worden naar een 30km regime. Hierdoor kan de oversteek van de Allee met oversteekplaatsen op een plateau met middengeleiders veiliger gerealiseerd worden en hoeft de parkeerplaats niet te worden omgeklapt.

Standpunt gemeente/provincie

De N595 is en blijft een provinciale weg met bijbehorende functie, een 30km regime past hier niet bij. Het toepassen van vrij liggende fietsstructuur is, gelet op de intensiteiten op dit wegvak, de veiligste toepassing voor de fietser en draagt daarmee bij aan het hoofddoel. Een nadere toelichting op het verkeerskundig ontwerp is toegevoegd als bijlage van het bestemmingsplan.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Onderdeel 2, effect op gebruikerseisen wat betreft veiligheid, samenhang, doorstroming, comfort en aantrekkelijkheid

Volgens indiener heeft het voorliggend ontwerp negatieve effecten op de veiligheid doordat er tweemaal de Allee moet worden overgestoken en een keer extra bij de VRI. Dit is hinderlijk doordat men niet meer ongehinderd kan doorrijden, naast elkaar kan fietsen of de Allee als cultureel historisch erfgoed kan ervaren.

Standpunt gemeente/provincie

Er is voor gekozen om het fietspad aan één zijde te leggen om de knelpunten met de uitritten van het parkeerterrein, welke nu ook tweemaal worden gekruist, te vermijden.

De oversteek bij de verkeerslichten zal aangepast worden zodat fietsers vanuit de richting van Gulpen maar éénmaal hoeven over te steken in tegenstelling tot de huidige situatie waarin tweemaal overgestoken dient te worden.

De voorgestelde verkeerskundige wijziging draagt bij aan de totale veiligheid van de fietsers. De nieuwe fietsoversteken worden daarnaast verkeersveilig ingericht door middengeleiders toe te voegen waarbij fietsers de provinciale weg in twee fases kunnen oversteken. Doordat de fietsoversteken op een logische plek zijn gesitueerd, heeft de fietser bij het oversteken goed zicht op het overige (kruisende) verkeer.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Onderdeel 3, herbezinning en voorstellen voor verbetering plan op basis van 3 onderscheiden onderdelen.

Onze voorstellen voor drie te onderscheiden onderdelen:

1. Binnen de bebouwde kom: leg de fietsvoorzieningen van Rijksweg tot aan de bebouwde komgrens aan weerszijden van de rijbaan. Het is mogelijk en voor fietsers evident beter.
2. Tussen Kapolder en het begin van de Allee bij het kruispunt Cartils: voeg aan weerszijden van de rijbaan fietsstroken of -paden toe. Maak zo veel mogelijk eenzelfde profiel als elders op de N595.
3. Op de Allee buiten de bebouwde kom: er is onvoldoende ruimte om de door CROW aanbevolen profielen te realiseren. De fietser verbannen is een zwakgebod. Beperkte ruimte is echter wel typerend voor de N595 tussen Valkenburg en Wittem. De Allee is cultuurhistorisch erfgoed. Ook de fietser heeft het recht het prachtige landgoed te mogen doorkruisen. Zet in op snelheidsbeheersing. Dit is te realiseren door rode fietsstroken en door op concrete plaatsen (bv. erftoegang zoals de Wittemer Molen) een verhoogd versmald plateau te realiseren met snelheidsbeperking tot 30 km.

Standpunt gemeente/provincie

Voor een antwoord op punt 1 verwijzen we naar onderdeel 2 van deze zienswijze.

De onder punt 2 vermelde oplossing heeft meer ruimtelijke impact op de goudgroene natuur naast de rijbaan waardoor het huidige plan prevaleert.

De reactie onder punt 3 is geen zwakgebod maar een keuze voor de veiligheid van de fietser. De gestelde oplossingen zijn niet realiseerbaar binnen de gehanteerde veiligheidskaders. De beperkte ruimte is een gegeven en de snelheid verlagen is, behalve ongewenst, ook niet handhaafbaar door het rechte karakter van de weg in combinatie met de functie en aanwezige weggebruikers (zoals vrachtwagens, landbouwverkeer en hulpdiensten). Door deze combinatie zal de gereden snelheid ten alle tijden hoger liggen dan de toegestane snelheid waarbij de veiligheid van de fietsers sterk afneemt.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Onderdeel 4, aanvullende voorstellen

Indiener stelt voor om op de Partijerweg fiets- en voetgangersvoorzieningen aan te brengen en te stoppen met de Mergelland (auto)route over de Wittemer Allee.

Standpunt gemeente/provincie:

Deze onderdelen hebben geen betrekking op het voorliggende plan.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

3.4. Indiener 4: Gio Gelato (kenmerk E.23.04044)

Onderdeel 1, standplaats verdwijnt

Indiener stelt dat het bestemmingsplan de standplaats van de ijscokar onmogelijk en onbereikbaar maakt waarmee de inkomsten van indiener in de zomer verdwijnen.

Standpunt gemeente/provincie

Het voorliggende bestemmingsplan omvat dezelfde regels en omschrijving als het bestaande bestemmingsplan waarin de aanduiding voor detailhandel ongewijzigd blijft. Wel verandert het vastgestelde definitieve schetsontwerp (DSO) de inrichting van de feitelijke standplaats. De feitelijke standplaats is nu gelegen buiten de aanduiding van het vigerende plan op de bestemming groen. Dit schetsontwerp is in overleg met de omgeving opgesteld waarbij in de directe omgeving van de beoogde standplaats van de ijscokar een dertigtal parkeerplaatsen zijn voorzien met een toegang in de directe nabijheid. Binnen het plan is deze standplaats dus gewoon mogelijk en bereikbaar.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Onderdeel 2, aanleg nieuw, sociaal onveilig, fietspad tast de natuur aan en versnipperd het landschap.

Indiener stelt dat het nieuwe fietspad sociaal onveilig is, de natuur aantast en het landschap versnipperd.

Standpunt gemeente/provincie

De sociale (on)veiligheid van het nieuwe fietspad is een subjectief gegeven. Dit weegt niet op tegen de huidige, verkeersonveilige situatie waarbij de zwakkere verkeersdeelnemer (fietser en voetganger) zich op de provinciale weg moet voortbewegen tussen het gemotoriseerde (landbouw)verkeer. Hoewel niet ideaal, is de ligging van het vrijliggend fietspad binnen dit plan de resultante van een gedegen en zorgvuldige afweging waarbij veel factoren zijn meegewogen en talrijke tracévarianten zijn beschouwd.

