

Gemeente Waalre

Bestemmingsplan Oude Spoorbaantracé

Toelichting

Status:

- ☐ Concept
- ☐ Voorontwerp
- ☒ Ontwerp
- ☐ Vastgesteld

BESTEMMINGSPLAN OUDE SPOORBAANTRACÉ

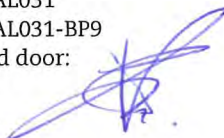
gemeente Waalre

Toelichting

Status: Ontwerp
IMRO: NL.IMRO.0866.BP00166-0201

Project: WAL031
Rapport: WAL031-BP9
Gecontroleerd door:

6 maart 2013



Inhoudsopgave

TOELICHTING

1	Inleiding	3
1.1	Algemeen	3
1.2	Aanleiding en doel.....	3
1.3	Leeswijzer	5
2	Huidige situatie.....	6
2.1	Kenmerken plangebied.....	6
2.2	Functies	7
3	Planbeschrijving.....	9
3.1	Ontwikkeling.....	9
3.2	Ruimtelijke structuur.....	9
3.3	Inrichtingsplan bosranden.....	11
3.4	Functies	12
4	Beleid	13
4.1	Rijk.....	13
4.1.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)	13
4.1.2	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening	14
4.1.3	Wet luchtkwaliteit en Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit (NSL)	14
4.1.4	Wet modernisering monumentenzorg (MoMo).....	14
4.2	Provincie/regionale afspraken.....	15
4.2.1	Structuurvisie ruimtelijke ordening	15
4.2.2	Verordening ruimte 2012	15
4.2.3	De transitie van stad en platteland; een nieuwe koers	17
4.2.4	Brabants samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit.....	19
4.2.5	Regionaal verkeers- en vervoersplan	19
4.2.6	Gebiedsakkoord grenscorridor N69	19
4.3	Gemeentelijk beleid	19
4.3.1	Bestemmingsplannen gemeente Waalre	19
4.3.2	Bestemmingsplannen gemeente Valkenswaard	23
4.3.3	Nota toerisme en recreatie gemeente Waalre.....	25
4.3.4	Structuurvisie Valkenswaard, gemeente Valkenswaard	25
4.3.5	Taskforce luchtkwaliteit, gemeente Waalre	26
4.3.6	Fietsbeleid gemeente Waalre	26
4.3.7	Fietsbeleidsplan gemeente Valkenswaard.....	26
4.3.8	Brainport/Slowlanes	27
5	Uitvoeringsaspecten	28
5.1	Milieuaspecten.....	28
5.1.1	M.e.r.-beoordeling.....	28
5.1.2	Bodem en grondwater	29
5.1.3	Externe veiligheid	29
5.1.4	Luchtkwaliteit	30

5.1.5 Milieuhygiënische randvoorwaarden bedrijvigheid	30
5.2 Planologische aspecten.....	31
5.2.1 Archeologie.....	31
5.2.2 Cultuurhistorie	32
5.2.3 Flora en fauna	33
5.2.4 Water	37
5.2.5 Verkeer	38
5.2.6 Kabels en leidingen.....	38
6 Juridische verantwoording	39
6.1 Algemeen.....	39
6.2 Artikelsgewijze toelichting	39
6.2.1 Inleidende regels	39
6.2.2 Bestemmingsregels	39
6.2.3 Algemene regels.....	40
6.2.4 Slotregels	41
7 Uitvoerbaarheid.....	43
7.1 Economische uitvoerbaarheid	43
7.2 Maatschappelijke haalbaarheid	43
7.2.1 Procedure.....	43
7.2.2 Overleg.....	43
7.2.3 Inspraak.....	43

EXTERNE BIJLAGEN

Bijlage 1:	Flora en faunaonderzoek (Kragten)
Bijlage 2:	Compensatieplan (Ecologica)
Bijlage 3:	Inrichtingsplan bosranden (Bosgroep Zuid)
Bijlage 4:	Reactie pré-advies Waterschap de Dommel
Bijlage 5:	Onderzoek nut en noodzaak Oude Spoorbaantracé (DHV)
Bijlage 6:	Second Opinion nut en noodzaak Oude Spoorbaantracé (Accent Adviseurs)
Bijlage 7:	Eindverslag inspraak en vooroverleg

1 Inleiding

1.1 Algemeen

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

Er is een Gebiedsakkoord Grenscorridor N69 opgesteld. In dit akkoord is de koers beschreven en vastgelegd, gericht op het vinden van een oplossing voor de problematiek, voortkomend uit de N69. Er is een breed gedragen voorkeursoplossing gekozen in de vorm van een integraal maatregelenpakket. Een directe fietsverbinding door het bos tussen Waalre en Valkenswaard (zie afbeelding 1) maakt onderdeel uit van dit integrale maatregelenpakket. Dit fietspad vormt een alternatief voor het fietspad langs de N69 en verbindt Valkenswaard, Dommelen, Waalre en Aalst met Eindhoven.

Het tracé voor het fietspad is geen willekeurig getrokken lijn op de kaart, maar evenmin is het een bewust getrokken rechte lijn om een zo kort mogelijke tracélengte te bewerkstelligen. De aanleiding voor de plannen om hier een fietspad te realiseren betreft een cultuurhistorisch relict. Dwars door het bos was een enkelspoor aanwezig dat op het tracé tussen Waalre en Valkenswaard van ongeveer 1866 tot 1959 in gebruik is geweest. De oude spoordijk is nog duidelijk herkenbaar in het landschap. Omdat het spoor doorgaans een directe route kent, ligt het voor de hand het tracé te benutten. Bovendien kan hiermee een cultuurhistorische relict een nieuwe functie worden gegeven, waardoor dit meer herkenbaar en beleefbaar wordt. De plannen hiervoor zijn door de gemeente Waalre in samenwerking met de gemeente Valkenswaard en ondersteund door het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) ontwikkeld.

Eind november 2010 hebben de gemeenten Waalre en Valkenswaard en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven een subsidie vanuit het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (heden Ministerie van I&M) in het kader van "Fiets Filevrij" ontvangen. Met deze subsidie is de begroting voor de aanleg van het fietspad sluitend gemaakt en wordt daadwerkelijke aanleg financieel mogelijk.

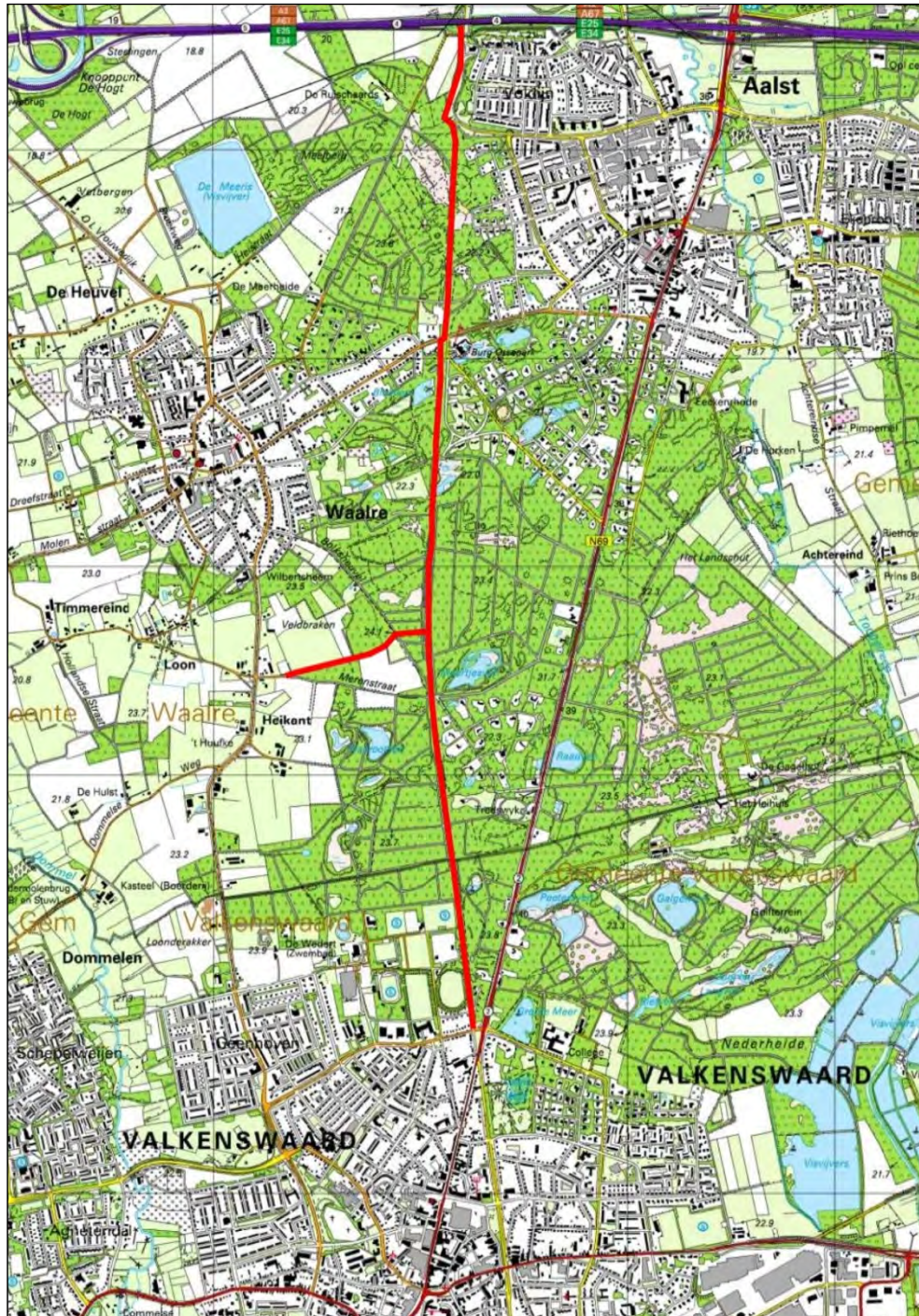
1.2 Aanleiding en doel

Het Oude spoorbaantracé is momenteel (deels) in gebruik als onverhard wandel-, mountainbike- en ruiterspad. Het traject tussen Valkenswaard en Eindhoven heeft een totale lengte van circa 5,5 kilometer (inclusief de aftakking naar Dommelen). Het tracé is gelegen op het grondgebied van de gemeenten Waalre en Valkenswaard, waar diverse bestemmingsplannen vigeren. In Waalre zijn dit de bestemmingsplannen "Aalst", "Buitengebied", "Buitengebied, eerste herziening" en "Buitengebied, tweede herziening". In Valkenswaard zijn dit de bestemmingsplannen "Bestemmingsplan "Buitengebied 1977" en "Valkenswaard-Noord". De meeste gronden waarop het tracé is geprojecteerd zijn aangeduid als "Bosgebied", "Natuurgebied" of een gebied met een bijzondere landschappelijke waarde. Binnen al deze bestemmingen is extensief dagrecreatief medegebruik toegestaan. Bouwen is in de meeste gevallen echter niet toegestaan. Omdat de nieuwe fietsverbinding een hoofdzakelijk utilitair karakter heeft en er bijbehorende bouwwerken (zoals verlichting) zullen worden opgericht, zijn de vigerende bestemmingen niet toereikend om de realisatie van het fietspad te kunnen bewerkstelligen. Het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan is noodzakelijk.

Het nieuwe bestemmingsplan dient te zijn voorzien van een 'goede ruimtelijke onderbouwing' om aan de eis van een zorgvuldige ruimtelijke ordening, zoals bepaald in de Wet ruimtelijke ordening te kunnen voldoen. In deze toelichting zal,

aan de hand van de omschrijving van het project, moeten worden beschreven hoe het plan past binnen de omgeving en het provinciaal/regionaal en gemeentelijk beleid. Daarnaast moet worden aangetoond dat aan de planologische en milieutechnische randvoorwaarden wordt voldaan. Voorliggende rapportage met bijbehorende als externe bijlage opgenomen onderzoeken, biedt de ruimtelijke onderbouwing voor het beoogde project en vormt daarmee de toelichting bij het bestemmingsplan.

Afbeelding 1: Ligging plangebied



Afbeelding 2: Stationskoffiehuis in Waalre, dit gebouw is overgebleven na sloop van het station in 1964 en later gerenoveerd



1.3 Leeswijzer

In het vervolg van dit rapport wordt ten eerste ingegaan op de huidige situatie in het plangebied. In hoofdstuk 2 wordt een beeld geschetst van de projectlocatie en de ligging ervan in de omgeving. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op de gewenste ontwikkeling. In hoofdstuk 4 wordt een beleidsscan weergegeven, waarin het relevante beleid voor voorliggende ontwikkeling wordt beschreven. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de diverse planologische en milieutechnische aspecten, die relevant zijn voor voorliggend plan. Hoofdstuk 6 geeft de juridische verantwoording voor de gekozen bestemmingen en bijbehorende planregels. De toelichting wordt afgesloten met een beschrijving van de doorlopen procedure.

2 Huidige situatie

2.1 Kenmerken plangebied

Het fietspad Oude spoorbaantracé is gepland op een voormalige spoorlijn, die in vroeger tijden aanwezig was tussen Achel (België) en Eindhoven, binnen het bos tussen Waalre en Valkenswaard. In grote delen van het gebied kenmerkt dit tracé zich door de verhoogde ligging.

Het omringende gebied van het geplande tracé van het fietspad bestaat voor het grootste deel uit bos. Dit bos kan worden gekenmerkt als een multifunctioneel bos. Het bos is een voormalig productiebos en bestaat overwegend uit naaldbomen. De omvorming tot een meer natuurlijk bos met meer loofhout is echter ook op plaatsen herkenbaar. Het terrein is vrij geaccidenteerd, de oude, voorheen aanwezige en later beplante zandduinen zijn verspreid in het gebied nog herkenbaar. Op enkele plekken grenst het tracé aan kleine percelen heide of is het gelegen in de nabijheid van vennen. Direct ten noorden van Valkenswaard voert het fietspad langs een sportpark. Ook is het tracé gelegen nabij twee villawijken, één ten noordoosten van Valkenswaard en één ten zuiden van Waalre. Ter hoogte van het gemeentehuis van Waalre kruist het tracé de Willibrorduslaan/Koningin Julianalaan. Vervolgens sluit het tracé in Aalst aan op de Burgemeester Mollaan, richting Hightech Campus Eindhoven. Hier wordt tevens de Slowlane Eindhoven gerealiseerd. De Slowlane vormt een verkeersveilige, directe en comfortabele fietsverbinding tussen de economische centra in het gebied rond Eindhoven en belangrijke woonlocaties. Belangrijk is de herkenbaarheid als hoofd fietsstructuur. Daarnaast moet het fietspad geschikt zijn voor grote groepen gebruikers met verschillende vormen van fietsen.

Nabij het punt waar het tracé van de oude spoorbaan de Molenvendaan kruist, wordt een aftakking van de fietsverbinding richting Dommelen gerealiseerd. Deze aftakking maakt expliciet onderdeel van dit plan. De verbinding sluit in een bestaand bosperceel aan op het nieuwe fietspad over het oude spoorbaantracé. Ten westen van dit perceel wordt de straat Bolkshoevel gekruist, waarna de fietsverbinding ter plaatse van de Gildebosweg het bestaande zandpad volgt. Via de Gildebosweg wordt een aansluiting gemaakt op de fietsstructuren langs de Heikantstraat.

De meeste paden binnen het bosgebied, waaronder de Gildebosweg en het verlengde ervan, zijn momenteel toegankelijk voor autoverkeer. Het is dan ook dagelijkse praktijk dat bezoekers met de auto tot ver in het gebied rijden om er vervolgens (bijvoorbeeld) de hond uit te laten.

Vandaag de dag vormt het Stadsbos Waalre een stedelijk uitloophet gebied voor de inwoners van de omliggende kernen. Binnen dit uitloophet gebied is tevens ruimte voor intensievere vormen van recreatie. Zo is het golfterrein van de Eindhovensche Golf club gelegen binnen het Stadsbos, aan de oostzijde van de N69. Het padennet in het Stadsbos is fijnmazig en verloopt tamelijk grillig. Het padennet sluit aan op het kleinschalig agrarisch gebied rondom Loon en Timmereind, wat het een aantrekkelijk gebied maakt voor wandelaars en fietsers. Het Stadsbos Waalre is in de jaren '20 en '30 van de 20e eeuw ontstaan als gevolg van een werkverschaffingsproject om de hier aanwezige heiden te bebossen. Op een aantal locaties zijn nog heidevelden, met de kenmerkende vennen bewaard gebleven. Tevens zijn aan het begin van de 20e eeuw diverse percelen verkocht aan particulieren voor de bouw van villa's. Deze villawijken vormen nu veelal de overgang met de bebouwde kom van de kernen. Ondanks het relatief intensieve gebruik van het bos als stedelijk uitloophet gebied hebben met name de aanwezige vennen een ecologische waarde. In hoofdstuk 5 wordt uitgebreid ingegaan op deze (potentiële) waarde voor flora en fauna. In de planvorming is het van belang zorgvuldig met de bestaande waarden om te gaan.