De versnippering van het landschap is ondervangen door toevoeging van natuurlijke elementen zoals graften en door gebruik te maken van het bestaande reliëf zoals de steilrand.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Onderdeel 3, alternatief fietsstraat

Indiener stelt dat de beoogde veiligheidsverbetering kan worden gerealiseerd door de Wittemer Allee in te richten als fietsstraat.

Standpunt gemeente/provincie

De N595 is en blijft een provinciale weg met bijbehorende functie, een fietsstraat past hier niet bij. Het toepassen van vrij liggende fietsstructuur bij de intensiteiten op dit wegvak is de veiligste toepassing voor de fietser en draagt daarmee bij aan het hoofddoel. Nadere toelichting op het verkeerskundig ontwerp is toegevoegd als bijlage van het bestemmingsplan.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

3.5. Indiener 5: Stichting het Limburgs Landschap (kenmerk I.23.01264)

Onderdeel 1, locatie vrijliggend fietspad

Indiener is bij het project betrokken als belangenorganisatie, terreineigenaar en exploitant van een vakantiewoning in een maalvaardige watermolen.

De locatie van het vrijliggende fietspad van Wittem tot de Eyserbeek is voor indiener onwenselijk omdat de vakantiewoning en molen onvoldoende bereikbaar zijn voor fietsers en voetgangers, maar waarschijnlijk wel een storend effect zal hebben op de vakantiewoning. De doorsnijding van het natuurgebied verzwakt de waarde van het gebied. Indiener verwacht dat het fietspad niet voldoende gebruikt zal worden en daarmee geen verbeterde verkeersveiligheid zal behalen en dus geen groot openbaar belang dient.

Standpunt gemeente/provincie

Het huidige plan met bijbehorend definitief schetsontwerp (DSO) voorziet in een verbinding met zowel de molen als de tegenovergelegen woning. Dit is in overleg met indiener ingericht als voetpad waarover fietsers met de fiets aan de hand de molen en woning kunnen bereiken, dit om ongewenste fietsbewegingen te voorkomen.

Het fietspad is zo gepositioneerd dat de impact op de natuurgebieden zo minimaal mogelijk is en waar mogelijk dit fietspad langs de randen van het gebied loopt.

De aansluitingen van het vrijliggend fietspad op de bestaande infrastructuur worden in de verdere uitwerking dermate ingericht dat de fietsers zo veel als mogelijk het vrijliggend fietspad op gedwongen worden, zodat het fietsen op de provinciale weg zelf voorkomen wordt daarnaast zal er een fietsverbod worden ingesteld. Nut en noodzaak van een vrijliggende fietsstructuur is toegelicht onder 3.3 onderdeel 1 (pag.7). Met de nadere onderbouwing en bij gebrek aan beter alternatief (plek) dient het fietspad wel degelijk een groot openbaar belang.

Om het eventueel storende effect van een fietspad achter de molen te beperken worden in overleg met indiener aanvullende maatregelen besproken.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Onderdeel 2, doorsnijding natuur

Indiener stelt dat na inspraak van bewoners het plan is gewijzigd en ineens op grond van indiener, met goudgroene natuur status, komt te liggen. Indiener spreekt over een verstrend effect van verlichting op de natuur. Ook geeft indiener aan dat er geen alternatief voor een fietspad buiten natuur is onderzocht. En geeft indiener aan dat het plan het N2000 gebied nabij de Eyserbeek extra doorkruist.

Standpunt gemeente/provincie

Door bewoners aan de Van Plettenbergweg is gevraagd het fietspad verder van de woningen af te leggen. Dit is met indiener besproken tijdens het opstellen van de kanselijst. Hiermee is de impact op het terrein van indiener iets verder vergroot dan het oorspronkelijke plan.

De keuze voor het al dan niet verlichten van het fietspad is nog onderdeel van een nadere uitwerking, maar de tegenstrijdige belangen tussen natuur en sociale veiligheid zijn bekend. Wanneer verlichting mogelijk en nodig is, zal het uitgangspunt zijn; geen constante verlichting maar dynamische verlichting.

In het voortraject zijn er diverse alternatieven onderzocht. Het feit dat er geen alternatief is waarbij de natuur volledig ontzien wordt komt doordat de weg is ingeklemd tussen diverse natuurzones.

Het N2000 gebied van en rondom de Eyserbeek zal ontzien, en waar mogelijk, verbeterd worden doordat de kruising zal worden vormgegeven door een open brugconstructie voor het fietspad en de weg. Hiermee vervalt de duiker en verbetert de verbindende functie voor de flora en fauna.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Onderdeel 3, verbinding N2000

Indiener stelt dat de locatie van het fietspad, aangeduid als C1 status (nog te ontwikkelen natuur), tussen twee natuurgebieden welke in N2000 gebied Geuldal liggen doorsnijdt en dat er in de voorliggende plannen onvoldoende oplossingen worden aangedragen.

Standpunt gemeente/provincie:

Indiener heeft gelijk dat het fietspad het C1 gebied doorkruist. Zoals op meerdere plekken is ook op deze locatie de (te ontwikkelen) natuurbestemming niet te ontwijken doordat deze overal aanwezig is.

Terecht stelt indiener dat in het compensatie plan weinig oplossingen zijn aangedragen, dit heeft zijn oorsprong in de financiële compensatie.

Inmiddels is het mogelijk gebleken om de compensatie in natura vorm te geven. Voor deze compensatie loopt nu een besluitvormingstraject en wordt het inrichtingsplan opgesteld zodat de feitelijke compensatie voorafgaand aan de uitvoering van de werkzaamheden de feitelijke compensatie heeft plaats gevonden. De compensatiepercelen, GPN00 A 5131 en GPN00 A 5128, bevinden zich in de nabijheid van het project in het gebied tussen Wittem en Gulpen.

Conclusie:

De zienswijze geeft wel aanleiding tot aanpassing van het plan. Het compensatieperceel is opgenomen in dit plan.

Onderdeel 4, m.e.r. (beoordelings) plicht

Indiener stelt dat de conclusie dat “een m.e.r.-(beoordelings)plicht niet aan de orde is” te makkelijk wordt gesteld. Basis voor deze conclusie vormt de conclusie dat significant negatieve effecten op beschermde gebieden voorkomen worden door ten eerste de beekbedding van de Eyserbeek intact te laten, ten tweede bij

de uitvoeringsperiode rekening wordt gehouden met kwetsbare soorten met instandhoudingsdoelstellingen en ten derde de uitsluiting van significant negatieve effecten van stikstofdepositie middels een voortoets.

Standpunt gemeente/provincie

De vigerende regelgeving is door het project toegepast waarbij de conclusie is getrokken dat er geen significant negatieve effecten optreden op de beschermde gebieden tijdens de uitvoering.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Onderdeel 4, graften

Indiener geeft aan dat de werking/effectiviteit van het aanbrengen van een graft de versnelde afstroming en berging van hemelwater niet helemaal duidelijk is. Ook vraagt indiener zich af of de nieuwe broedgelegenheden voor vogels wel voldoende effect heeft langs een fietspad.

Standpunt gemeente/provincie:

De toevoeging van graften is in overleg met indiener opgenomen in het plan omdat deze ondersteunend zijn aan de functie en inpassing van het fietspad. De functie van de graft is dus niet randvoorwaardelijk voor het bergen van hemelwater of compensatie voor broedgelegenheden, maar vervult deze functie in meer of mindere mate wel.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Onderdeel 5, overlast

Indiener stelt dat vanwege de geringe afstand tussen het nieuwe fietspad en de vakantiewoning overlast waarschijnlijk is.

Standpunt gemeente/provincie:

Door de voorgenomen wijziging verschuift alleen de verkeersstroom: met dit plan komen er per saldo geen fietsers bij. Met de aanleg van het fietspad aan de achterzijde van de vakantiewoning komt het fietspad hemelsbreed ten minste 100 meter verder van de woning te liggen dan de huidige locatie. Ook is het fietspad zo goed als mogelijk landschappelijk ingepast met de aanleg van hagen en bomen.



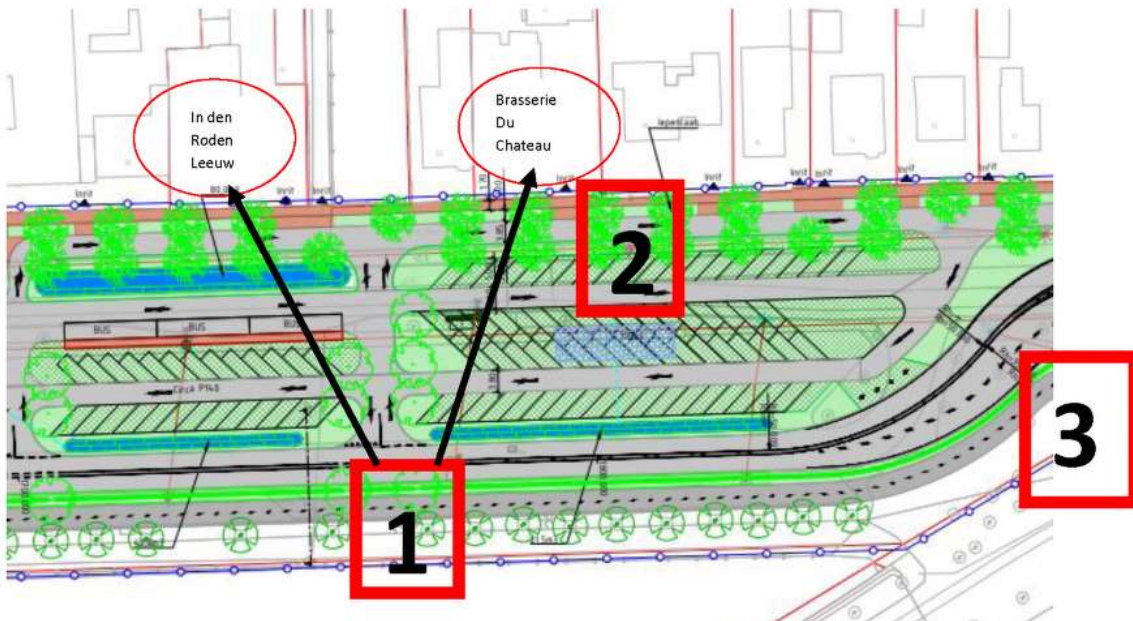
Met deze maatregelen is de eventuele overlast die men van een fietspad kan verwachten, geluid en zicht, mogelijk weggenomen. Het is mogelijk zelfs zo dat de overlast afneemt doordat de stroom in de nieuwe situatie verder weg ligt.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

3.6. Indiener 6: ondernemers collectief (kenmerk E.23.04023)

Onderdeel 1, zichtlocatie



De ligging van het fietspad en de omgeklapte parkeerplaats zorgen ervoor dat bovenstaande horecabedrijven compleet aan het zicht worden onttrokken. De bedrijven zullen niet meer herkend worden als horeca, aangezien de terrassen niet zichtbaar zijn vanaf de nieuwe ligging van de N595. Toeristen zullen voorbijrijden wat leidt tot inkomstendering;

Standpunt gemeente/provincie:

De nieuw te planten bomen opgekrond tot een niveau waardoor er ook hoge voertuigen onderdoor kunnen rijden en waarmee er ook voldoende zicht op de achterliggende horeca bedrijven blijft.