Onderstaande foto's geven een indruk van de omgeving van het Oude spoorbaantracé binnen het Stadsbos Waalre.

Afbeelding 3: Het Oude spoorbaantracé voert door het Stadsbos Waalre, door bospercelen en langs heide en vennen.



De aftakking richting Dommelen/Valkenswaard-west voert vanaf de aansluiting met het oude spoorbaantracé in eerste instantie nog door het Stadsbos langs een akker. Meer richting het westen voert de route naar de Bolksheuvel. Vanaf hier loopt het tracé over de Gildebosweg door landbouwgebied. Direct naast het tracé voor het fietspad is opgaande beplanting in de vorm van bosschages/houtwallen aanwezig.

2.2 Functies

De omgeving van de projectlocatie is momenteel grotendeels in gebruik als bos- en natuurgebied (stedelijk uitloopgebied), meer specifiek als zandpad binnen het bos- en natuurgebied. Een groot deel van de gronden waarop het fietspad wordt aangelegd, is momenteel in gebruik als wandel-, ruiters- en ATB-pad. Aan de noord- en zuidzijde sluit de projectlocatie aan op bestaande wegen, respectievelijk de Burgemeester Mollaan in Aalst en de Geenhovensedreef in Valkenswaard. Het tracé kruist tenslotte in Waalre de Willibrorduslaan. De aftakking richting Dommelen loopt deels over een zandpad, deels over een bestaande verharde weg. De omgeving van dit tracé is in gebruik als bos en natuurgebied en als agrarisch gebied, grotendeels bestaand uit grasland waar paarden op worden gehouden.

Afbeelding 4: Het tracé voert grotendeels over de oude spoordijk, herkenbaar als een rechte lijn in het bosgebied



Afbeelding 5: Aftakking richting Dommelen



Afbeelding 6: De heide in het noorden van het plangebied ten westen van de kern Aalst, wordt zeer intensief gebruikt getuige de vele paden.



3 Planbeschrijving

3.1 Aanleiding

De huidige doorgaande verbinding tussen Valkenswaard en Eindhoven voor zowel auto- als fietsverkeer wordt gevormd door de N69. Van deze verbinding maken dagelijks meer dan 25.000 motorvoertuigen gebruik, onder andere voor woon-werkverkeer. Door dit intensieve gebruik is sprake van knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit, geluidsoverlast en bereikbaarheid. Tevens vormt de N69 voor fietsers geen optimale verbinding door de vele, drukke kruisingen.

De aanleg van een snelle fietsverbinding tussen Valkenswaard en de High-Tech Campus in Eindhoven is onderdeel van het Gebiedsakkoord Grenscorridor N69. Samen met de overige maatregelen in het akkoord moet dit leiden tot een verbetering van de leefkwaliteit en de verkeersproblematiek aan en op de N69 tussen Valkenswaard en Eindhoven. Het opnemen van de fietsverbinding in het gebiedsakkoord is niet zonder reden gedaan. Doel van het fietspad is om het fietsgebruik, met name voor woon-werkverkeer, maar ook recreatief, te stimuleren en (samen met de overige maatregelen in het Gebiedsakkoord) een reductie van de verkeersintensiteiten in de kern Aalst te bewerkstelligen. Het nieuwe fietspad over het Oude Spoorbaantracé levert daarnaast een meerwaarde ten opzichte van de reeds bestaande fietspaden tussen Valkenswaard en Waalre. De ontwerpuitgangspunten van het nieuwe fietspad leveren hier een belangrijke bijdrage aan. De aanleg van een goede fietsverbinding zou echter nutteloos zijn zonder voldoende gebruikerspotentieel. Ook hiernaar is onderzoek gedaan in het kader van de subsidieaanvraag Fiets Filevrij (en later in diverse nut- en noodzaakonderzoeken).

Het maatschappelijk nut om fietsgebruik te stimuleren is onomstreden. In geval van de Grenscorridor N69 is het veranderen van vervoerswijze van auto naar fiets een onderdeel van het oplossen van de problemen. Directe en comfortabele fietsverbindingen dragen bij aan het stimuleren van het fietsgebruik. Aanleg van dit fietspad is daarnaast conform het mobiliteitsbeleid van de gemeenten en van de regio en het is een kostenefficiënte investering waarvan de financiering rond is. De meeste overheidstaken worden uitgevoerd vanwege het maatschappelijk belang. In dat geval dient het maatschappelijk nut op te wegen tegen de totale kosten. Dat is hier het geval.

3.2 Ontwerputgangspunten fietsverbinding

De fietsverbinding Oude Spoorbaantracé is ontworpen aan de hand van de richtlijnen die zijn opgenomen in de landelijke Ontwerpwijzer fietsverkeer (CROW- publicatie 230). In genoemde ontwerpwijzer zijn kwaliteitseisen opgenomen waaraan fietsvriendelijke infrastructuur zou moeten voldoen:

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

Samenhang

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

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

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

Directheid

Het fietspad Oude Spoorbaantracé moet een zo kort mogelijke verbinding tussen woon- en werklocaties vormen. Niet alleen de lengte van een route is daarin belangrijk, maar ook de reistijd. Rietveld en Daniel (2004) hebben aangetoond dat gemeentelijk fietsbeleid een positieve invloed heeft op het fietsgebruik. Een verkorting van de reistijd per fiets (ten opzichte van de reistijd per auto) van 10 % leidde tot een 3 % hoger fietsgebruik. Het tracé van het fietspad Oude Spoorbaantracé naar de belangrijkste werklocatie (De High-Tech Campus) en omliggende werklocaties, ontsloten door Slowlanes, is korter dan de bestaande fietspaden. De kortste route die men nu met de fiets kan nemen tussen Valkenswaard en Waalre loopt vanaf het kruispunt N69 – Merendreef via het fietspad aan de N69 tot aan de Lissevenlaan en vervolgens door Aalst naar de Burgemeester Mollaan (via Prinses Margrietlaan en Azelaalaan of Juliana de Lanoylaan). Dit is een route van ongeveer 6,6 km met vele kruisingen. Het tracé van het fietspad Oude Spoorbaan is ongeveer 5,8 km lang en kent slechts twee kruisingen (Eksterlaan in Valkenswaard en Willibrorduslaan).

Aantrekkelijkheid

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

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

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

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

Veiligheid

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

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

De verkeersveiligheid op het fietspad zelf wordt bevorderd door de breedte (3,5 meter op de hoofdverbinding). Deze breedte komt voort uit de wens om een veilige fietsverbinding te maken met een hogere ontwerpsnelheid dan de traditionele fietspaden. Er kan op die manier een snellere verbinding tot stand worden gebracht. De reden voor het hanteren van een hogere ontwerpsnelheid is gelegen in de nieuwe typen fietsen die op de markt zijn gekomen en zullen komen. Zo groeit de populariteit van de elektrische e-bikes enorm en wordt ook vaker gebruikt gemaakt van ligfietsen (in verschillende vormen en maten). Met deze fietsen is het mogelijk hogere snelheden te behalen. Het veilig inhalen van andere gebruikers van de fietsverbinding is essentieel. Daarnaast groeit het aandeel brede fietsen, zoals de moderne bakfiets. Een traditioneel fietspad is minder veilig dan een modern, breed fietspad.

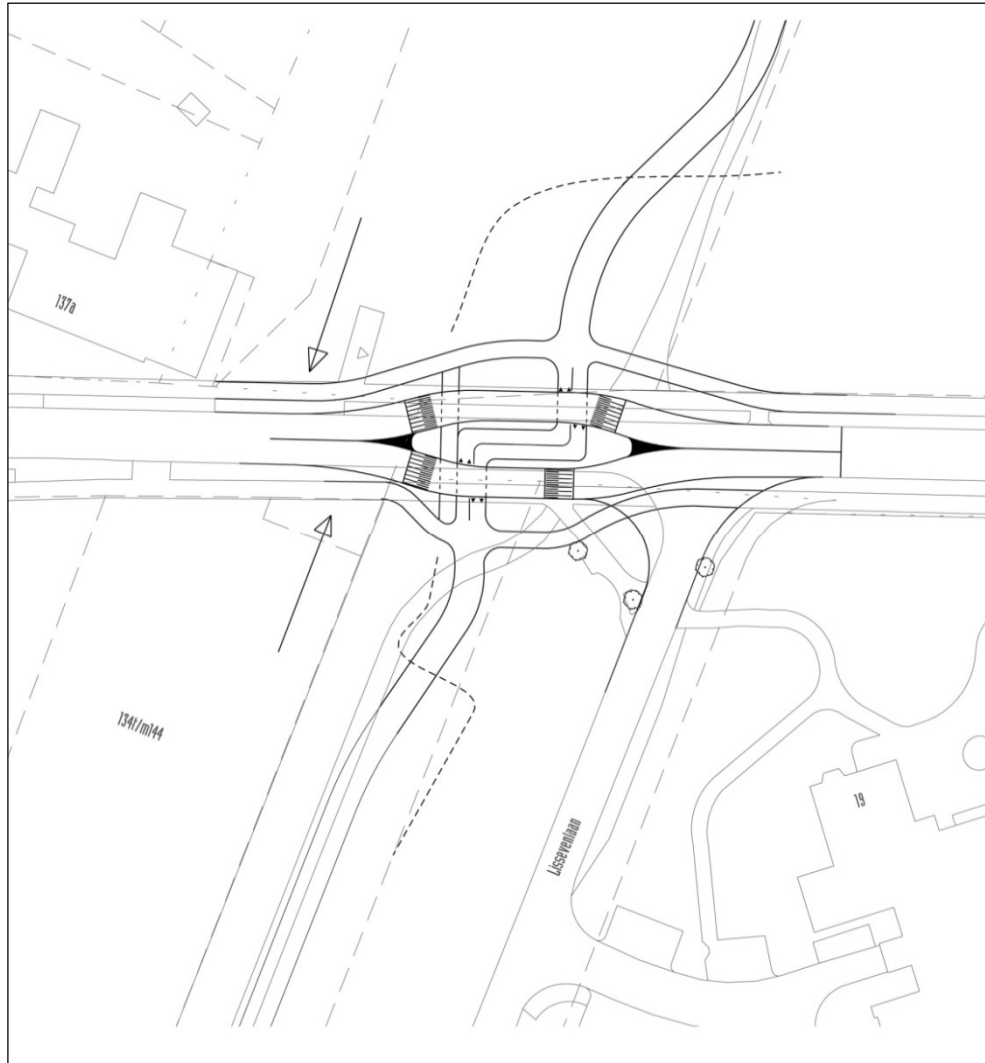
Tenslotte is het voor fietsers van belang dat het fietspad een sociaal veilige route vormt tussen woonplaats en werk. Van sociale veiligheid is er alleen sprake wanneer gebruikers van het fiets voldoende zichtbaar zijn voor anderen. Wanneer het donker is, moet de zichtbaarheid mogelijk gemaakt worden door verlichting. Maar in het bos is de situatie anders dan in bijvoorbeeld een woonwijk waar bewoners zicht hebben op een fietspad. In het bos zijn er geen bewoners zicht hebben op het fietspad. Het gezien worden moet dan komen van mede gebruikers van het fietspad. Daarom is gekozen om alleen te verlichten wanneer het fietspad goed gebruikt wordt. Dus in de ochtend en in de avond. Buiten die tijden is de verlichting uit om schijnveiligheid te voorkomen. Solitaire fietsers zouden anders de indruk hebben in de nacht dat het fietspad veilig gebruikt kan worden, omdat het voldoende is verlicht. Op dit tijden kan de sociale zekerheid ook niet gewaarborgd worden. Daarnaast is de doelstelling van het fietspad niet gelegen in het faciliteren van dergelijke fietsers, maar wel op het woon-werk verkeer. 's Nachts zijn voldoende andere fietspaden beschikbaar die zowel verlicht zijn, als waar ook autoverkeer zorgt voor voldoende zichtbaarheid.

Comfort

Comfort en aantrekkelijkheid van de route zijn zaken die een directe relatie met elkaar hebben. Een comfortabele route is een route met zo min mogelijk hinder en oponthoud. Zoals eerder beschreven is het aantal stops op het fietspad Oude Spoorbaantracé zeer gering. Er is dus weinig sprake van oponthoud. Hinder van autoverkeer is eveneens zeer beperkt. Door de breedte en inrichting van de fietsverbinding wordt de herkenbaarheid als hoofdfietsroute vergroot. Bijkomend voordeel is dat hinder veroorzaakt door overige

fietzers op het tracé tot een minimum wordt beperkt. Bij snelheidsverschillen kan goed, veilig en snel worden ingehaald. Het tracé kent daarnaast geen noemenswaardige hoogteverschillen die beperkend zijn voor de gebruiker. Tot slot zal de verharding glad worden afgewerkt, zodat het bijdraagt aan het fietscomfort.

Afbeelding 7: Voorbeeld van kruispuntaanpassing ter hoogte van de Willibrorduslaan (bron: bureau Akertech)



Afbeelding 8: Sfeerimpressie van het verharde fietspad Oude spoorbaantracé.



3.3 Inrichtingsplan bosranden

Belangrijk onderdeel van het plan is aandacht voor inpassing in de omgeving. Niet voor niets is gebruik gemaakt van het oude spoorbaantracé. Enerzijds wordt een cultuurhistorisch relict weer herkenbaar gemaakt en krijgt het z'n functionaliteit terug, anderzijds biedt dit goede mogelijkheden voor landschappelijke/natuurlijke inpassing in het bestaande boslandschap. Hiertoe is een inrichtingsplan opgesteld door de Bosgroep Zuid Nederland (kenmerk 11016725_000). Dit rapport wordt als externe bijlage bijgevoegd.

Doel van de ontwikkeling van de bosranden is tweeledig. Enerzijds zorgt de ontwikkeling van mooie geleidelijke bosranden voor een goede inpassing van het nieuwe fietspad binnen de gemeentelijke bossen. Door de juiste keuzes te maken in 'type bosrand' per locatie kan het beeld van een eentonig, langgerekt fietspad worden doorbroken. De bosranden bieden de recreanten en de forenzen een fraai landschapsbeeld met in het voorjaar en in de zomer bloeiende en besdragende struiken. Dit maakt het gebied naast

ecologisch ook recreatief extra aantrekkelijk. Een bijkomend voordeel is dat de aanleg van een natuurlijke bosrand een positief effect heeft op het aspect sociale veiligheid.

Anderzijds wordt door de ontwikkeling van de bosranden verhoging van de natuurwaarden binnen de bossen nagestreefd om zo de biodiversiteit te vergroten. Goed ontwikkelde bosranden vormen namelijk een geleidelijke overgang tussen lage, open vegetaties en opgaand bos: van een zoom (korte vegetatie) via een mantel (struikvegetatie) naar bosvegetatie (opgaand bos).

Bosranden zijn ecologisch waardevolle elementen in een bosgebied. Zij bieden allereerst een geheel eigen microklimaat, afwijkend aan het veelal homogene bosklimaat. De variatie in vegetatiestructuur, licht en luchtvochtigheid zorgt er voor dat verschillende planten en dieren hier hun specifieke leefomstandigheden vinden. Door inval van zonlicht en gelaagdheid in vegetatie ontstaan binnen een bosrand verschillen in temperatuur, lichtklimaat en luchtvochtigheid die voor met name insecten en andere ongewervelden zeer aantrekkelijk zijn. Deze insectenrijkdom trekt vervolgens andere diersoorten aan, zoals vogels, vleermuizen en kleine zoogdieren, die deze insecten als voedselbron gebruiken. De bes- en vruchtdragende struiken in bosranden zorgen eveneens voor een toename van het aanbod en afwisseling van voedsel voor diverse diersoorten.

Daarnaast biedt de bosrandvegetatie geschikte schuilmogelijkheden voor amfibieën, reptielen en kleine zoogdieren. Bosrandvegetatie is over het algemeen vrij dicht, zodat dieren minder makkelijk zichtbaar zijn voor roofdieren. Bij migratie, maar ook bij het zoeken van een schuilplaats voor overwintering, kunnen bosranden dan ook een belangrijke rol spelen.

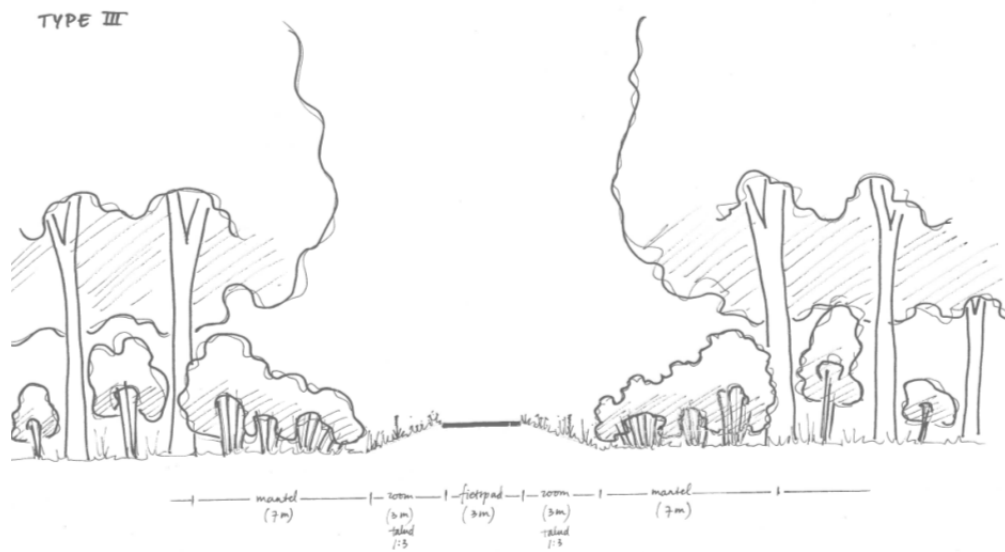
Tot slot zorgen bosranden voor betere verspreidingsmogelijkheden voor verschillende soorten door het 'geleidende karakter'.