In de huidige situatie bevinden de horecabedrijven zich ook aan een ventweg met geparkeerde voertuigen voor de panden. In de nieuwe situatie zal, naast de verkeersveiligheid, ook het verblijven nabij de woningen en horeca verbeteren door de afstand van het doorgaande verkeer wat een positief effect kan hebben. Daarnaast zal in het ontwerpproces met de omgeving gezocht worden naar een uitnodigende toegang tot de parkeerplaats en achterliggende bedrijven.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Onderdeel 2, Ventweg

Het ontvangen van toeleveranciers voor beide horecabedrijven en het klooster wordt bemoeilijkt nu de ventweg verdwijnt en dit een onderdeel van de parkeerplaats wordt;

Standpunt gemeente/provincie:

In het plan is de ventweg behouden waardoor de functie van ontsluiting van de horeca en woningen behouden blijft.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Onderdeel 3, verkeersveiligheid

De ondernemers zien geen optimalisatie van de verkeersveiligheid met de ligging van de nieuwe weg. Zij ondersteunen het feit dat het snelverkeer van het langzaamverkeer wordt gesplitst. Echter, door het omklappen ontstaat een onlogische bocht vanaf kruispunt Wittem die de verkeersveiligheid niet ten goede komt. Gezien de snelheid waarmee sommige automobilisten en motorrijders door de bebouwde kom rijden vormt dit ontwerp een perfecte basis voor een stratencircuit;

Standpunt gemeente/provincie:

Met de verlegging van de weg zullen de verkeersdeelnemers gedwongen worden de snelheid te verlagen. Men kan niet meer ongestoord de kom van Wittem in rijden zoals nu het geval is. Ook de toevoegingen van de midden geleiders zal zorgen voor een snelheidsverlaging.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Onderdeel 4, parkeerplekken



De geplande kruising wordt gerealiseerd op de plek waar de behoefte aan parkeerplaatsen juist het hoogst is. Sinds vele jaren is de parkeerintensiteit op deze plek het hoogste. Dat is logisch te verklaren door de vele mensen die een bezoek brengen aan het klooster, Oud Wittem, de winkeltjes of Gio Gelato. Deze ondernemers worden drastisch gekort op parkeerplaatsen. Bezoekers willen hun auto zo kort mogelijk bij de deur parkeren en zo min mogelijk afstand afleggen tot hun bestemming. Zeker de oudere mensen die slecht ter been zijn. Deze worden niet alleen gedwongen verder te lopen, maar zullen tevens een breed fietspad alsmede de weg over moeten steken, daar waar ze in de huidige situatie alleen de weg hoeven over te steken; Standpunt gemeente/provincie:

Het ontwerp is mede opgesteld op advies van de omgeving waardoor er ook in de hoek nabij de kruising een dertigtal parkeerplaatsen zijn opgenomen. De oversteek van het fietspad en weg is gefaciliteerd doordat er tussenbermen zijn gecreëerd waardoor na elke oversteek een veilige rustplek is.

In de verdere uitwerking van het ontwerp is, in samenspraak met de klankbordgroep, de parkeerplaats voor het pelgrimsoord uitgebreid waardoor deze hoek nog beter voorzien wordt meer van parkeerplekken.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Onderdeel 5, fietsers Eys-Wijlre

De verkeersveiligheid voor de fietsers gaat achteruit. In de nieuwe situatie moeten fietsers die vanuit Eys naar Wijlre willen gaan twee keer de drukke weg oversteken! Na het houden van een kleine enquête onder diverse fietsers hebben deze aangegeven dit niet te gaan doen maar dat ze de kortste route kiezen. Zij zullen dan een afsteek maken over de stoep voor Restaurant Oud Wittem. Het nieuwe fietspad wordt dan niet gevolgd en onveilige situaties met voetgangers zullen dan ontstaan.

Standpunt gemeente/provincie:

In het ontwerp zijn diverse zaken afgewogen om de gehele situatie te verbeteren. Onderdeel hiervan is het destilleren van de verschillende verkeersstromen waaronder fietsers. De hoofd fietsstroom is Partij-Wijlre en vice versa. In het ontwerp is deze hoofdstroom uit de knelpunten met de parkeerplaats en Van Plettenbergweg gehaald door het fietspad aan de zuidzijde van de weg te leggen.

In de verdere uitwerking van het ontwerp is, in samenspraak met de klankbordgroep, de fietsverbinding Eys-Wijlre aangepast waardoor deze route veilig gefaciliteerd zal worden en de fietsers op het vrij liggende fietspad blijven.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Onderdeel 6, verkeersveiligheid van Plettenbergweg

De Van Plettenbergweg wordt met het verplaatsen van het kruispunt verlengd. De reeds al te hoge snelheid van het verkeer op de Van Plettenbergweg langs de huizen en winkels zal hierdoor verder toenemen. Met een fietspad aan twee zijdes en bijkomende voetgangers zal de verkeersveiligheid drastisch afnemen. Tevens wordt de hinder van uitlaatgassen vergroot aangezien er meer auto's voor het terras van Oud Wittem in de file staan;

Standpunt gemeente/provincie:

In het huidige ontwerp is de kruising met de Wittemer Allee inderdaad circa 18 meter verschoven richting het zuiden, hierdoor ontstaat een veel overzichtelijkere kruising. Het verhogen van de snelheid doordat men langer door kan rijden is niet correct. In het ontwerp zijn diverse onderdelen opgenomen waardoor men snelheid zal matigen waaronder de bocht richting aansluiting en de midden geleider. In de verdere uitwerking van het ontwerp is, in samenspraak met de klankbordgroep, in de van Plettenbergweg een verhoogd plateau (snelheidsremmer) opgenomen. Verder heeft het ontwerp geen invloed op de hoeveelheid auto's op deze routes. Wel komt de Wittemer Allee verder van het terras van Oud Wittem af te liggen.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Onderdeel 7, inrit landbouwbedrijf Roijen

Deze inrit zal verdwijnen en wordt voorzien van uitneembare paaltjes. Dit betekent dat er geen mogelijkheid meer is om de parkeerplaats op te draaien. Deze extra inrit is cruciaal voor de ondernemers in dat gedeelte. Tevens wordt Landbouwbedrijf Royen verplicht te stoppen met hun bedrijfsvoering omdat men geen mogelijkheid meer heeft om met landbouwcombinaties hun eigen oprit in te rijden. Dit geldt ook voor Limpens Automotive. Hier kan geen vrachtwagen meer naar binnen. Inrijden via de parkeerplaats is geen optie in verband met een te krappe draaicirkel;

Standpunt gemeente/provincie:

Voor nadere toelichting op de ontsluiting van het landbouwbedrijf verwijzen wij u naar 3.2 onderdeel 1 (pag.6).