In totaal wordt langs het fietspad op het tracé van de Oude Spoorbaan circa 4300 meter bosrand ontwikkeld, grotendeels aan weerszijden van het fietspad. Niet alle locaties op het tracé lenen zich voor de ontwikkeling van brede bosranden met zoom- en mantelvegetatie, maatwerk is hiervoor vereist. Dit maatwerk wordt voornamelijk geleverd in de voorbereiding op, en tijdens, de uitvoering. Om toch een goed beeld te geven van de geplande inrichting van de bosranden is het tracé opgedeeld in locaties. Per locatie wordt de ontwikkeling van een bepaald type bosrand nagestreefd. Er wordt een drietal hoofdtypen van inrichtingen aangelegd:

- Fietspad met vlakke ligging;
- Fietspad met verdiepte ligging;
- Fietspad op een talud.

Voor een nadere beschrijving wordt verwezen naar het eerder genoemde inrichtingsplan

Afbeelding 9: : Inrichtingsvoorstel "Fietspad op een talud", bron: Bosgroep Zuid-Nederland



3.4 Functies

In de huidige situatie heeft het Oude spoorbaantracé overwegend de functie van extensief recreatief pad in bos- en natuurgebied. Het fietspad krijgt de bestemming verkeer met de functie fietspad toegewezen. Daarbij dient te worden opgemerkt dat het fietspad slechts gebruikt mag worden door langzaam, niet-gemotoriseerd verkeer. Dit is in voorliggend bestemmingsplan geregeld. Fysiek zullen er tevens voorzieningen getroffen worden om gebruik door gemotoriseerd verkeer (auto's, quads etc.) tegen te gaan. Niet alleen het oude spoorbaantracé wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, ook de overige paden in het bosgebied zullen worden afgesloten. Dit levert aanzienlijk meer rust in het gebied op. Tot slot doet een deel van het oude spoorbaantracé momenteel dienst als ruiter-, atb- en wandelroute. Dit gebruik van de spoordijk is lastig te verenigen met een utilitair fietspad. In de directe omgeving (op grote delen van het tracé zelfs naast de spoordijk) zijn voldoende mogelijkheden op bestaande paden aanwezig om deze route op een aantrekkelijke wijze opnieuw in te richten.

4 Beleid

4.1 Rijk

4.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) schetst het Rijk ambities voor Nederland in 2040: een visie hoe Nederland er in 2040 voor moet staan. Uitgaande van de verantwoordelijkheden van het Rijk zijn de ambities uitgewerkt in rijksdoelen tot 2028 en is aangegeven welke nationale belangen daarbij aan de orde zijn. De SVIR is vastgesteld op 13 maart 2012.

Nederland moet concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig zijn in 2040. Dit is het uitgangspunt van de SVIR. Om dit te bereiken moet het roer in het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid om. De ruimtelijke ordening wordt zo dicht mogelijk bij burgers en bedrijven gebracht. Provincies en gemeenten krijgen meer verantwoordelijkheden en beleidsvrijheid (decentraal, tenzij) en de gebruiker komt centraal te staan. Het Rijk zet zich met name in op de drie hoofddoelen:

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Naast het benoemen van bovenstaande beleidsdoelen onderscheidt het Rijk 13 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken:

- Een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
- Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
- Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
- Efficiënt gebruik van de ondergrond;
- Een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen (ketenmobiliteit en multimodale knooppunten);
- Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem;
- Het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen;
- Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
- Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling;
- Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
- Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
- Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;
- Zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

Het fietspad Oude spoorbaantracé kan worden gezien als een project dat bijdraagt aan de optimalisatie van infrastructuur. Door een bijdrage aan het aanpakken van knelpunten ten aanzien van luchtkwaliteit, geluidsoverlast en bereikbaarheid bij/van de N69 draagt het fietspad bij aan een leefbare en veilige omgeving. Bovendien is het onderdeel van een pakket maatregelen dat een verbetering van de bereikbaarheid en de ruimtelijk-economische structuur van de regio bevordert. Het plan sluit naadloos aan bij de in de SVIR opgenomen visie op de ontwikkeling van Nederland.

4.1.2 *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening*

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is eind december 2011 in werking getreden. In oktober 2012 is een wijziging van het Barro doorgevoerd. Het Barro is ook wel bekend als de AMvB Ruimte. Het besluit geeft nadere regels waar bestemmingsplannen aan moeten voldoen. Deze regels worden gesteld ten aanzien van bestemmingsplannen die raken aan de volgende nationale belangen:

- Project Mainportontwikkeling Rotterdam
- Kustfundamenten
- Grote rivieren
- Waddenzee en waddengebied
- Defensie

De regels uit het Barro zijn niet van toepassing op dit bestemmingsplan.

4.1.3 *Wet luchtkwaliteit en Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit (NSL)*

De Wet Luchtkwaliteit bevat een gebiedsgerichte aanpak ten aanzien van luchtverontreiniging. Daartoe is het NSL in het leven geroepen. Dit is een samenwerkingsprogramma van de Rijksoverheid en lokale overheden om de luchtverontreiniging te verminderen en de kwaliteit van de lucht te verbeteren. Het NSL richt zich op gebieden waar de normen voor luchtkwaliteit worden overschreden en mensen dus teveel schadelijke stoffen inademen. Voor deze gebieden zijn er vanuit het NSL regionale samenwerkingprogramma's luchtkwaliteit opgezet.

Aangezien in een aantal regio's in Noord-Brabant sprake is van overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit, is het Brabants Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (BSL) opgericht, waarin de gemeenten Eindhoven, Helmond, 's-Hertogenbosch, Tilburg, Breda, Valkenswaard en Waalre zitting nemen. Binnen het BSL worden afspraken gemaakt om de luchtkwaliteit te verbeteren. Hierop wordt in de volgende paragraaf nader ingegaan.

4.1.4 *Wet modernisering monumentenzorg (MoMo)*

De "oude" Monumentenwet stamt al uit 1988 en het rijksbeleid ten aanzien van cultuurhistorie en erfgoed was aan verandering toe. Sinds 2009 heeft men ingezet op de volgende veranderingen:

- Cultuurhistorische belangen meewegen in de ruimtelijke ordening.
- Krachtiger en eenvoudiger regels.
- Herbestemmen van monumenten die hun functie verliezen.

Deze veranderingen zijn bij de totstandkoming van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en het Besluit ruimtelijke ordening reeds doorgevoerd. Het belang van cultuurhistorie in bestemmingsplannen is hiermee verankerd. Zo is in het Bro opgenomen dat gemeenten bij het maken van bestemmingsplannen rekening moeten houden met cultuurhistorische waarden.

Op 1 januari 2012 is de Wet modernisering monumentenzorg in werking getreden. Deze wet wijzigt de Monumentenwet en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht op een aantal plaatsen. Een belangrijke doelstelling van de Modernisering van de Monumentenzorg is het versterken van de koppeling tussen erfgoed en ruimte. In het kader van de Momo dient in de toelichting van elk bestemmingsplan of ruimtelijke onderbouwing beschreven te worden op welke wijze met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

In voorliggend plan is sprake van cultuurhistorische waarden. In paragraaf 5.2.2 wordt hier op ingegaan.

4.2 Provincie/regionale afspraken

4.2.1 Structuurvisie ruimtelijke ordening

De structuurvisie is een uitvloeisel van de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening die op 1 juli 2008 in werking trad en is één van de vier strategische plannen van de provincie. Hierin worden de provinciale ruimtelijke belangen benoemd en de wijze waarop de provincie deze belangen behartigt. Ook de instrumenten die de provincie inzet om haar doelen te bereiken, staan in de structuurvisie beschreven.

De provincie ziet de komende jaren het in samenhang ontwikkelen van stad en land als belangrijkste opgave. De uitdaging is het (hoog)stedelijk gebied verder te ontwikkelen tot een krachtig netwerk en tegelijkertijd de groene en blauwe waarden te versterken. Daarbij wordt een aantal trends onderkend, die nieuwe opgaven met zich meebrengen. Het gaat hierbij om de onder druk staande ruimtelijke kwaliteit, een veranderend klimaat, de achteruitgang van de biodiversiteit, een veranderend landelijk gebied, duurzame energie, concurrentie tussen economische regio's, afnemende bevolkingsgroei en een toename van de mobiliteit met daarbij behorende bereikbaarheidsproblematiek. In de Structuurvisie ruimtelijke ordening geeft de provincie aan hoe op deze trends dient te worden gereageerd en welke rol de provincie hierin voor zichzelf ziet. Hierbij gaat de provincie uit van de kernkwaliteiten van de verschillende landschappen in Brabant. Deze kernkwaliteiten zijn nader uitgewerkt in diverse gebiedspaspoorten die als apart document in de Structuurvisie zijn opgenomen.

In de Structuurvisie heeft de provincie een aantal aandachtsvelden beschreven, waar een duidelijk provinciaal belang mee is gemoeid. Zo wil de provincie de regionale contrasten versterken, dient de basis van de provincie die wordt gevormd door water, natuur en cultuurhistorie te worden beschermd, moet er aandacht zijn voor ruimtelijke kwaliteit en wordt gestreefd naar ontwikkeling van een vitaal en divers landelijk gebied. Daarnaast moet er een sterk stedelijk netwerk worden ontwikkeld dat goed bereikbaar is, zodat de economische (internationale) concurrentiepositie van de afzonderlijke regio's in het stedelijk netwerk wordt vergroot. Er dient dan wel sprake te zijn van concentratie van verstedelijking in hoogstedelijke gebieden en rond knooppunten, waarbij een groene geleiding tussen deze gebieden essentieel is.

Dit alles wil de provincie bereiken door een aantal rollen aan te nemen:

- Ontwikkelen; door het oprichten van een provinciaal Ontwikkelbedrijf;
- Beschermen, onder meer door het principe van zuinig ruimtegebruik te hanteren;
- Ordenen; door het opnemen van een groen/blauwe, een agrarische en een stedelijke structuur en infrastructuur;
- Stimuleren; door overleg, communicatie en samenwerkingsverbanden, waarbij de opgestelde gebiedspaspoorten als leidraad gelden;
- Regionale samenwerking.

Het principe van zuinig ruimtegebruik en de bescherming van waarden wordt verder uitgewerkt in de Verordening ruimte, fasen 1 en 2. In de Structuurvisie is specifiek beleid ontwikkeld voor de diverse structuren die hierboven zijn beschreven.

Aanleg van het fietspad Oude spoorbaantracé betekent weliswaar een nieuwe verharde weg in het buitengebied. Het fietspad wordt echter wel aangelegd op het tracé van bestaande, onverharde paden. Het creëren van ruimte voor een geheel nieuw pad is daarmee niet aan de orde. Daarnaast moet in ogenschouw worden genomen dat het fietspad tot een afname van het autogebruik leidt en daarmee tot een lagere verkeersbelasting op de N69. Hiermee kan een belangrijke milieuwinst worden bereikt (aanpak bereikbaarheidsproblematiek en bijbehorende milieubelasting).

4.2.2 Verordening ruimte 2012

Provinciale Staten hebben op 11 mei 2012 de Verordening ruimte 2012 vastgesteld. Dit betreft een actualisatie van de 'oorspronkelijke' Verordening ruimte uit 2011.

De planologische verordening is een instrument waarmee een provincie regels kan stellen waar de gemeente bij de ontwikkeling van bestemmingsplannen rekening mee dient te houden. De regels uit de verordening zijn bindend voor lagere overheden.

De Verordening ruimte is op een aantal wijzen van toepassing op de ontwikkelingen binnen het plangebied. Ten aanzien van het fietspad Oude spoorwegtracé zijn de regels ten aanzien van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) van belang, aangezien het betreffende bos is aangewezen als EHS (zie afbeelding 10). De volgende artikelen uit de Verordening ruimte zijn van belang: artikel 2.1, 2.2, 4.2, 4.6, 4.7, 4.11 en 4.12.

In artikel 2.1 en 2.2 zijn regels bepaald ten aanzien van de zorg voor ruimtelijke kwaliteit. In artikel 2.1 is opgenomen dat een bestemmingsplan dat voorziet in een ruimtelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied bij moet dragen aan de zorg voor het behoud en de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit van het daarbij betrokken gebied en de naaste omgeving, in het bijzonder aan het principe van zorgvuldig ruimtegebruik. Een ruimtelijke ontwikkeling is in de Verordening als volgt gedefinieerd: *bouwactiviteiten en planologische gebruiksactiviteiten waarvoor op de grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en het Besluit omgevingsrecht een omgevingsvergunning is vereist.*

In bijlage II van het Besluit omgevingsrecht is bepaald dat voor bouwwerken ten behoeve van infrastructurele voorzieningen geen omgevingsvergunning is vereist, indien deze lager zijn dan 3,0 meter. De verlichting langs het fietspad wordt mogelijk hoger. Een toets aan artikel 2.1 en 2.2 van de Verordening ruimte is aan de orde.

Bij de realisatie van het fietspad moet rekening worden gehouden met het principe van zuinig ruimtegebruik. Dit houdt het volgende in:

- a. ingeval van vestiging van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling is verzekerd dat gebruik wordt gemaakt van een bestaand bestemmingsvlak of bouwblok waarbinnen het geldend bestemmingsplan het bouwen van gebouwen en bijbehorende bouwwerken toestaat, behoudens ingeval in deze verordening anders is bepaald;
- b. uitbreiding van het op grond van het geldende bestemmingsplan toegestane ruimtebeslag slechts is toegestaan mits de financiële, juridische of feitelijke mogelijkheden ontbreken om de beoogde ruimtelijke ontwikkeling binnen dat toegestane ruimtebeslag te doen plaatsvinden.

In artikel 2.2 wordt nader ingegaan op de voorwaarden die aan een ruimtelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijke gebied worden gesteld. Zo moet de toelichting een verantwoording bevatten van de wijze waarop financieel, juridisch en feitelijk is verzekerd dat de ruimtelijke ontwikkeling gepaard gaat met een kwaliteitsverbetering. Deze verantwoording is opgenomen in voorliggend bestemmingsplan. Daarnaast zijn in artikel 2.2 zaken benoemd die de kwaliteitsverbetering kan betreffen:

- a. de landschappelijke inpassing van bebouwing ten behoeve van intensieve veehouderij, voor zover vereist op grond van deze verordening;
- b. het toevoegen, versterken of herstellen van landschapselementen die een bijdrage leveren aan de versterking van de landschapsstructuur of de relatie stad-land;
- c. activiteiten, gericht op behoud of herstel van cultuurhistorisch waardevolle bebouwing of terreinen;
- d. het wegnemen van verharding;
- e. het slopen van bebouwing;
- f. een fysieke bijdrage aan de realisering van de ecologische hoofdstructuur en ecologische verbindingzones.

Indien een kwaliteitsverbetering, als bedoeld in het eerste lid, niet is verzekerd, wordt het bestemmingsplan slechts vastgesteld indien een passende financiële bijdrage in een landschapsfonds is verzekerd en wordt over de werking van dat fonds regelmatig verslag gedaan in het regionaal ruimtelijk overleg.

In voorliggend plan wordt ruimschoots aandacht besteed aan kwaliteitsverbetering van het landschap. De randen van het fietspad worden natuurlijk ingericht, waardoor deze een meerwaarde krijgen ten opzichte van de huidige situatie. Daarnaast wordt de cultuurhistorische waarde van de oude spoordijk benadrukt door het gebruik als langzaamverkeersverbinding. Aan de eisen uit artikel 2.1 en 2.2 wordt voldaan.

Ten aanzien van een bestemmingsplan dat gelegen is in de EHS is in artikel 4.2 het volgende in de Verordening ruimte opgenomen:

Een bestemmingsplan dat is gelegen in de ecologische hoofdstructuur:

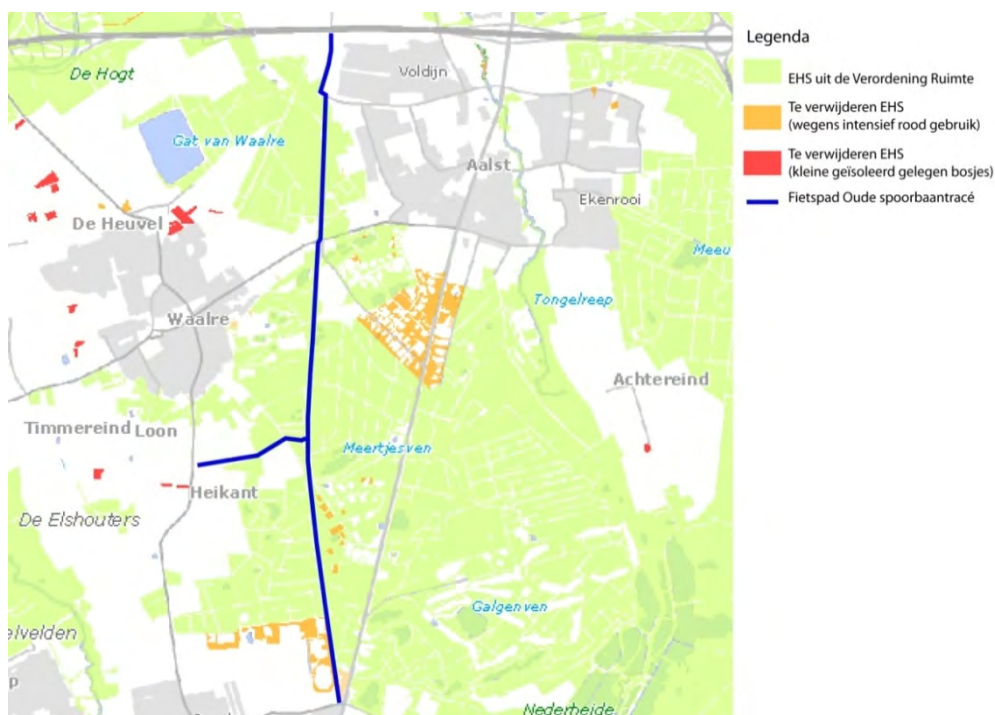
- a. strekt tot het behoud, herstel of de duurzame ontwikkeling van de ecologische waarden en kenmerken van de onderscheiden gebieden;
- b. stelt regels ter bescherming van de ecologische waarden en kenmerken van de onderscheiden gebieden en houdt daarbij rekening met de overige aanwezige waarden en kenmerken, waaronder de cultuurhistorische waarden en kenmerken.

Ten aanzien van een bestemmingsplan dat niet is gelegen binnen de EHS, maar hier wel invloed op kan hebben is in hetzelfde artikel het volgende bepaald:

Een bestemmingsplan dat is gelegen buiten de ecologische hoofdstructuur en dat leidt tot een aantasting van de ecologische waarden en kenmerken van de ecologische hoofdstructuur, strekt ertoe dat de negatieve effecten waar mogelijk worden beperkt en de overblijvende, negatieve effecten worden gecompenseerd waarbij wordt voldaan aan de regels inzake het compenseren van verlies van ecologische waarden en kenmerken.

De Verordening ruimte biedt de gemeente de ruimte om de aanleg van het fietspad te bewerkstelligen, mits er een compensatieplan wordt opgesteld dat bij het bestemmingsplan wordt gevoegd. Deze compensatie mag in een ander gebied worden gerealiseerd, indien hier in het plangebied geen mogelijkheden toe zijn. Dit aangezien het fietspad in de EHS wordt aangelegd. In paragraaf 5.2.3 is beschreven dat er een compensatieplan is gemaakt en wordt ingegaan op de wijze waarop compensatie is geborgd. In het kader van de aanleg van de fietsverbinding is tevens een verzoek tot herbegrenzing van de Ecologische Hoofdstructuur aan Gedeputeerde Staten aan de orde. Ook hierop wordt in paragraaf 5.2.3 nader ingegaan.

Afbeelding 10: Uitsnede uit de kaart EHS behorende bij de Verordening Ruimte van de Provincie Noord-Brabant.



4.2.3 De transitie van stad en platteland; een nieuwe koers

In december 2011 heeft de provincie het voornemen gepubliceerd om de Reconstructieplannen in te trekken. In plaats hiervan is nieuw beleid vastgesteld. Dit

beleid is opgenomen in het document “De transitie van stad en platteland; een nieuwe koers” van december 2011.

De provincie heeft met bovengenoemd beleidsdocument een nieuwe aanpak met essentieel andere invalshoeken en accenten dan die in de reconstructieplannen en het Programma Landelijk gebied geïntroduceerd. De notitie “De transitie van stad en platteland; een nieuwe koers” is een koersdocument, waarin de waarden en principes voor het Brabantse landelijk gebied opnieuw gedefinieerd. Het document is bedoeld als een samenvatting van de maatschappelijke discussie omtrent een Vitaal Brabant, een topregio in de kenniseconomie ingebed in en steunend op een vitaal platteland. Het moet gezien worden als een start in een doorlopend transitieproces.

De provinciale visie bepaald een koers om te komen tot een vitaal Brabants landelijk gebied, waarin zich drie hoofdlijnen aftekenen:

1. Brabant als multifunctioneel landschap.
2. Productie van kwaliteit en toegevoegde waarde in plaats van bulk.
3. Een andere sturingsfilosofie.

Ad 1). In de huidige situatie is het zo dat de economie van het landelijk gebied niet meer alleen agrarisch is. Al langere tijd dienen ook andere functies zich in het landelijk gebied aan. Daarmee ontstaat de uitdaging om de steeds sterker wordende multifunctionaliteit te benutten als vertrekpunt voor een duurzame ontwikkeling. Deze multifunctionaliteit vraagt een andere beleidsmatige inbedding. Ook vraagt het een substantieel andere benadering van beleidsvelden als de ruimtelijke ordening, bescherming van natuur en landschap (een andere realisatiestrategie voor de Ecologische Hoofdstructuur (EHS)) en leefbaarheid & gezondheid.

Ad 2). Brabant is sterk waar het gaat om het innoveren, kennis ontwikkelen en deze vermarkten. Deze kracht past uitstekend bij het karakter van Brabant met zijn hoge bevolkingsdichtheid en zijn goed ontwikkelde ondernemerschap. Bijgevolg zijn productiefactoren als grond en arbeid relatief duur. Tegelijkertijd is een belangrijke economische pijler van het landelijk gebied, de landbouw, nog sterk gebaseerd op grootschalige productie met lage kostprijzen. Ons ruimtelijk beleid faciliteert dit. In veel andere sectoren ligt dit anders, daar onderscheidt Brabant zich met relatief veel kennisintensieve bedrijven en hoogwaardige maakindustrie met een hoge toegevoegde waarde. De spanning neemt toe tussen de toenemende grootschaligheid en de maatschappelijke en ecologische voorwaarden waarbinnen de productie plaatsvindt. In de context van het voorgaande en van de mondiale markt zal de landbouw de verouderde concurrentiepositie moeten opgeven en over moeten stappen op een op kennis en toegevoegde waarde gebaseerde strategie.

Ad 3). Uitgaande van het gegeven van mondige en maatschappelijk betrokken burgers en ondernemers ligt het minder voor de hand om als overheid strakke regels en normen te stellen. Veeleer is het nodig om vanuit een heldere visie te sturen op randvoorwaarden. De overheid legt -als democratisch gekozen orgaan- een visie neer en stelt randvoorwaarden waarbinnen de burgers, ondernemers en hun organisaties die visie invullen en realiseren. Die randvoorwaarden zijn dan een heldere en scherpe basisbescherming. Tegelijkertijd moet er ruimte zijn om van die kaders af te wijken voor goede plannen van burgers en ondernemers.

Bovenstaande visie wordt nader uitgewerkt in diverse deelthema's als economie, een economisch vitaal landelijk gebied, de landbouw en agrofood, het midden- en kleinbedrijf, de vrijetijdseconomie, natuur, landschap en water en leefbaarheid en gezondheid.

Voor dit bestemmingsplan is de visie op natuur, landschap en water en leefbaarheid en gezondheid met name van belang. Belangrijk uitgangspunt is dat natuur weer van iedereen moet worden. Dit houdt in dat gebieden beleefbaar moeten zijn, maar ook dat burgers een eigen verantwoordelijkheid voor de instandhouding ervan moeten voelen. Een goede samenhang tussen het stedelijk en het landelijk gebied moet hieraan ten grondslag liggen.

Een leefbaar landelijk gebied kan niet zonder een vitale economie. Florerende bedrijven (toerisme, recreatie en overig MKB), aantrekkelijke en gastvrije dorpen en een vitaal agrofoodcomplex zijn hiervoor de basis. Daarnaast moet de gezondheid van de Brabanders verbeteren. Zij en hun gasten moeten in goede gezondheid in het landelijk gebied kunnen wonen, werken en vertoeven. Enerzijds gebeurt dit door gezondheid op te nemen als randvoorwaarde voor economische ontwikkeling.

De aanleg van een fietspad over het oude spoorbaantracé levert een bijdrage aan het creëren van een vitaal landelijk gebied, waarbij de relatie stad-platteland wordt versterkt. De leefbaarheid in de kern Aalst wordt verbeterd door een afname van doorgaand verkeer. Daarbij moet de aanleg van het fietspad in nauwe samenhang worden gezien met de overige maatregelen uit het “Gebiedsakkoord grenscorridor N69”. Ook stimuleert en faciliteert de aanleg van het fietspad een gezonde wijze van woon-werkverkeer. Hiermee past het goed in de beleidslijn uit de notitie “De transitie van stad en platteland; een nieuwe koers”.

4.2.4 Brabants samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit

Zoals al werd aangegeven in de voorgaande paragraaf, is in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit het Brabants Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (BSL) opgericht om de luchtkwaliteit in verschillende Brabantse gemeenten te verbeteren door middel van een gezamenlijke, programmatische aanpak.

Langs de N69 bestaan luchtkwaliteitsproblemen ten aanzien van de concentratie stikstofdioxide (NO₂). Om dit probleem op te lossen, heeft het BSL voor de regio Valkenswaard-Waalre maatregelen geformuleerd op het gebied van infrastructuur, gedrag en maatregelen aan de bron. De realisatie van het fietspad Oude spoorbaantracé maakt onderdeel uit van de maatregelen op infrastructureel gebied.

De maatregelen voortkomend uit het BSL, waaronder ook de aanleg van het fietspad Oude spoorbaantracé, zijn door de gemeenten Waalre en Valkenswaard opgenomen in het luchtkwaliteitsplan Valkenswaard en Waalre 2009-2014, dat in 2009 is vastgesteld door de colleges van beide gemeenten.

Voor de realisatie van het fietspad wordt cofinanciering verleend vanuit het Rijk, aangezien het een maatregel is die voortvloeit uit het BSL.

4.2.5 Regionaal verkeers- en vervoersplan

De regionaal van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) heeft in 2007 een regionaal verkeers- en vervoersplan vastgesteld. Onderdeel hiervan vormen het Fietsnetwerk en het Sternetwerk. Deze beide netwerken dienen directe, veilige, aantrekkelijke en comfortabele fietsroutes te vormen, die bijdragen aan het gebruik van de fiets voor dagelijkse verplaatsingen (woon-werkverkeer).

Het fietspad Oude spoorbaantracé is in het verkeers- en vervoersplan opgenomen als te realiseren regionale verbinding. Alle partijen uit het SRE hebben het verkeers- en vervoersplan vastgesteld.

4.2.6 Gebiedsakkoord grenscorridor N69

Op 27 juni 2012 is, na drie jaar intensief overleg met 25 samenwerkende partijen, het Gebiedsakkoord Grenscorridor N69 vastgesteld. Inmiddels is dit gebiedsakkoord verankerd in de Structuurvisie van de Provincie Noord-Brabant. Het fietspad Oude spoorbaantracé maakt onderdeel uit van het Gebiedsakkoord in de vorm van een zogenaamde Nulplus maatregel.

4.3 Gemeentelijk beleid

4.3.1 Bestemmingsplannen gemeente Waalre

Het Oude spoorbaantracé loopt over percelen die zijn gelegen binnen de grenzen van de volgende bestemmingsplannen van de gemeente Waalre:

- Bestemmingsplan “Buitengebied”;
- Bestemmingsplan “Aalst”;
- Partiële herziening van het bestemmingsplan Buitengebied 1;
- Partiële herziening van het bestemmingsplan Buitengebied 2.

Bestemmingsplan “Buitengebied”

Het overgrote deel van het tracé loopt over percelen met de bestemming ‘Bosgebied’ en is gelegen binnen de grenzen van het bestemmingsplan ‘Buitengebied’, dat is vastgesteld op 23 september 1997 en grotendeels is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 12 mei 1998. De aftakking richting Dommelen, voor zover gelegen op grondgebied van de gemeente Waalre loopt over de Heikantstraat, die deels bestemd is als “Bosgebied”, deels als “Natuurgebied” en deels als “Agrarisch gebied met landschappelijke waarde 1”

De gronden aangeduid met de bestemming ‘Bosgebied’ zijn onder meer bestemd voor de instandhouding van het bos met daarop afgestemde bosbouw en extensief dagrecreatief medegebruik.

Bosgebied

Voor de bestemming ‘Bosgebied’ is in het bestemmingsplan opgenomen dat het verboden is de gronden te gebruiken in strijd met het in het plan bepaalde. In de voorschriften behorende bij deze bestemming wordt de mogelijkheid geboden tot extensief dagrecreatief medegebruik. Het gebruik van het Oude spoorbaantracé als intensief gebruikte fietsroute past niet binnen deze doeleindenomschrijving. Binnen de bestemming “Bosgebied” is bovendien een aanlegvergunningstelsel opgenomen, waarin onder meer voor het aanleggen of verharderen van bedrijfswegen of paden én het aanbrengen van oppervlakteverhardingen een aanlegvergunning is vereist. In de bouwvoorschriften is opgenomen dat bouwen niet is toegestaan. Bij het fietspad behorende voorzieningen, zoals verlichting, mag op basis van het vigerende bestemmingsplan niet worden opgericht. Een wijziging van het bestemmingsplan is noodzakelijk om het fietspad te kunnen realiseren.

Agrarisch gebied met landschappelijke waarde 1

De gronden die zijn aangewezen als “Agrarisch gebied met landschappelijke waarde 1” zijn bestemd voor agrarische bedrijvigheid, de bescherming van het open karakter en extensief dagrecreatief medegebruik. Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken van beperkte omvang worden opgericht ten behoeve van een agrarisch bedrijf. Verder is er een aanlegvergunning (omgevingsvergunning) nodig voor de volgende werkzaamheden:

- het beplanten van gronden met houtgewas anders dan voor agrarische productie en;
- het oprichten van tijdelijke teeltondersteunende voorzieningen voor zover niet aan te merken als bouwwerk.

Het gebruik als utilitaire langzaamverkeersverbinding past niet binnen de doeleindenomschrijving behorende bij deze bestemming. Bij het fietspad behorende bouwwerken, zoals bijvoorbeeld straatverlichting, mogen evenmin worden opgericht, omdat deze niet ten dienste staan van een agrarisch bedrijf. Ook hier is een bestemmingswijziging noodzakelijk.

Natuurgebied

De gronden die zijn aangewezen als “Natuurgebied” zijn bestemd voor behoud of herstel en ontwikkeling van de aldaar voorkomende dan wel daaraan eigen natuurlijke, landschappelijke of cultuurhistorische waarden en extensief dagrecreatief medegebruik.

Voor die delen van het fietspad die binnen de bestemming “Natuurgebied” door de zones “Flora-gebied” lopen, is een aanlegvergunning vereist voor de aanleg van het fietspad.

Voorwaarde voor het verlenen van de aanlegvergunning is dat werken en werkzaamheden slechts toelaatbaar zijn, indien door die werkzaamheden de daarvan hetzij direct, dan wel indirect te verwachten gevolgen de natuurlijke, landschappelijke en/of cultuurhistorische waarden van deze gronden, dan wel de belangen van de waterwinning c.q. archeologische waarden niet worden aangetast, dan wel de mogelijkheden voor herstel van die waarden niet onevenredig worden of kunnen worden verkleind. Ook op deze gronden mag niet worden gebouwd. Wijziging van het bestemmingsplan is noodzakelijk.

Bestemmingsplan “Aalst”

Daar waar de oude spoorlijn aansluit op de Burgemeester Mollaan is het fietspad gelegen binnen de grenzen van bestemmingsplan ‘Aalst’ en hebben de percelen de bestemming ‘groenvoorziening’. De gronden met de aanduiding ‘groenvoorziening’ zijn bestemd voor de instandhouding en aanleg van groenvoorzieningen, alsmede voor speelvoorzieningen, volkstuinen en verhardingen ten behoeve van het langzaam verkeer. Binnen de bestemming ‘groenvoorzieningen’ is de aanleg van een fietspad rechtstreeks mogelijk.

Partiële herziening bestemmingsplan “Buitengebied, eerste herziening”

Aan delen van het bestemmingsplan “Buitengebied” is goedkeuring onthouden. Om die reden is een partiële herziening van dit bestemmingsplan vastgesteld op 17 februari 2004. Dit plan is op 28 september 2004 door GS grotendeels goedgekeurd. De Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State heeft op 12 oktober 2005 uitspraak gedaan inzake enkele ingestelde beroepen.