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Onderdeel 8, ijscoke

Gio Gelato zal niet meer kunnen venten gezien de te krappe ruimte voor de plaatsing van zijn verkoopwagen;

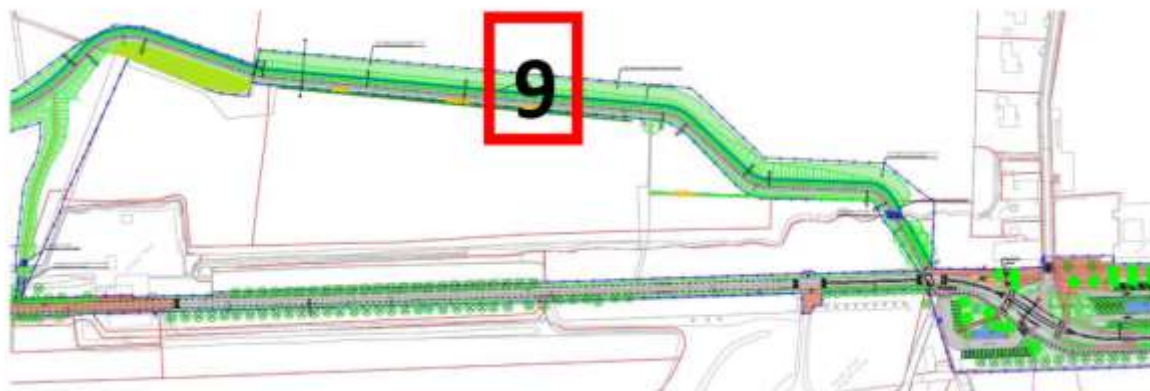
Standpunt gemeente/provincie:

Voor nadere toelichting op de locatie van de ijscoke verwijzen wij u naar 3.4 onderdeel 1 (pag.8).

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Onderdeel 9, biodiversiteit en sociale veiligheid



Buiten de bebouwde kom zorgt de aanleg van een separaat fietspad voor een verstoring van de biodiversiteit en voor verhindering van de akkerbouw voor landbouwbedrijf Royen. Tevens maken wij ons zorgen om de veiligheid van zowel onszelf als onze gasten. Onze schoolgaande kinderen gaan niet door een verlaten veld fietsen. Op sommige plekken wordt men zelfs geheel aan alle zicht onttrokken.

Standpunt gemeente/provincie:

Het fietspad is zo gepositioneerd dat de impact op de akkers, weides en natuurgebieden zo minimaal mogelijk is en waar mogelijk langs de randen van het gebied loopt.

De aansluitingen van het fietspad worden in de verdere uitwerking dermate ingericht dat de fietsers zo veel als mogelijk het vrijliggende fietspad op gedwongen worden zodat het mede fietsgebruik van de Wittemer Allee voorkomen wordt. Daarnaast zal er een fietsverbod worden ingesteld op de N595.

De sociale veiligheid is een subjectief gegeven, maar het gegeven van een vrij liggend fietspad los van de weg is uiteraard niet de eerste keuze. De gekozen locatie is een afweging van factoren waarbij de verkeersveiligheid, fietsen op een onverlichte weg, een feitelijk onveiligere situatie is dan het voorliggend ontwerp.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

3.7. Indiener 7: Pelgrimsoord Klooster Wittem (kenmerk E.23.04014)

Onderdeel 1, omklappen parkeerplaats

Indiener stelt dat waarschijnlijk de meeste impact van het project is dat de parkeerplaats omgeklapt zal worden. Dit heeft invloed op de verkeersstromen van auto's en fietsers langs en naar het klooster. Door de vergroening van het plein neemt de zichtbaarheid van het klooster af. Indiener ziet de parkeerplaats liever op de huidige locatie met aanvullende oversteekvoorzieningen.

Standpunt gemeente/provincie:

Het omklappen van de parkeerplaats en weg is gedaan om een veiligere situatie te creëren vooral voor de fietsers en voetgangers. In de verdere uitwerking van het landschappelijke inrichtingsplan, zal in samenspraak met de klankbordgroep, rekening gehouden worden met de zichtbaarheid van het klooster. Daarnaast voorziet zowel de huidige als nieuwe bestemming in het kunnen aanplanten van bomen langs de N595 dus ook voor het klooster.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Onderdeel 2, fietsen over ventweg

Indiener stelt dat de fietsers beter op de ventweg kunnen blijven en deze ventweg autoluw te maken ten behoeven van de bereikbaarheid van de horeca en het klooster.

Ook stelt indiener dat het nieuwe fietspad zorgt voor veel meer oversteken bij de verkeerslichten omdat deze aansluiting nu niet in de plannen is opgenomen.

Standpunt gemeente/provincie:

Het voorstel om de fietsverbinding vanuit Vaals over de ventweg te laten lopen is op verzoek van aanwonenden van de Wittemer Allee en vanwege een dan benodigde extra ongeregelde oversteek niet wenselijk geacht. Met de nieuwe route worden er meer conflictpunten weggehaald en worden enkele nieuwe oversteken gefaciliteerd met vluchtheuvels. De oversteek bij de verkeerslichten zal aangepast worden zodat

fietzers vanuit de richting van Gulpen maar éénmaal hoeven over te steken in tegenstelling tot de huidige situatie waarin tweemaal overgestoken dient te worden.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Onderdeel 3, vrachtwagen parkeren

Indiener vreest dat er vrachtwagens gaan parkeren op de busparkeerplaatsen welke veelal door bezoekers van het klooster worden gebruikt.

Standpunt gemeente/provincie:

Het parkeren van vrachtwagens is door een recent collegebesluit niet meer toegestaan op de nieuw te realiseren parkeerplaats in Wittem.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Onderdeel 4, bereikbaarheid hulpdiensten

Indiener stelt dat wanneer hulpdiensten via de parkeerplaats tot het klooster moeten komen, dit kostbaar tijdverlies kost.

Standpunt gemeente/provincie:

De ontsluiting van het klooster voor hulpdiensten is in het plan voldoende gefaciliteerd middels diverse toegangen waardoor de hulpdiensten tot nabij de ingangen kunnen rijden.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Onderdeel 5, locatie vrijliggend fietspad

Indiener stelt met diverse argumenten dat het fietspad niet door het landschap dient te komen maar op de weg zou moeten blijven. Argumenten betreffen het fietsgenot, sociale veiligheid en de impact op de aanwezige natuur. Oplossingen voor de fietser op de weg betreffen het verder afwaarderen van de weg en het verlagen van de snelheid tot lokaal 30km/u.