In de eerste herziening van het bestemmingsplan Buitengebied is een aantal zaken hersteld. Er wordt specifiek ingegaan op gebieden, maar ook enkele bestemmingen worden aangepast. Van toepassing is de bestemming “Agrarisch gebied met landschappelijke waarde 1”. Binnen deze bestemming is het toestaan van tijdelijke teeltondersteunende voorzieningen, in tegenstelling tot in het bestemmingsplan “Buitengebied” niet langer rechtstreeks toegestaan. Deze wijziging heeft geen invloed op de aanleg van de fietsverbinding. Andere onderdelen van het bestemmingsplan “Buitengebied, eerste herziening” hebben evenmin invloed op de aanleg van de fietsverbinding.

Partiële herziening bestemmingsplan “Buitengebied, tweede herziening”

Naar aanleiding van het onthouden van goedkeuring aan delen van zowel het bestemmingsplan “Buitengebied” als het bestemmingsplan “Buitengebied, eerste herziening” heeft de gemeente Waalre besloten een tweede (partiële) herziening van het bestemmingsplan ‘Buitengebied’ op te stellen, vooruitlopend op een algehele herziening van het bestemmingsplan buitengebied. In deze tweede partiële herziening is een drietal aspecten meegenomen, te weten:

- De reparatie op onderdelen van het vigerende bestemmingsplan.
- De doorwerking van enkele beleidsaspecten uit het Reconstructieplan Boven-Dommel.
- Enige ambtshalve wijzigingen.

Het bestemmingsplan “Buitengebied, tweede herziening” is vastgesteld in het najaar van 2009.

De invloed op de aanleg van de fietsverbinding is met name merkbaar door de aanwijzing van grote delen van het tracé als “Beschermingszone natte natuurparel”.

In de artikelen “Natuurgebied”, “Agrarisch gebied met landschappelijke waarde 1” en “Bosgebied” wordt in de bestemmingsomschrijving het volgende toegevoegd: “ter plaatse van de aanduiding “beschermingszone natte natuurparel” op de plankaart is het beleid gericht op behoud en bescherming van de nabijgelegen natte natuurparel”.

In het artikel “Agrarisch gebied met landschappelijke waarde 1” wordt tevens een aanlegvergunningstelsel opgenomen, dat als volgt luidt: Onder verboden gebruik wordt tevens verstaan het doen of laten uitvoeren van de navolgende werken en

werkzaamheden zonder of in afwijking van een vergunning van burgemeester en wethouders:

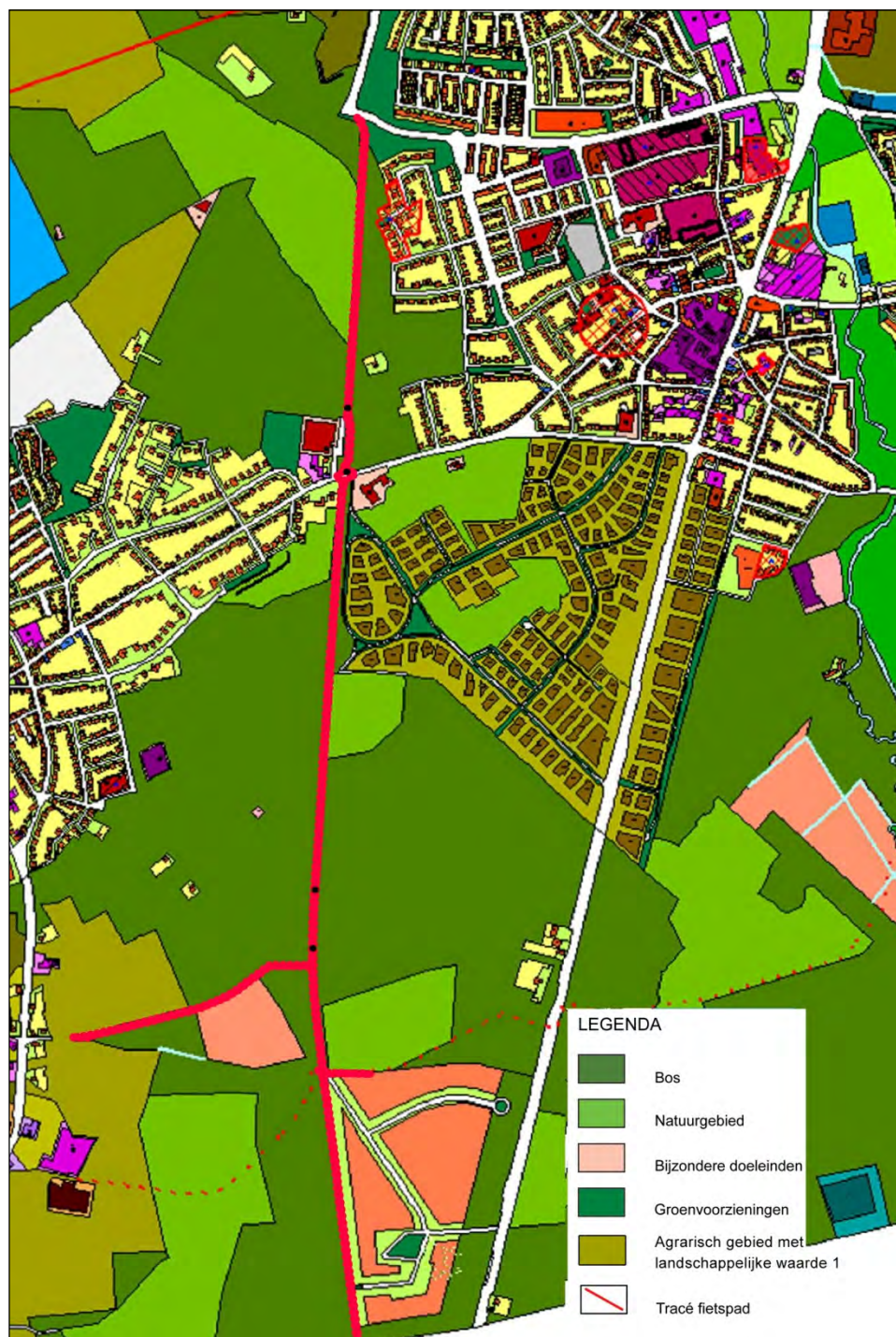
- a. het vellen van bos;
- b. het beplanten van gronden met houtgewas anders dan voor agrarische productie;
- c. de aanleg van ondergrondse leidingen en daarmee verband houdende constructies;
- d. het verlagen, vergraven, ophogen en egaliseren van gronden;
- e. het diepploegen;
- f. het verwijderen van houtgewas, het slechten van houtwallen en bosjes en het verwijderen van landschapselementen als poelen, moerassen en boomgroepen;
- g. de aanleg van bedrijfswegen, paden en het aanbrengen van oppervlakteverhardingen, groter dan 200 m²;
- h. het als tijdelijk teeltondersteunend aanbrengen van teeltfolies, lage tunnels of andere teeltondersteunende voorzieningen voor zover niet aan te merken als bouwwerken.

In de artikelen “Bosgebied” en “Natuurgebied” wordt een aanvullend artikel aan het aanlegvergunningstelsel toegevoegd. Hierin is het volgende bepaald: “Behoudens het bepaalde in artikel 27, lid 7 (normale onderhoudswerkzaamheden) wordt onder verboden gebruik als bedoeld in artikel 27, lid 1 tevens verstaan het doen of laten uitvoeren van de navolgende werken en werkzaamheden zonder of in afwijking van een vergunning van burgemeester en wethouders:

- a. Voor zover de gronden zijn aangeduid als “beschermingszone natte natuurparel” op de plankaart:
- b. het verzetten van grond van meer dan 100 m³ of op een diepte van meer dan 60 cm onder maaiveld, een en ander voor zover geen vergunning vereist is in het kader van de Ontgrondingenwet;
- c. de aanleg van drainage ongeacht de diepte tenzij het gaat om vervanging van een reeds bestaande drainage;
- d. het verlagen van de waterstand anders dan door middel van het graven van sloten of het toepassen van drainagemiddelen met uitzondering van grondwateronttrekkingen;
- e. het aanbrengen van niet-omkeerbare verhardingen en/of verharde oppervlakten van meer dan 100 m², anders dan een bouwwerk.

Bovenstaande houdt in dat meerdere werkzaamheden die benodigd zijn voor de realisatie van het fietspad aanlegvergunningplichtig zijn gesteld. Verder is specifiek bepaald dat het beleid gericht dient te zijn op de bescherming van de natte natuurparel. Aan de conclusie dat er een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk is om de aanleg van de fietsverbinding te realiseren, wijzigt niets.

Afbeelding 11: Uitsnede uit de vigerende bestemmingsplan binnen de gemeente Waalre



4.3.2 Bestemmingsplannen gemeente Valkenswaard

Het Oude spoorbaantracé loopt over percelen die zijn gelegen binnen de grenzen van de volgende bestemmingsplannen van de gemeente Valkenswaard:

- “Valkenswaard – Noord”.
- “Buitengebied 1977”;
- “Buitengebied” (ontwerp).

Bestemmingsplan “Buitengebied 1977”

Het bestemmingsplan “Buitengebied 1977” is vastgesteld door de raad van de gemeente Valkenswaard op 23 maart 1977 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant op 31 mei 1978. De gronden waarop de fietsverbinding is geprojecteerd zijn aangewezen als “Bos”. Binnen de bestemming “Bos” mag niet worden gebouwd en is het gebruik van gronden als utilitair fietspad niet toegestaan. Dit maakt het noodzakelijk het bestemmingsplan te herzien.

Bestemmingsplan “Valkenswaard – Noord”

Het bestemmingsplan “Valkenswaard – Noord” is door de gemeenteraad van de gemeente Valkenswaard vastgesteld op 28 februari 2007 en op 28 oktober 2008 goedgekeurd door het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant. Het plan is op 25 december 2008 in werking getreden. De gronden waar de fietsverbinding op wordt aangelegd behoren tot het deelgebied “Omgeving Eindhovenseweg – Noord”.

Afbeelding 12: Uitsnede bestemmingsplan V'waard-Noord



De gronden van het beoogde tracé zijn op de plankaart van het bestemmingsplan Valkenswaard – Noord aangeduid als “Groen” en “Verkeer – verblijfsgebied”. De gronden op de plankaart aangewezen voor “Groen” zijn bestemd voor:

- a. plantsoenen, parken, groenstroken en andere groenvoorzieningen;
- b. bermen;

met daaraan ondergeschikt:

- c. voet- en fietspaden;
- d. speelvoorzieningen;
- e. dagrecreatie;
- f. waterhuishoudkundige voorzieningen;

met de daarbij behorende:

- g. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waaronder tevens begrepen
- h. geluidwerende voorzieningen.

Op deze gronden mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden opgericht ten behoeve van de in de begripsbepaling beoogde doeleinden. In principe past de aanleg van de fietsverbinding binnen de bestemming "Groen". Ook de bijbehorende bouwwerken kunnen worden opgericht.

De gronden op de plankaart aangewezen voor "Verkeer - Verblijf" zijn bestemd voor:

- a. wegen, straten en pleinen met een verblijfsfunctie en voor de ontsluiting van
- b. de aanliggende of nabijgelegen gronden, zoals winkelerven, woonstraten,
- c. woonerven en paden;
- d. (fiets- en voet-)paden;
- e. parkeervoorzieningen;
- f. groen- en speelvoorzieningen;
- g. doeleinden ten dienste van openbare nut;
- h. dagrecreatie;

met daaraan ondergeschikt:

- i. waterhuishoudkundige voorzieningen;

met de daarbijbehorende:

- j. bouwwerken.

Er mogen bouwwerken worden opgericht ten dienste van bovenstaande doeleinden. Straatmeubilair is een voorbeeld van zo'n categorie bouwwerken. Ook binnen de bestemming Verkeer – verblijf is het mogelijk de fietsverbinding te realiseren. Het bestemmingsplan "Valkenswaard – Noord" hoeft niet te worden gewijzigd.

Bestemmingsplan "Buitengebied" (ontwerp)

Het ontwerp van het bestemmingsplan "Buitengebied" heeft vanaf 10 januari 2013 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. In het ontwerpbestemmingsplan zijn de percelen waarop de fietsverbinding Oude Spoorbaantracé is voorzien bestemd als "Natuur". Er gelden tevens de dubbelbestemmingen "Waarde – Archeologie 4", "Waarde – Archeologie 6" en "Waarde – Hydrologie" en de gebiedsaanduiding "Reconstructiewetzone – Extensiveringsgebied".

De gronden die zijn aangeduid als "Natuur" zijn bestemd voor:

- a. behoud, herstel en/of ontwikkeling van natuurlijke, landschappelijke, ecologische, cultuurhistorische en waterhuishoudkundige waarden;
- b. grondgebonden agrarisch medegebruik;
- c. extensieve dagrecreatie;
- d. natuureducatie;

met de daarbijbehorende:

- e. onverharde recreatiepaden;
- f. water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

De dubbelbestemmingen "Waarde – Archeologie" zijn gericht op de bescherming van mogelijk aanwezige archeologische relictten. Er geldt een onderzoeksplicht bij projecten met een bodemingreep dieper dan 0,3 meter en groter dan 500 m² binnen de bestemming "Waarde – Archeologie 4" en een onderzoeksplicht bij projecten met een bodemingreep groter dan 25.000 m² binnen de bestemming "Waarde – Archeologie 6".

De dubbelbestemming “Waarde – Hydrologie” is gericht op het behoud, herstel en ontwikkeling van bestaande watersystemen. Er geldt een verbod op het oprichten van bouwwerken (waarvan onder voorwaarden kan worden afgeweken) en voor grondwerkzaamheden met een volume van meer dan 100 m³ of dieper dan 0,6 meter moet een omgevingsvergunning worden aangevraagd. Hetzelfde geldt voor het dempen van oppervlaktewater en het aanbrengen van verhardingen met een oppervlakte van meer dan 100 m². De aanleg van de fietsverbinding “Oude Spoorbaantracé” past niet binnen het ontwerpbestemmingsplan “Buitengebied”.

4.3.3 Nota toerisme en recreatie gemeente Waalre

In 2005 heeft de gemeenteraad van de gemeente Waalre de Nota toerisme en recreatie vastgesteld. Deze nota heeft als doel het ontwikkelen van een integraal toeristisch-recreatief beleid, waarin de toeristisch-recreatieve mogelijkheden van de gemeente zo optimaal mogelijk worden benut. Eén van de kernkwaliteiten van het toeristisch-recreatief product van de gemeente, zo wordt in de nota geconcludeerd, is de uitgebreide recreatieve routestructuur in combinatie met de nabijheid van Eindhoven en Valkenswaard en de bosrijke omgeving.

Het fietspad Oude spoorbaantracé wordt niet in de eerste plaats aangelegd als recreatieve route, maar kan natuurlijk wel als zodanig worden gebruikt. Doordat het fietspad verhard wordt, zal het een comfortabele toevoeging zijn aan het bestaande fietsroutenetwerk.

4.3.4 Structuurvisie Valkenswaard, gemeente Valkenswaard

Op 2 juli 2012 heeft de raad van de gemeente Valkenswaard de structuurvisie vastgesteld. gepubliceerd. Het doel van het opstellen van een structuurvisie is een samenhangend en integraal beeld ten aanzien van de toekomstige ontwikkelingen op het gebied van mogelijke woon- en werklocaties, hoofdinfrastructuur, hoofdstructuren ten aanzien van water, landschapsontwikkeling, recreatienetwerk en dergelijke.

In de structuurvisie wordt per thema een beleidskader geïntroduceerd. Voor het fietsverkeer is de volgende visie geformuleerd: “De fietser vraagt om logische en veilige routes, zowel voor woon-werk/schoolverkeer als voor recreatieve tochten. Dit geldt als uitgangspunt bij het creëren en aanvullen van het fietsroutenetwerk. De oude spoorlijn zou als voorbeeld aanknopingspunt kunnen zijn voor een fietsverbinding naar de High Tech Campus in Eindhoven. Verder zijn er aanknopingspunten voor bijzondere recreatieve fietsroutes, zoals de oude spoorlijn naar Hasselt en een route van de kern Schaft naar de Belgische grens.

Nu de middelbare scholen in de gemeente allen zijn ondergebracht aan de Merendreef, wordt de stroom fietsers meer geconcentreerd. Er zijn oversteekpunten in de route die voor en na schooltijd een grote hoeveelheid schoolgaand verkeer moeten verwerken. Hoewel er op dit moment objectief gezien geen sprake is van onveilige situaties, zijn er wel fietsverbindingen die een aandachtspunt zijn in de nieuwe wegenstructuur. Voorbeelden hiervan zijn de Eindhovenseweg, Leenderweg, Dommelseweg en de Luikerweg. Deze wegen zullen, vanuit het aspect fietsen, een aandachtspunt zijn in de actualisatie van het verkeersbeleid.”

Met de aanleg van fietsverbinding Oude Spoorbaantracé wordt in de ontwerpstructuurvisie reeds expliciet rekening gehouden.