Standpunt gemeente/provincie:

Nut en noodzaak van een vrijliggende fietsstructuur is toegelicht onder 3.3 onderdeel 1 (pag.7). Het verlagen of plaatselijk verlagen van de snelheid tot 30km/h buiten de bebouwde kom is niet gewenst.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

3.8. Indiener 8: DAS namens indiener (I.23.01287)

Onderdeel 1, omklappen parkeerplaats

Indiener heeft bezwaren tegen het omklappen van de parkeerplaats met de N595. Indiener stelt dat met het omklappen er geen openbare weg meer is voor de woningen aan de Wittemer Allee. Met het verdwijnen van de weg zouden er ook geen parkeergelegenheden meer zijn voor het opladen aan de privé laadpaal en dat de sociale controle op de parkeerplaats minder is.

Standpunt gemeente/provincie:

De stelling dat de Wittemer Allee ter plekke verdwijnt is niet correct, de Allee zal middels een ventweg hersteld worden. In de verdere uitwerking zijn, in samenspraak met de klankbordgroep, enkele parkeerplaatsen aan de ventweg opgenomen in het ontwerp. In zowel de nieuwe als toekomstige situatie is het niet toegestaan kabels over de openbare weg/trottoir te leggen ten behoeve van het opladen op een openbare parkeerplaats. In het plan zal geanticipeerd worden op openbare laadpalen.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Onderdeel 2, overlast

Indiener stelt dat de in het schetsontwerp opgenomen bus parkeerplaatsen door vrachtwagens gebruikt gaan worden. Deze parkeerplaatsen liggen dicht op de woningen waarmee de huidige overlast van o.a. de

koelinstallaties van de vrachtwagens alleen maar meer zal worden. Ook vreest indiener dat de nieuwe, dichterbij de woningen gelegen, parkeerplaats zal dienen als hangplek en slipcircuit, zoals dit nu ook het geval is.

Standpunt gemeente/provincie:

Het parkeren van vrachtwagens is door een recent collegebesluit niet meer toegestaan op de nieuw te realiseren parkeerplaats in Wittem. Daardoor zal er geen sprake zijn van koelinstallaties van vrachtwagens, of mogelijke overlast daarvan. Met de nieuwe inrichting met waterdoorlatende verhardingen en toepassing van groen tussen de vakken is een slipcircuit minder aantrekkelijk. Ook doordat de parkeerplaats dichterbij de woningen is er meer sociale controle en minder uitnodigend als hangplek.

In de verdere uitwerking van het ontwerp is, in samenspraak met de klankbordgroep, de locatie van de busparkeerplaatsen aangepast langs de provinciale weg verder van de woningen aan de Wittemer Allee

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Onderdeel 3, overige inrichting

Indiener stelt dat in de nieuwe situatie de landbouwvoertuigen tussen de geparkeerde voertuigen op de parkeerplaats en langs alle woningen moeten rijden. Bij indiener is er onduidelijkheid over de impact van de diverse hemelwaterafvoer voorzieningen maar indiener vreest overlast door muggen en ratten. Ook verwacht indiener overlast van nieuwe bomen aan de Wittemer Allee voor de woningen door bladval en schaduwwerking op zonnepanelen.

Standpunt gemeente/provincie:

Over de ventweg is geen landbouwverkeer beoogd, aangezien het landbouwperceel via een aparte inrit ontsloten wordt op de Wittemer Allee. Voor de toelichting op de ontsluiting van het akkerbouwperceel verwijzen wij u naar 3.1 onderdeel 1 (pag.5).

Overlast door openwater is uitgesloten omdat de voorzieningen dienen ter infiltratie van het hemelwater en dus na een regenbui zo snel mogelijk leeg dienen te staan. In het ontwerp worden nabij de woningen zo veel als mogelijk ondergrondse voorzieningen opgenomen.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Onderdeel 4, Niet voldoende gekeken naar alternatieven voor het fietspad

Indiener stelt dat de locatie en inrichting van het vrijliggende fietspad niet voldoende is onderzocht en op basis van ervaringen uit het verleden de huidige situatie geoptimaliseerd kan worden. Ook stelt indiener dat er niets is gedaan met op- en aanmerkingen en suggesties vanuit de omgeving.

Standpunt gemeente/provincie:

Voor nut en noodzaak van het vrijliggende fietspad verwijzen we u naar 3.3 onderdeel 1 (pag.7).

Het project loopt sinds 2009 en is vele malen gewijzigd op basis van overleg met de omgeving. Ook recent zijn er op basis van reacties op het voorontwerp bestemmingsplan aanpassingen gedaan aan het ontwerp. Veel opmerkingen betreffen echter niet het bestemmingsplan maar het schetsontwerp. Hiervoor is door de gemeente en provincie een klankbordgroep opgericht waarin de vele inhoudelijke suggesties en verbetervoorstellen worden aangepakt binnen de grenzen van het bestemmingsplan.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

3.9. Indiener 9: Stichting Natuurlijk Geuldal (kenmerk I.23.01307)

Onderdeel 1, ontbreken van de benodigde Wnb-vergunning

Indiener stelt dat een WNB vergunning wel nodig is omdat er nog aanvullende onderzoeken verricht dienen te worden en de dwingende reden van groot openbaar belang ontbreekt omdat het verhogen van de verkeersveiligheid ook op een andere wijze verkregen kan worden.

Standpunt gemeente/provincie:

De dwingende reden van groot openbaar belang is het verhogen van de verkeersveiligheid. De huidige situatie is onveilig en voor de wegbeheerder onacceptabel. Alternatieve opties zijn overwogen maar hebben meer

ruimtebeslag nodig waardoor er ook “goudgroene” natuur verdwijnt. Binnen het huidige ruimtebeslag is geen voldoende veilige inrichting mogelijk.

Het aanvullende onderzoek, een ecologische voortoets, heeft niet geleid tot een WNB-procedure. De vigerende regelgeving is door het project toegepast waarbij de conclusie is getrokken dat er geen significant negatieve effecten optreden op de beschermde gebieden tijdens de uitvoering.

Voor nut en noodzaak van het vrij liggende fietspad verwijzen we u naar 3.3 onderdeel 1 (pag.7).

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Onderdeel 2, bomen en natuurcompensatie

Indiener stelt dat het kappen van bomen kan worden voorkomen door het ontwerp te wijzigen. Ook is indiener tegen het financieel compenseren van natuur.

Standpunt gemeente/provincie:

Het aantal bomen dat gekapt dient te worden is niet alleen het gevolg van ontwerpkeuzen. Een aanzienlijk deel van de te kappen bomen is ziek, aangetast, in slechte staat of is (bijna) aan het einde van de levensduur. In het plan is waar mogelijk rekening gehouden met het behoud en inpassen van bestaande bomen. Ook is het herplanten van bomen opgenomen in de nieuwe plannen.

Inmiddels is het mogelijk gebleken om de compensatie in natura vorm te geven. Voor deze compensatie loopt nu een besluitvormingstraject en wordt het inrichtingsplan opgesteld zodat de feitelijke compensatie voorafgaand aan de uitvoering van de werkzaamheden de feitelijke compensatie heeft plaats gevonden. De compensatiepercelen, GPN00 A 5131 en GPN00 A 5128, bevinden zich in de nabijheid van het project in het gebied tussen Wittem en Gulpen.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan. Het compensatieperceel is opgenomen in dit plan.

Onderdeel 3, ontbreken maatschappelijk draagvlak

De bewoners en ondernemers in Wittem maken duidelijk dat het plan hun belangen niet ten goede komt. SNG kan zich vinden in de argumenten die daarbij worden gebruikt. Een zienswijze hierover laat SNG over aan deze belanghebbenden zelf en gaat er van uit dat zienswijzen nu wel leiden tot aanpassingen van het plan.

Standpunt gemeente/provincie:

De antwoorden op de argumenten en zienswijze van de ondernemers en bewoners zijn opgenomen in deze nota. Volledigheidshalve wordt voor de reactie op hun opmerkingen en borging van hun belangen verwezen naar de beantwoording van de ingediende reacties van deze bewoners en ondernemers. Naar aanleiding van de opmerkingen van deze ondernemers en bewoners zijn enkele optimalisaties in het inrichtingsontwerp doorgevoerd, zoals beschreven in de reactie op hun opmerkingen.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

3.10. Indiener 10: bewoners (kenmerk I.23.01321)

Onderdeel 1, overleg en inspraak

Indiener stelt dat er geen inspraak traject geweest is, er alleen sprake is geweest van geeltjes plakken en dat er geen feedback is gekomen op de geleverde inspraak. Ook stelt men dat de gemeente niet was betrokken bij de informatiebijeenkomsten. Indiener geeft aan dat er totaal geen rekening wordt gehouden met de belangen van de inwoners en ondernemers.

Standpunt gemeente/provincie:

Indiener wijst op het participatieproces. Dit heeft ten tijde van de Corona pandemie deels online plaats gevonden. Bij deze bijeenkomsten zijn er inderdaad ook geeltjes geplakt op kaarten. Op basis van de geeltjes zijn er ontwerp-aanpassingen doorgevoerd. Ook hebben er diverse afspraken met bewoners en ondernemers in het veld plaats gevonden. Hier is gesproken over en gekeken naar de impact van de plannen. Niet alle bezwaren hebben gezorgd voor aanpassingen aan het ontwerp waarbij door zowel de provincie als gemeente

afwegingen zijn gemaakt tussen de verschillende belangen. De gemeente is wel degelijk betrokken bij het project en de bijbehorende keuze.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Onderdeel 2, locatie fietspad achter van Plettenbergweg

Indiener is tegen het fietspad achter de Van Plettenbergweg vanwege de aantasting van de privacy in de achtertuin. Verder denkt indiener dat licht en geluidoverlast de tot waardevermindering van de woningen zal leiden.

Indiener vindt het fietspad niet passen in het heuvellandschap en ook is het fietspad niet ingepast in de omgeving. Indiener stelt dat het fietspad sociaal onveilig is en daardoor in de avond niet gebruikt zal worden. Tot slot stelt indiener dat de Wittemer Allee in het plan toegankelijk blijft voor fietsers en dus beter als fietsstraat ingericht kan worden.

Standpunt gemeente/provincie:

Voor nut en noodzaak van het vrijliggende fietspad verwijzen we u naar 3.3 onderdeel 1 (pag.7).

De locatie van het fietspad is tot stand gekomen door diverse onderzoeken en afwegingen van belangen in de voorgaande jaren waarop tijdens informatieavonden, waarbij indiener aanwezig was, is ingegaan.

Indiener geeft aan dat het fietspad niet goed is ingepast in de omgeving, deze conclusie is gebaseerd op het schetsontwerp welke nog niet het detailniveau had waarop de inpassing heeft plaats gevonden. De uiteindelijke inpassing zal plaats vinden met input vanuit de klankbordgroep door een landschapsarchitecten bureau. Het fietspad komt op circa 130 meter van de tuin van indiener en achter een graft te liggen hierdoor is er geen sprake van aantasting van de privacy in de achtertuin.

De Wittemer Allee zal niet toegankelijk worden voor fietsers, deze worden op een natuurlijke maar dwingende wijze naar het fietspad geleid waarbij een fietsverbod komt op de N595.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Onderdeel 3, verstoring natuur en landschap

Het tracé, geprojecteerd door de akker die door Landbouwbedrijf Roijen wordt gepacht, middenin het landschap, lijkt op een stuk autobaan. En dat in ons 5 sterren heuvellandschap?! In uw Cittaslow gemeente? Een lap asfalt van 6 meter breed op zo'n mooie plek? Het is totaal niet mooi ingepast en de fietser/voetganger moet ook nog eens een hoogteverschil van zeker 5 meter overwinnen.

Standpunt gemeente/provincie:

Voor nut en noodzaak van het vrijliggende fietspad verwijzen we u naar 3.3 onderdeel 1 (pag.7).

Het fietspad zal, in tegenstelling tot indiener stelt, geen 6 maar 4 meter breed worden. Parallel aan het fietspad en gescheiden door een haag komt een half verhard struinp pad voor voetgangers. Voor een reactie op de inpassing verwijzen we u naar onderdeel 2.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Onderdeel 4 sociaal onveilig fietspad

Het fietspad met naastliggend voetpad gaat ter hoogte van de Wittemer Molen achter het bosje om, is vooralsnog onverlicht en geeft zodoende een onbehaaglijk gevoel en is daardoor sociaal onveilig, zeker voor vrouwen en kinderen. Het fietspad is te ver afgelegen van de Wittemer Allee om een veilig gevoel aan fietsers en wandelaars te bieden. Zeker 's avonds! Fietsers zullen het fietspad mede door voorgaande niet of nauwelijks gaan gebruiken, kortom een verkisting van geld.