4.3.5 Taskforce luchtkwaliteit, gemeente Waalre

In 2007 is, op verzoek van de gemeenteraad van de gemeente Waalre, de Taskforce Luchtkwaliteit opgericht. De taskforce diende maatregelen te formuleren om de luchtkwaliteit binnen de gemeente Waalre te verbeteren. Eén van de geformuleerde oplossingsrichtingen bestaat uit het stimuleren van alternatief vervoer voor de auto. Aangezien veel verkeer op de N69 vanuit Valkenswaard, Dommelen, Waalre en Aalst afkomstig is, met de op fietsafstand gelegen bestemmingen Eindhoven en Veldhoven, bestaan kansen voor het stimuleren van fietsgebruik.

De Taskforce Luchtkwaliteit heeft daarbij aangegeven dat voor het daadwerkelijk overhalen van automobilisten om de fiets te gebruiken, de volgende aspecten van belang zijn:

- Comfort (o.a. de kwaliteit van de verharding, voorzieningen bij kruispunten).
- Veiligheid (zowel verkeers- als sociale veiligheid).
- Bieden van directe verbindingen en samenhang met andere routes/netwerken.
- Een (voor de fietser) logische indeling van de wijken.
- Voorzieningen die de overstap op andere vervoersmiddelen vergemakkelijken (o.a. stallingen, overstapmogelijkheden OV).

De realisatie van een fietspad op het Oude spoorbaantracé wordt door de Taskforce Luchtkwaliteit gezien als een kansrijke maatregel.

4.3.6 *Fietsbeleid gemeente Waalre*

De gemeente Waalre sluit wat betreft het fietsbeleid zoveel mogelijk aan op het beleid van de provincie Noord-Brabant en de visie van het SRE op fietsbeleid. Ook streeft de gemeente Waalre ernaar om het principe Duurzaam Veilig zoveel mogelijk te integreren in het eigen netwerk. Gestreefd wordt, naar een zo compleet, comfortabel en veilig mogelijk fietsnetwerk.

In het fietsplan is de aanbeveling opgenomen om een hoogwaardige fietsverbinding te realiseren tussen Eindhoven en Valkenswaard, via het Oude spoorbaantracé. Een fietspad via dit tracé kan een alternatieve route vormen voor de fietsverbindingen langs de drukke gebiedsontsluitingswegen. Daarbij dient de kruising van het Oude spoorbaantracé met de Willibrorduslaan op een verkeersveilige wijze vormgegeven te worden.

4.3.7 *Fietsbeleidsplan gemeente Valkenswaard*

In het fietsbeleidsplan wordt het fietsnetwerk van de gemeente Valkenswaard aan de geldende criteria getoetst. Daarbij is zowel het fietsnetwerk als geheel getoetst en zijn de afzonderlijke fietsvoorzieningen op kwaliteit getoetst. Tevens is onderzoek gedaan naar knelpunten ten aanzien van fietsparkeren. Verbetervoorstellen zijn opgenomen in een Meerjaren Uitvoeringsprogramma.

In het beleidsplan wordt geconcludeerd dat op netwerkniveau het fietsnetwerk binnen de gemeente Valkenswaard grotendeels aan de criteria en eisen voldoet. Het netwerk is heel compleet, fietsers kunnen vrijwel alle attractiepunten via de kortste route in het fietsroutenetwerk bereiken. Qua inrichting schort er op verschillende plaatsen met name aan de kwaliteit van de verharding veel. Hiervoor zijn verbetervoorstellen opgenomen.

In het fietsbeleidsplan voor Valkenswaard wordt niet specifiek ingegaan op een extra verbinding met Waalre. Met name is gefocust op de attractiepunten binnen de eigen gemeente die vooral ten zuiden van Valkenswaard en in de kernen zijn gelegen. Dit neemt niet weg dat de realisatie van een hoogwaardige fietsverbinding via Waalre naar Eindhoven een waardevolle aanvulling op het netwerk zou kunnen zijn.

4.3.8 *Brainport/Slowlanes*

De regio Eindhoven profileert zich als brainport, verwijzend naar de plek die de regio inneemt op het gebied van toptechnologie en kennisindustrie in Nederland. Bij de verdere uitwerking van het brainport-concept wordt in de regio ingezet op de ontwikkeling van zogenaamde slowlanes. Dit zijn vrijliggende, brede fietspaden zonder gelijkvloerse kruisingen die de belangrijkste economische centra binnen de regio Eindhoven met elkaar verbinden. De slowlanes worden gecombineerd met ecologische verbindingzones en vormen aantrekkelijke verbindingen voor fietsers.

Eén van de economische centra die aangesloten is op de slowlanes, is de Hightech Campus. Het fietspad Oude spoorbaantracé sluit aan bij de Hightech Campus en daarmee ook op de slowlanes. Hierdoor vormt het fietspad voor fietsers vanuit de zuidelijk gelegen

kernen tevens een verbinding richting de andere economische centra in de regio Eindhoven.

5 Uitvoeringsaspecten

5.1 Milieuaspecten

Bij de aanleg van een nieuw, verhard fietspad zijn er een aantal wettelijke bepalingen op het gebied van milieu waaraan dient te worden getoetst. Daarnaast dient in het kader van het vaststellen van het bestemmingsplan een goede ruimtelijke ordening te worden betracht. Om die reden is er in dit hoofdstuk aandacht besteed aan de aspecten bodem, luchtkwaliteit, milieuhygiënische belemmeringen bedrijven en externe veiligheid.

5.1.1 M.e.r.-beoordeling

Op 1 juli 2010 is de Wet Modernisering m.e.r. in werking getreden. Deze wet wijzigt de Wet milieubeheer daar waar het gaat om de procedures en de wettelijke bepalingen aangaande het (al dan niet verplicht) opstellen van een milieueffectrapport (MER) en heeft tot doel de regelgeving te vereenvoudigen. Samenhangend hiermee is op 1 april 2011 het besluit tot wijziging van het Besluit m.e.r. in werking getreden.

De belangrijkste wijzigingen betreffen het aanpassen van de richtlijnen m.b.t. de activiteiten waarvoor een m.e.r.-beoordeling of een m.e.r. moet worden opgesteld. De plandrempels zijn gewijzigd, maar het karakter ervan is eveneens gewijzigd. De beoordelingsdrempels uit het oude Besluit m.e.r. (onderdeel C en D van de bijlage bij het besluit) zijn vanaf 1 april indicatief. Het bevoegd gezag zal zich er voortaan van moeten vergewissen of de activiteiten in dit onderdeel ook beneden de drempel geen aanzienlijke milieugevolgen kunnen hebben.

Het komt er op neer dat voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst die beneden de drempelwaarden vallen een toets moet worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets, die dus een nieuw element is in de m.e.r.-regelgeving, wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor m.e.r.

Op de D-lijst zijn de activiteiten, plannen of besluiten opgenomen waarvoor het opstellen van een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is.

De realisatie van infrastructuur van vier rijstroken of meer komt voor op de D-lijst.

In bijlage III van de Europese richtlijn 'betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten' zijn de selectiecriteria beschreven die bepalen of er mogelijk sprake is van aanzienlijke negatieve gevolgen voor het milieu. Hierbij moet worden gedacht aan de omvang van het project, de cumulatie met andere projecten en natuurlijk de mate van verontreiniging of hinder. Ten tweede is de locatie van de projecten natuurlijk van belang. Daarbij moet in ogenschouw worden genomen of een project in de nabijheid van een gevoelig gebied is gelegen. Voorbeelden van gebieden die extra aandacht vragen zijn wetlands, berg- en bosgebieden, reservaten en natuurgebieden en bij wet beschermde gebieden. Bij de samenhangende beoordeling van bovenstaande kenmerken van een project en de potentiële aanzienlijke milieugevolgen dient het volgende ten allen tijde te worden meegewogen:

- het bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking);
- het grensoverschrijdende karakter van het effect;
- de waarschijnlijkheid van het effect;
- de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect.

De aanleg van een fietspad staat vanzelfsprekend in geen verhouding tot de realisatie van grootschalige infrastructuur van 4 of meer rijstroken. Ook al betreft de projectlocatie een gevoelig gebied, de gevolgen van de aanleg van het fietspad zijn dusdanig gering dat er geen sprake kan zijn van het opstellen van een MER. Bovendien wordt middels het

opstellen van een compensatieplan de door het plan veroorzaakte schade aan de ecologische waarden volledig gecompenseerd. In het vervolg van dit hoofdstuk wordt aangetoond dat voldaan wordt aan de wettelijke randvoorwaarden op het gebied van bodem, archeologie, geluid, luchtkwaliteit, water, milieuzonering, externe veiligheid en flora en fauna. Hiermee worden de milieueffecten afdoende in beeld gebracht. Er is geen aanleiding het m.e.r.-traject te vervolgen middels het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling of het opstellen van een MER.

5.1.2 Bodem en grondwater

Bij wijziging van een bestemming dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening aandacht te worden besteed aan de kwaliteit van bodem en grondwater. In beschouwing dient te worden genomen of er sprake is van gebruik dat gevoeliger is voor eventueel aanwezige bodemverontreinigingen dan het gebruik dat ingevolge de vigerende bestemmingsregelingen is toegestaan. Dit is bijvoorbeeld het geval bij wijziging van een bedrijfsbestemming in een woonbestemming, waarbij andere bodemkwaliteitsnormen worden gehanteerd.

In voorliggend geval is nader onderzoek naar de milieuhygiënische bodemkwaliteit is niet nodig omdat er geen sprake is van een verblijfsfunctie of anderszins contact met de bodem door mensen wordt gemaakt. Tijdens de aanleg wordt de grond geheel hergebruikt, waardoor ook hier geen nader onderzoek voor nodig is. Uit historisch onderzoek zijn geen concrete aanwijzingen naar voren gekomen die zouden kunnen wijzen op een ernstige vervuiling.

5.1.3 Externe veiligheid

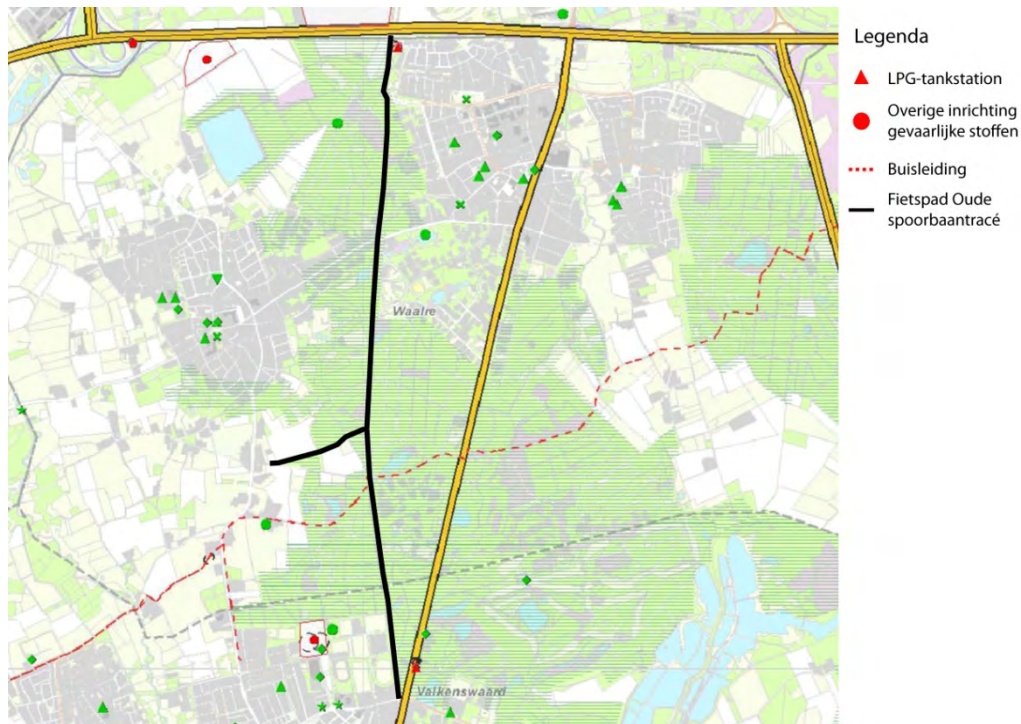
Het tracé van het fietspad kruist een hoge-druk gasleiding (transportroutedeel Z-511-06-KR007 / Z-511-06-KR0014). De ligging van de buisleiding is weergegeven in afbeelding 13 op de volgende pagina.

Daarnaast bevindt zich aan de Burgemeester Mollaan (noordelijk deel fietspad Oude spoorbaantracé) een LPG-tankstation. De ligging van dit tankstation is eveneens weergegeven in afbeelding 12.

Ten aanzien van externe veiligheid wordt een fietspad niet aangemerkt als een gevoelig object. Het plaatsgebonden risico (PR) van de buisleiding en het tankstation levert geen belemmeringen op voor de realisatie van het fietspad.

Ten aanzien van het groepsrisico (GR) kan worden gesteld dat ter plekke van de buisleiding en in de omgeving van het tankstation weliswaar meer fietsers gebruik zullen maken van het pad, respectievelijk het fietspad op de Burgemeester Mollaan dan momenteel het geval is, maar dat deze fietsers slechts zullen passeren en niet ter plaatse van de leiding verblijven. Er treedt derhalve geen onaanvaardbare verhoging van het groepsrisico op.

Afbeelding 13: Uitsnede risicokaart



5.1.4 Luchtkwaliteit

De invloed van een plan op de lokale luchtkwaliteit dient te worden beschouwd in de toelichting bij een bestemmingsplan. Dit om de negatieve effecten, bijvoorbeeld als gevolg van de verkeersaantrekkende werking in beeld te brengen. Omdat in de praktijk is gebleken dat kleine projecten weinig invloed hebben op de lokale luchtkwaliteit (niet in betekende mate bijdragen) zijn deze projecten uitgesloten van nader onderzoek. Het Rijk heeft de definitie van 'in betekende mate' vastgelegd in een algemene maatregel van bestuur (AMvB). Projecten die de concentratie NO₂ of fijn stof met meer dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde verhogen, dragen in betekende mate bij aan de luchtvervuiling. Dit criterium is een 'of-benadering'. Als een project voor één stof de 3%-grens overschrijdt, dan verslechtert het project 'in betekende mate' de luchtkwaliteit. Deze 3%-grens is voor een aantal categorieën projecten in een ministeriële regeling omgezet in getalsmatige grenzen, bijvoorbeeld:

- woningbouw: 1.500 woningen netto bij 1 ontsluitingsweg, 3.000 woningen bij 2 ontsluitingswegen;
- kantoorlocaties: 100.000 m² bruto vloeroppervlak bij 1 ontsluitingsweg, 200.000 m² bruto vloeroppervlak bij 2 ontsluitingswegen.

De 3%-grens geldt sinds 1 augustus 2009; de datum waarop het Kabinetsbesluit Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van kracht is geworden.

Voorliggend project is juist bedoeld ter verbetering van de lokale luchtkwaliteit in de kern Aalst door het aantal motorvoertuigbewegingen te doen afnemen.

5.1.5 Milieuhygiënische randvoorwaarden bedrijvigheid

De in de nabijheid van het plangebied gelegen bedrijvigheid heeft mogelijk invloed op de ontwikkeling van de projectlocatie. Dit heeft te maken met de vergunde milieuruimte van de diverse bedrijven of inrichtingen of de verkeersintensiteiten en bijbehorende uitstoot. Bij de beoordeling van de verschillende bedrijven zijn de aspecten geluid, luchtkwaliteit (geur), gevaar, geluid, lichthinder en trillingshinder van belang.

De fietsverbinding is echter geen gevoelig object, zoals dat in de diverse wetten (Wet milieubeheer, Wet geurhinder en veehouderij of Wet geluidhinder) is gedefinieerd. De invloed van omliggend bedrijven is niet relevant. Hetzelfde geldt voor de invloed van de introductie van een fietsverbinding in de milieuruimte van een bedrijf (omgekeerde werking).

5.2 Planologische aspecten

Naast milieuaspecten kunnen ook andere planologische, wettelijk beschermde aspecten effecten ondervinden van de geplande aanleg van het fietspad Oude spoorbaantracé, de aftakking naar Dommelen en de bestemmingsplanwijziging hiervoor. Er is derhalve tevens onderzoek verricht naar de aspecten archeologie, flora en fauna (Natura2000 en EHS), water en kabels en leidingen.

5.2.1 Archeologie

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg (WAMZ) in werking getreden. Als gevolg van deze wet is het onder meer verplicht om bij het opstellen van een nieuw bestemmingsplan expliciet rekening te houden met archeologische waarden, waarbij uitgangspunt is zoveel mogelijk bodemschatten ongestoord te laten/in situ te bewaren.

De vier (voormalige) A2-gemeenten Heeze – Leende, Valkenswaard, Waalre en Cranendonck hebben gezamenlijk een erfgoedkaart op laten stellen door het SRE. Op basis van onderzoek zijn onder andere archeologische verwachtingswaarden opgesteld en is gekeken naar mogelijke verstoringen. Deze potentiële archeologische waarden hebben geleid tot een beleidskaart, waarin is opgenomen waar in welke mate onderzoek is vereist bij bodemingrepen.

De archeologische verwachtingswaarde ter plaatse van het plangebied is nagenoeg overal hoog. Het is echter geen terrein dat is aangeduid als een esdek. Evenmin zijn er gebieden waarvan de bodem op de kaart is aangegeven als verstoord.

Voor de gemeente Waalre is er nog geen archeologiebeleid gekoppeld aan de archeologische verwachtingenkaart. Dit houdt in dat in principe voor verstoringen met een omvang van meer dan 100 m² er op basis van de Wet op de archeologische monumentenzorg een onderzoeksinspanning kan worden opgelegd door het bevoegd gezag, tenzij er geen relevante bodemverstoring plaatsvindt. In Valkenswaard is dit beleid wel vastgesteld. In gebieden met een hoge verwachting geldt een onderzoeksverplichting indien de ingreep groter is dan 500m² en dieper dan 30 cm (50 cm bij esdekken).

De gemeenten Valkenswaard en Waalre zijn voornemens om het fietspad zodanig aan te leggen dat hierbij geen graafwerkzaamheden dieper dan 0,25 tot 0,30 m onder maaiveld noodzakelijk zijn. Er bestaan inmiddels diverse verhardingsvormen die toegepast kunnen worden zonder dat fundering moet worden aangebracht. Dit houdt in dat er geen verstoring plaatsvindt van de bodemlaag waarin zich mogelijk archeologische waarden bevinden.

Wanneer uiteindelijk toch graafwerkzaamheden tot in de laag met mogelijk aanwezige archeologische artefacten noodzakelijk blijken voor de aanleg van het verharde fietspad, dan zal een archeologisch onderzoek worden uitgevoerd om na te gaan of archeologische waarden aanwezig zijn ter plaatse van het fietspad. De plicht tot uitvoeren van een dergelijk onderzoek zal in de regels worden verankerd door het opnemen van een dubbelbestemming “ Waarde – archeologie” met hierin een omgevingsvergunningplicht voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde en werkzaamheden met bepaalde voorwaarden hieraan gekoppeld.

5.2.2 Cultuurhistorie

Naast archeologische waarden kunnen ook cultuurhistorische waarden aangetast worden door opstelling van een nieuw bestemmingsplan. Er is derhalve nagegaan of op of direct nabij het Oude spoorbaantracé sprake is van cultuurhistorische waarden.

Het Oude spoorbaantracé zelf vormt een cultuurhistorisch element. Het tracé is van 1866 tot 1959 in gebruik geweest als onderdeel van de treinverbinding tussen Eindhoven en Luik. Er vond zowel goederenvervoer (met name steenkool) als personenvervoer plaats via deze treinverbinding. Waalre-Aalst en Valkenswaard hadden beiden een station aan de verbinding. Ondanks dat de spoorrails niet meer aanwezig zijn, is het tracé van de oude spoorbaan nog steeds duidelijk herkenbaar aan de paden die ervoor in de plaats gekomen zijn. Ook de iets hogere ligging dan de omgeving herinnert nog aan de functie als spoordijk. Deze waarde wordt erkend in de Erfgoedkaart, waarin de oude spoordijk is opgenomen als een cultuurhistorisch, lijnvormig element van hoge waarde. Enkele van de bossen in de nabijheid van het plangebied hebben op basis van de Erfgoedkaart een cultuurhistorische waarde als voorbeeld van de bosbouw.

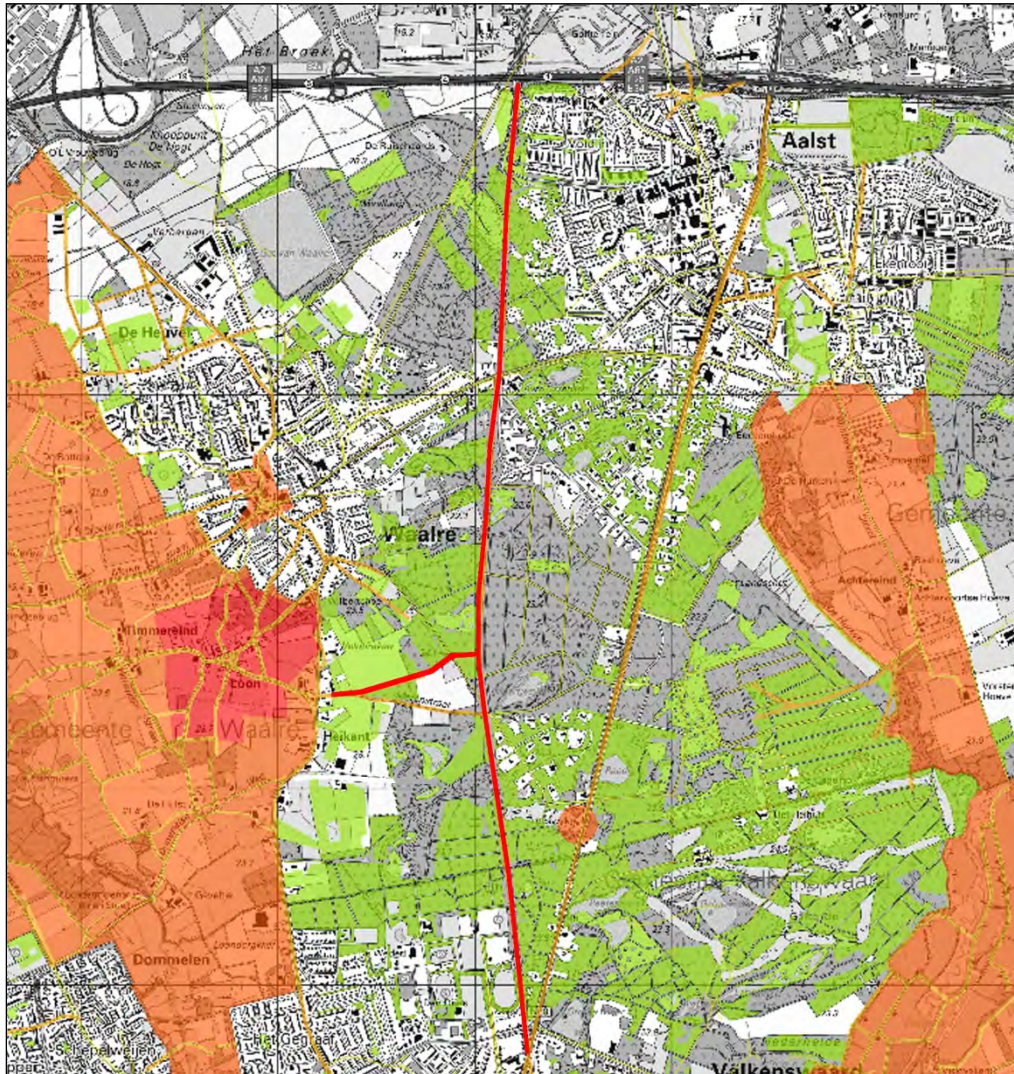
Verder is het tracé gelegen binnen het cultuurhistorisch landschap Dommeldal, dat zich uitstrekt van Waalre tot voorbij Heeze in het oosten en Bergeijk in het zuiden. Het Dommeldal is een samenhangend en relatief gaaf oud zandlandschap met beekdalen, akkercomplexen, landgoederen, woeste gronden en jonge ontginningen. Bijzonder voor dit gebied zijn de vloeiveides en viskwekerijen langs de Tongelreep en de Beekloop. Verder zijn er watermolens en plaatsen van oude watermolens. Daarnaast liggen er voordes waar landwegen de beken passeerden.

De ontwikkelingsstrategie voor dit cultuurhistorisch landschap omvat de volgende elementen:

- Het behoud en beter beleefbaar maken van sporen van oud watermanagement in beekdalen, zoals vloeiveides, viskwekerijen en watermolens.
- Het versterken van het contrast tussen de oude ontginningen met akkers enerzijds en voormalige woeste gronden anderzijds.
- Het versterken van het natte karakter van de beekdalen en (voormalige) vennen.
- De natuurontwikkeling, waterberging, stedelijke uitbreiding en economische dragers afstemmen op de cultuurhistorische identiteit.
- Het vergroten van de cultuurhistorische waardering door vergroting van de beleving.

De geplande aanleg van het fietspad Oude spoorbaantracé zal niet leiden tot aantasting van de cultuurhistorische waarde van het tracé. De oude spoordijk zal niet worden vergraven bij de aanleg en door gebruik als verhard pad, blijft het tracé goed zichtbaar binnen het bosgebied. Het fietspad zelf kan worden benut om de ligging van de spoorbaan te accentueren en de historie van de spoorlijn aandacht te geven (bijvoorbeeld nabij het Stationskoffiehuis). In lijn met het gedachtegoed uit de oude rijksnota Belvédère kan een cultuurhistorisch element behouden blijven door een ontwikkeling toe te staan. Bovendien wordt op deze wijze de beleving van het landschap vergroot door een gebied beter toegankelijk te maken.

Afbeelding 14: Uitsnede uit de Erfgoedkaart, thema Cultuurhistorie



5.2.3 Flora en fauna

Gebiedsbescherming en soortbescherming

Onderdeel van de onderbouwing van een bestemmingsplanwijziging is een afweging van de effecten die het voornemen zal uitoefenen op de natuurwaarden in de nabijheid van het tracé. Hierbij dient zowel aandacht te zijn voor beschermde gebieden als beschermde soorten. Beschermde gebieden kunnen gebieden zijn die zijn aangewezen als Ecologische Hoofdstructuur of Ecologische verbindingszone, Natura 2000-gebieden of gebieden die op basis van een gemeentelijk bestemmingsplan bijzondere bescherming genieten.

De bescherming van soorten is verankerd in de Flora- en faunawet. Krachtens de Flora- en faunawet is het namelijk niet toegestaan dat beschermde planten- en diersoorten negatieve effecten ondervinden van ruimtelijke ingrepen. In het kader van een haalbaarheidsstudie (Kragten, 2008) heeft een literatuuronderzoek plaatsgevonden naar het voorkomen van beschermde planten- en diersoorten. Op grond van dit literatuuronderzoek is in 2010 door Faunaconsult een veldonderzoek uitgevoerd naar verschillende soorten. Een samenvatting van de bevindingen ten aanzien van flora en fauna is hieronder weergegeven. Het rapport van het veldonderzoek is als externe bijlage bijgevoegd.

Natura2000-gebieden

De Natuurbeschermingswet 1998 omvat de bescherming van het Europese Natura2000-netwerk. In dit netwerk zijn alle Europese Habitatrichtlijn- en Vogelrichtlijngebieden opgenomen. De Natuurbeschermingswet 1998 richt zich op beheer, herstel en bescherming van de Natura2000-gebieden. Ter bescherming van de natuurwaarden waarvoor de verschillende Natura2000-gebieden zijn aangewezen, mogen projecten die de kwaliteit van de habitats kunnen verslechteren of die een verstorend effect hebben op soorten, niet worden uitgevoerd zonder een vergunning. Hierbij is van belang dat de Natuurbeschermingswet 1998 een zogenaamde 'externe werking' kent. Dit houdt in dat ook projecten buiten beschermde gebieden vergunningplichtig kunnen zijn, wanneer zij een negatief effect hebben op het beschermde gebied (Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, 2005).

Het geplande tracé van het fietspad is niet gelegen binnen een Natura2000-gebied. Wel is het tracé in de nabijheid van een Natura2000-gebied gelegen, te weten het Natura2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux (Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit, 2006a). Dit Natura2000-gebied is grotendeels gelegen ten oosten en zuiden van het plangebied. De afstand vanaf het geplande tracé tot aan het Natura2000-gebied bedraagt ten minste 1,5 kilometer.

Het gedeelte van het Natura2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux dat eventueel effecten kan ondervinden van de aanleg en het gebruik van het fietspad is het noordwestelijk deel van de Groote Heide. Om vast te stellen of de aanleg van het fietspad doorgang kan vinden, dient te worden onderzocht of kans bestaat op het optreden van significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen (Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, 2005).

Tussen het tracé en het Natura2000-gebied bevindt zich een provinciale weg (N69, Valkenswaardseweg), een bosgebied en een smalle strook landbouwgebied. Mogelijke bron verstoring zou lawaai kunnen zijn. Aangezien het fietspad niet zal worden gebruikt door brom- of snorfietsen is dit echter niet aan de orde. Bovendien zal door de aanzienlijke afstand en de ligging van de provinciale weg tussen het tracé en het Natura2000-gebied er geen sprake zijn van een effect. Verdrogende en/of vervuulende effecten zijn als gevolg van de aanleg en het gebruik eveneens niet te verwachten. Ook de Habitatrichtlijnsoorten waarvoor de Groote Heide is aangewezen als onderdeel van het Natura2000-gebied (gekleurde witsnuitlibel, beekprik, bittervoorn, kamsalamander en drijvende waterweegbree) zullen naar verwachting geen negatieve effecten ondervinden, daar deze zich, indien aanwezig op de Groote Heide, zullen bevinden op relatief grote afstand van het tracé van het fietspad.

Literatuuronderzoek aanwezige soorten

Ten behoeve van de haalbaarheidsstudie voor aanleg van het fietspad Oude spoorbaantracé zijn de natuurgegevens geraadpleegd, zoals deze zijn opgenomen bij het Natuurloket.

Op grond van de beschikbare gegevens ontstond het vermoeden dat daadwerkelijk beschermde soorten aanwezig kunnen zijn die negatieve effecten kunnen ondervinden van de aanleg van het fietspad. Gevoelige soortgroepen zijn daarbij, gezien de geplande ingrepen, met name (broed)vogels, vleermuizen en reptielen. Aanvullend is derhalve een veldinventarisatie uitgevoerd. Bij deze veldinventarisatie is de onderzoeksmethodiek specifiek gericht op de drie genoemde soortgroepen. Er is echter eveneens gelet op het voorkomen van beschermde soorten uit andere soortgroepen.

Veldinventarisatie (aangevuld met veldonderzoek in kader compensatieplan)

Tijdens de veldinventarisatie is specifiek gelet op het voorkomen van (broed)vogels, vleermuizen en reptielen. Uit deze soortgroepen zijn daadwerkelijk beschermde soorten waargenomen. Beschermde soorten uit andere soortgroepen zijn tijdens de veldinventarisatie niet gezien.

Vogels

Met broedvogels kan in het algemeen relatief eenvoudig rekening worden gehouden door eventuele kap- en sloopwerkzaamheden niet uit te voeren in de broedtijd (circa maart tot en met juli) indien concreet broedgevallen aanwezig zijn. Op deze wijze zijn doorgaans geen belemmeringen vanuit de Flora- en faunawet aan de orde.

Daarnaast is een aantal vogelsoorten waarvan de broedplaatsen jaarrond beschermd zijn en bij verwijdering van de broedplaats een omgevingsscan uitgevoerd dient te worden of een ontheffing moet worden aangevraagd. Een omgevingsscan betekent dat moet worden nagegaan of voor de betreffende soorten in de directe nabijheid van het bestaande nest voldoende alternatieve nestgelegenheid aanwezig is. Naar soorten met een jaarrond beschermde nestplaats is in het bijzonder onderzoek verricht.

In de directe nabijheid van het Oude spoorbaantracé is een aantal soorten waargenomen waarvoor een omgevingsscan moet worden uitgevoerd. Het betreft de volgende soorten: boomkruiper, grote bonte specht, havik, koolmees, pimpelmees en zwarte specht. Van grote bonte specht en pimpelmees zijn nesten aangetroffen met kuikens.

Voor alle aangetroffen soorten zijn in de directe nabijheid van het Oude spoorbaantracé, binnen het Stadbos Waalre, voldoende alternatieve nestlocaties aanwezig. Deze soorten zullen dan ook, wanneer de kap van bomen plaatsvindt buiten het broedseizoen, geen nadelige effecten ondervinden van de aanleg van het fietspad.

Vleermuizen

Alle vleermuissoorten zijn strikt beschermd onder de Flora- en faunawet en tevens op grond van de Europese Habitatrichtlijn. Vleermuisverblijfplaatsen kunnen aanwezig zijn in bomen of gebouwen. In het plangebied staan geen gebouwen, waardoor we alleen met mogelijke verblijfplaatsen in bomen te maken hebben. Vleermuizen verblijven in gaten, hopen en scheuren in (met name grote) bomen. Tevens kunnen bomenrijen dienst doen als vaste vliegroutes voor vleermuizen. Zowel verblijfplaatsen, vaste vliegroutes als sociale jachtgronden zijn beschermd op grond van de Flora- en faunawet.

Tijdens het onderzoek naar vleermuizen zijn twee soorten daadwerkelijk langs het Oude spoorbaantracé waargenomen, te weten de gewone dwergvleermuis en de laatvlieger. Voor beide soorten zijn geen verblijfplaatsen aanwezig langs het tracé. Wel doen enkele delen van het aanwezige zandpad dienst als vaste vliegroute en zijn ten noorden van de aftakking richting Dommelen sociaal jagende laatvliegers waargenomen.