Standpunt gemeente/provincie:

De sociale veiligheid is een subjectief gegeven maar het gegeven van een vrij liggend fietspad los van de weg is uiteraard niet optimaal. De gekozen locatie is een afweging van factoren waarbij de verkeersveiligheid, fietsen op een onverlichte weg, een feitelijk onveiligere situatie is dan het voorliggend ontwerp. Wel worden er in het ontwerp optimalisaties onderzocht.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Onderdeel 5 hoofddoel van het plan, verbeteren fietsveiligheid, wordt niet bereikt

Het verbeteren van de fietsveiligheid is een van de hoofddoelen van het plan, maar de Wittemer Allee blijft voor fietsers begaanbaar en zal naar verwachting intensief gebruikt blijven worden. Wat is dan het nut om een nieuw fietspad door de akkers aan te leggen, de natuur en het landschap aan te tasten en overlast voor bewoners te bezorgen? Waarom moet er onnodig zoveel geld besteed worden aan een nieuw fietspad waar amper gebruik van zal worden gemaakt? Fietsers zullen altijd voor de snelste verbinding kiezen en zullen het nieuwe fietspad dus letterlijk, komende vanuit Wijlre, links laten liggen. Hetzelfde zal overigens gelden voor fietsers uit de richting Wittem die het liefst op de Wittemer Allee zullen willen blijven.

Zet in op snelheidsbeheersing op de Wittemer Allee. Maak van de statige Wittemer Allee een 'fietsstraat' waar de auto te gast is. Behoud de Wittemer Allee voor fietsers, waar zij zich op een veilige manier kunnen verplaatsen.

Standpunt gemeente/provincie:

Voor nut en noodzaak van het vrijliggende fietspad verwijzen we u naar 3.3 onderdeel 1 (pag.7).

Het ontwerp voorziet in een fietsgeleiding welke de fietsers van alle kanten komende logisch maar dwingend geleiden naar het vrijliggende fietspad buiten de kom van Wittem. Hierbij zal op de N595 een fietsverbod ingesteld worden.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Algemene noot:

De verdere uitwerking (inrichting) van het ontwerp is/wordt in samenspraak met de klankbordgroep vormgegeven. Hierbij kunnen niet alle wensen meegenomen worden, maar wel een groot gedeelte. Sinds januari 2024 hebben diverse klankgroep-bijeenkomsten plaats gevonden. Veel opmerkingen (en zienswijzen) van bewoners en ondernemers in Wittem zijn in het ontwerp verwerkt. De klankbordgroep heeft het laatste ontwerp positief ontvangen. Dit heeft geresulteerd in een acceptabel ontwerp, betreffende de inrichting binnen de bebouwde kom Wittem, voor zowel de Provincie, gemeente Gulpen-Wittem als ook de bewoners en ondernemers van Wittem.

4. Samenvatting aanpassingen bestemmingsplan

Hieronder zijn de aanpassingen naar aanleiding van de zienswijze op de onderstaande onderdelen samengevat.

Toelichting

- De memo met het nut en de noodzaak van een vrijliggende fietsverbinding waarnaar vanuit deze Nota wordt verwezen, is als bijlage 12 aan de toelichting toegevoegd.
- De toelichting is aangevuld met een paragraaf 3.5 Gewijzigd schetsontwerp, waarin de aanpassingen aan het ontwerp n.a.v. ingekomen zienswijzen wordt beschreven.
- Het planvoornemen en de begrenzing van het plangebied is gewijzigd met de toevoeging van de natuurcompensatiepercelen.
- De in paragraaf 4.4 beschreven compensatieopgave is gewijzigd van financiële compensatie naar compensatie in natura. De in bijlage 9 bij de toelichting opgenomen rapportage Natuurcompensatieopgave is aangepast.
- De verkeersaantallen in het geluidsonderzoek en stikstofberekeningen zijn op elkaar afgestemd en opnieuw beschouwd. De bij de toelichting in de bijlagen opgenomen geluidsonderzoek en de stikstofberekeningen zijn vervangen door deze geactualiseerde onderzoeken. De conclusie ten aanzien van de haalbaarheid van het planvoornemen is niet gewijzigd.
- In de bij de toelichting opgenomen onderzoeken is de begrenzing van het plangebied aangepast naar de nieuwe begrenzing van het plangebied (zie aanpassing verbeelding). Wanneer in de bijlage een inrichtingsontwerp was opgenomen voor de nieuwe situatie, is dit inrichtingsontwerp vervangen door de laatste versie.
- In de toelichting is de definitieve conclusie van de ecologische voortoets opgenomen.

Regels

- De regels worden aangevuld met het artikel 'Natuur' en 'Water', waarin de voorschriften van de bestemming 'Natuur' en 'Water' uit het bestemmingsplan Gulpen-Wittem buitengebied worden opgenomen.
- Het artikel 'Verkeer' is aangevuld met een voorwaardelijke verplichting tot realisatie van de natuurcompensatie voordat de langzaamverkeersverbinding ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - fietspad' wordt gerealiseerd.

Verbeelding

- De grens van het plangebied zal bij Wittem worden verlegd met de benodigde ruimte voor de verschuiving van het fietspad over een deel van perceel WTM00 B 6255. Hiervoor wordt de bestemming 'Verkeer' opgenomen met de gebiedsaanduiding 'milieuzone - beschermingsgebied nationaal landschap Zuid-Limburg'.
- De natuurcompensatiepercelen GPN00 A 5128 en GPN00 A 5131 worden toegevoegd aan het plangebied. De enkelbestemming 'Agrarisch met Waarden-Natuur- en landschapswaarden' zal worden vervangen door de enkelbestemming 'Natuur'. De andere dubbelbestemmingen en gebiedsaanduidingen worden volgens dezelfde wijze overgenomen zoals deze bestemmingen en aanduidingen zijn overgenomen voor de rest van het plangebied.
- De begrenzing van de dubbelbestemming 'Waterstaat - Beschermingszone water' is aangepast naar de beschermingszones 'profiel van vrije ruimte' en 'primair water of een zone van 2 m eromheen' van de Waterschapsverordening Limburg (2024)
- Ter plaatse van de kruising van het primair water Molentak met de N595 is de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - overkluizing' opgenomen.