Voor de aanleg van het fietspad hoeft de laanstructuur langs het bestaande zandpad, die dienst doet als vaste vliegroute en als sociale jachtgrond, niet verwijderd te worden. Dit betekent dat er geen vaste rust- en verblijfplaatsen verloren gaan. Daarnaast wordt bij keuze van verlichting(sduur) rekening gehouden met zo min mogelijk en zo kort mogelijke uitstraling naar de omgeving. Op deze wijze worden negatieve effecten op vleermuizen voorkomen.

Reptielen

Op korte afstand van het geplande fietspad bevinden zich twee heidegebieden die een optimale habitat vormen voor de levendbarende hagedis. Deze soort is beschermd krachtens de Flora- en faunawet en tijdens twee inventarisatieronden is het tracé onderzocht op het voorkomen van met name deze soort.

Direct langs het Oude spoorbaantracé zijn op enkele locaties zichtwaarnemingen van de levendbarende hagedis gedaan en kenmerkende ritselgeluiden waargenomen. De strooisellaag in de bermen van het Oude spoorbaantracé vormt een vaste rust- en verblijfplaats voor de levendbarende hagedis. Andere reptielensoorten zijn niet waargenomen tijdens de inventarisaties.

Grotendeels zal de verharding voor het nieuwe fietspad over het bestaande zandpad aangebracht worden, zodat hiermee geen vaste rust- en verblijfplaatsen van de levendbarende hagedis worden aangetast. Op locaties waar van het bestaande pad wordt afgeweken, of een bredere stook verharding nodig is dan het bestaande pad, kan worden

volstaan met het tijdig opzij schuiven van het strooisellaag, zodat eventueel aanwezige reptielen kunnen ontsnappen. Om te garanderen dat levendbarende hagedissen daadwerkelijk actief zijn en kunnen wegkruipen, moet het verwijderen van vegetatie en het aanleggen van het fietspad buiten het overwinteringseizoen plaatsvinden (winterseizoen: globaal van oktober tot en met februari).

Uit de veldinventarisatie in het kader van het opstellen van een EHS-compensatieplan is gebleken dat in de vennen in de nabijheid van het tracé populaties heikikkers en alpenwatersalamanders aanwezig zijn. In het compensatieplan zijn maatregelen opgenomen om de invloed van de aanleg van het fietspad op deze soorten te mitigeren.

Ecologische Hoofdstructuur

Zoals reeds aangegeven, is het Stadbos Waalre voor een groot deel aangewezen als Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De gemeente Waalre heeft derhalve een pre-advies gevraagd aan de Provincie Noord-Brabant.

In het pre-advies stelt de Provincie Noord-Brabant dat het 'nee, tenzij'-principe van toepassing is voor het fietspad, daar dit in eerste instantie bedoeld is voor niet-recreatief verkeer. Er dient dan ook aangetoond te worden dat sprake is van groot openbaar belang en dat er geen alternatieven beschikbaar zijn voor het fietspad. Provincie Noord-Brabant geeft aan dat het fietspad inderdaad een openbaar belang dient. Aanleg van het fietspad dient er immers toe het autogebruik te verminderen en zo de luchtkwaliteit te verbeteren in de kernen Valkenswaard en Aalst. Tevens worden de voorzieningen voor fietsers sterk verbeterd, daar de fietsvoorzieningen langs de N69 door de vele kruisingen niet optimaal veilig en comfortabel zijn. Dit laatste geeft tevens aan dat de fietsverbinding via de N69 geen reëel alternatief zijn om mensen over te halen meer gebruik te maken van de fiets en de auto vaker te laten staan. Dit alles betekent dat de Provincie het plan onder voorwaarden kan goedkeuren.

In het kader van het op te stellen compensatieplan heeft aanvullend overleg met de provincie plaatsgevonden.

Compensatieplan EHS

Zoals hierboven aangegeven dient er een compensatieplan voor de verstoorde cq. verloren gaande Ecologische Hoofdstructuur te worden opgesteld. Dit compensatieplan is vervaardigd door Ecologica (kenmerk P2011/85 d.d april 2012) en als externe bijlage bij dit plan gevoegd. Onderstaand worden de bevindingen uit dit plan kort weergegeven.

Het beoogde fietspad loopt vrijwel helemaal over bestaande paden, maar wijkt hier op enkele punten vanaf. Sinds september 2011 zijn paden niet langer uitgezonderd en behoren deze tot de EHS (Ruimtelijkeplannen.nl). Er is derhalve sprake van oppervlakte-aantasting van de EHS, wat een compensatieplan noodzakelijk maakt. Daarnaast zijn er indirecte, versturende effecten te verwachten. De mate waarin deze effecten versturend werken is afhankelijk van de mate van aantasting van de wezenlijke kenmerken van de EHS.

De wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS zijn gebiedsspecifiek en door de provincies vastgelegd in hun ruimtelijke en/of natuurbeleid. De 'wezenlijke kenmerken en waarden' zijn te vinden op de ambitiekaart uit het Natuurbeheerplan 2011 van de provincie. Hieruit wordt duidelijk dat het fietspad door een gebied gaat lopen dat voornamelijk is aangewezen als 'droog bos met productie', met enkele 'vennen' en 'droge en natte heide' gebieden.

Het verharde fietspad voor woon-werkverkeer zorgt voor oppervlakte verlies van de EHS. Daarnaast tast het fietspad in beperkte mate de kenmerken van een droog productiebos, met vennen en heiderestanten aan. Door het verwachte intensieve gebruik zal het fietspad een versnipperende werking hebben en kunnen er verkeersslachtoffers onder de kleine fauna verwacht worden. Verstoring door het verkeer zal minimaal zijn, aangezien er gehandhaafd zal worden op het gebruik van het fietspad door brommers. Daarnaast zorgt de beperkte verlichting voor enige verstoring.

Een groot gedeelte van de effecten van het fietspad is te mitigeren door:

- Keuze type en methode verharding
- Faunapassages op strategische plaatsen
- Ontwikkeling struiklaag
- Voorkomen gebruik door brommers
- Beperking verlichting

Uit het rapport is gebleken dat er echter toch nog enige effecten overblijven waarvoor compensatie noodzakelijk is:

- Er is sprake van een aantasting van het areaal (1,63 ha).
- Versnippering en verkeersslachtoffers.
- Verstorende effecten.

Ingevolge de regels voor compensatie uit de Verordening Ruimte dient hiervoor een oppervlakte van 1,83 ha nieuwe natuur (EHS) te worden aangelegd.

In de gemeente Valkenswaard dient slechts 0,2 ha (van genoemde 1,83 ha) te worden gecompenseerd. Dit wordt opgevangen worden op het compensatieperceel van de gemeente Waalre.

Compensatiepercelen en inrichtingsmaatregelen

De gemeente Waalre heeft voor het areaalverlies binnen de gemeentegrenzen een perceel aangewezen, waar fysieke compensatie van de EHS zal plaatsvinden. Dit perceel is kadastraal bekend als: gemeente Waalre, sectie A, nummer 5360 (deels). Dit perceel sluit aan bij bestaande EHS en zal ingericht worden zodat het qua natuurdoeltype aansluit bij het aangrenzende gebied. Dit gebied kent de natuurdoeltypen droog productiebos en droge heide. De inrichting van het compensatieperceel zal hierop worden afgestemd. Het beheer en onderhoud wordt meegenomen met het reguliere beheer en onderhoud van de gemeentelijke bossen.

Het compensatieperceel is echter 0,13 ha te klein om de volledige 1,83 ha te kunnen inrichten. Voor deze resterende compensatieverplichting wordt een financiële bijdrage gestort in het provinciaal compensatiefonds. Voor de bijdrage in het compensatiefonds is een bedrag van € 7,00 per m² te compenseren EHS (dat niet fysiek gerealiseerd kan worden) vereist. Dit bedrag is bepaald aan de hand van de volgende kostenelementen:

- Kosten van aanschaf vervangende grond op dezelfde plaats;
- Kosten van de basisinrichting;
- Kosten van ontwikkelingsbeheer gedurende de ontwikkelingstijd.

De financiële bijdrage wordt verankerd in een overeenkomst tussen de provincie en de gemeente.

Procedure herbegrenzing EHS

Door de aanleg van de fietsverbinding is er formeel sprake van een herbegrenzing van de Ecologische Hoofdstructuur. Het college van Burgemeester en wethouders van de gemeente Waalre zal een verzoek tot herbegrenzing richten aan Gedeputeerde Staten van de provincie Noord – Brabant. Het compensatieplan zal als bijlage bij dit verzoek worden gevoegd. Het voornemen tot herbegrenzing van de EHS zal samen met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage worden gelegd. Eventueel ingediende zienswijzen op het voornemen tot herbegrenzing worden opgestuurd aan GS. De herbegrenzing wordt geformaliseerd door het opnemen van een gebiedsaanduiding “EHS – verwijderd” en “EHS – toegevoegd” op de verbeelding. Deze aangeduide zones zullen, indien het verzoek tot herbegrenzing wordt ingewilligd, worden overgenomen bij een actualisatie van de Verordening Ruimte.

5.2.4 Water

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient rekening gehouden te worden met de effecten van een nieuw op te stellen bestemmingsplan op het aspect water.

In dit kader is een aantal zaken van speciaal belang. Dit betreft onder meer de ligging in een grondwaterbeschermingsgebied, een boringsvrije zone en de aanduiding als beschermingszone “natte natuurparel”.

De aanleg van de fietsverbinding houdt een toename van het (half)verhard oppervlak in het gebied in. Afhankelijk van het gekozen materiaal houdt dit in dat er een afname plaatsvindt van het oppervlak waar hemelwater kan infiltreren. Het fietspad zal een toename van (half)verhard oppervlak inhouden van circa 15.000 m². Belangrijk is echter dat het hemelwater dat op dit oppervlak valt, niet wordt afgevoerd richting het rioleringsstelsel. In de omgeving van het plangebied is op het merendeel van het tracé ook geen riolering aanwezig. Het hemelwater wordt in de bermen nabij het fietspad geïnfiltreerd.

Het bestemmingsplan fietspad Oude spoorbaantracé zal een toename van het verhard oppervlak mogelijk maken binnen de bestemmingsplangrenzen. Regenwater dat van deze verharding afstroomt, kan echter direct in de aangrenzende bermen in de bodem infiltreren. Er wordt geen riolering aangelegd ten behoeve van het fietspad, zodat geen negatieve effecten zullen optreden op de aanvulling van het grondwater.

Het waterschap De Dommel heeft per brief bevestigd dat er geen bezwaren zijn tegen de aanleg van het fietspad. Deze brief is opgenomen in de bijlagen.

5.2.5 Verkeer

De N69 heeft momenteel te kampen met een slechte doorstroming van het autoverkeer. Als gevolg hiervan treden verkeersopstoppen en geluidsoverlast op. Ook wordt de luchtkwaliteit ernstig verslechterd als gevolg van het intensieve gebruik van de N69.

Om deze problemen op te lossen is onder andere het plan ontstaan een rechtstreekse, comfortabele fietsverbinding te realiseren tussen Valkenswaard, Dommelen, Waalre en Aalst. Een dergelijke fietsverbinding kan automobilisten overhalen niet langer hun auto te gebruiken voor woon-werkverkeer, maar de fiets te nemen.

Het fietspad Oude spoorbaantracé vormt de concrete uitwerking van een dergelijke fietsverbinding. Ten opzichte van de bestaande verbindingen tussen de verschillende kernen biedt dit fietspad de volgende meerwaarde:

- Door de gekozen ligging binnen het Stadsbos vormt het fietspad een hoogwaardig alternatief voor andere verbindingen. Dit doordat het fietspad nauwelijks kruisingen met andere wegen kent en het een logische verbinding van de woongebieden in Valkenswaard, Dommelen, Waalre en Aalst naar Eindhoven vormt. Hierdoor vormt het fietspad tevens een verkeerveilig alternatief ten opzichte van de bestaande verbindingen.
- Het fietspad Oude spoorbaantracé sluit direct aan op de Slowlane Eindhoven, ter hoogte van de Hightech Campus. Hierdoor maakt het fietspad indirect alle belangrijke economische zones binnen Eindhoven bereikbaar per fiets.
- Het fietspad Oude spoorbaantracé is opgenomen in het maatregelenpakket luchtkwaliteit van het BSL.
- Momenteel wordt relatief weinig gebruik gemaakt van de fiets voor woon-werkverkeer binnen deze regio. Dat betekent dat er een grote groep potentiële gebruikers van het fietspad bestaat. Op de kansrijke routes ziet circa een kwart tot een derde van de spitsrijders (automobilisten) de fiets als een aantrekkelijk alternatief voor de auto voor woon-werkverkeer.
- Het fietspad Oude spoorbaantracé sluit aan op het Fietsnetwerk uit het Verkeers- en vervoersplan van het SRE.
- Door de ligging van het fietspad Oude spoorbaantracé binnen het Stadsbos Waalre biedt het fietspad tevens kansen voor recreatief gebruik.

bron: DHV-rapport “Nieuwe kansen voor een oud spoor?- Een nut en noodzaakonderzoek naar een fietsverbinding over het spoorwegtracé Valkenswaard – Waalre – Eindhoven (juli 2010). Dit rapport is als externe bijlage bij deze toelichting gevoegd.

De conclusies uit het rapport van DHV zijn later bevestigd door een in opdracht van de gemeenteraad van Valkenswaard uitgevoerde second-opinion. Ook dit rapport is aan de bijlagen toegevoegd.

5.2.6 Kabels en leidingen

In de voorbereidings- en planfase van de werkzaamheden is een KLIC-melding gedaan, waarbij de in de ondergrond aanwezig kabels en leidingen in beeld zijn gebracht. Ter plaatse van het Oude spoorbaantracé en de aftakking richting Dommelen zijn een water- en gasleiding en elektriciteitskabels aanwezig.

Voor aanleg van het fietspad zullen deze leidingen geen belemmering vormen, daar geen diepe graafwerkzaamheden (dieper dan 0,25 tot 0,30 m onder maaiveld) noodzakelijk zijn voor de aanleg. Ter bescherming van water- en gasleiding wordt in het bestemmingsplan een aanlegvergunningstelsel opgenomen voor activiteiten die mogelijk leiden tot beschadiging van de leidingen.

6 Juridische verantwoording

6.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de juridisch bindende regels en hoe het conserverend karakter van het plan hierin wordt vertaald. De regels bevatten het juridische instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden en de regels over de toegelaten bebouwing. De verbeelding is samen met de regels het juridisch bindend kader van de bestemmingen. De toelichting heeft geen juridisch bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de onderbouwing van het plan en soms voor de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels. De regels zijn verdeeld in vier hoofdstukken. Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels en bestaat uit twee artikelen. Artikel 1 geeft een omschrijving van de in de regels gehanteerde begrippen. Artikel 2 geeft aan hoe bepaalde afstanden, maten, oppervlakte en inhoud gemeten moeten worden. In hoofdstuk 2 zijn de verschillende bestemmingen opgenomen. Per bestemming wordt aangegeven welke functies en doeleinden op de gronden toelaatbaar zijn en wat er hoe er mag worden gebouwd. Ook dubbelbestemmingen zijn in dit hoofdstuk opgenomen. In hoofdstuk 3 worden de algemene regels behandeld, waarbij onder andere gedacht moet worden aan de anti-dubbeltelbepaling en de algemene procedureregels. Hoofdstuk 4 bevat regels met betrekking tot het overgangsrecht en de slotregel.

6.2 Artikelsgewijze toelichting

In de volgende paragrafen is een toelichting opgenomen van de in de regels opgenomen bestemmingen.

6.2.1 Inleidende regels

In artikel 1 van het hoofdstuk Inleidende regels worden de begrippen nader omschreven die gebruikt worden in de regels. Dit voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen. In artikel 2 wordt de wijze van meten bepaald. Bij de bouwplantoetsing en eventuele handhaving is van belang dat er geen onduidelijkheid bestaat over bijvoorbeeld de wijze van meten van de afstand tot de perceelsgrens of de inhoud van een bouwwerk.

6.2.2 Bestemmingsregels

Bestemming Verkeer-Fietspad

Er is voor gekozen het fietspad de bestemming “Verkeer – fietspad” te geven. Deze keuze is ingegeven door het feit dat met de keuze voor een verkeersbestemming, die voldoende ruim van opzet is, duidelijk de toekomstige functie van de gronden juridisch wordt verankerd. Binnen de bestemming “Verkeer-Fietspad” wordt in de bestemmingsomschrijving duidelijk aangegeven dat het fietspad uitsluitend is bestemd voor niet-gemotoriseerd verkeer. Het gebruik van het fietspad door gemotoriseerd verkeer is dan ook benoemd in de gebruiksregels als strijdig gebruik. Dit biedt een basis voor handhaving. Verder wordt het bouwen van bouwwerken tot een hoogte van 8,0 meter toegestaan om het oprichten van lichtmasten en overige bij het fietspad behorende voorzieningen (zoals straatmeubilair) mogelijk te maken.

Bestemming Verkeer

Het tracé van het fietspad kruist of volgt op een tweetal plaatsen (in Waalre en in Valkenswaard) een bestaande weg. Er is voor gekozen het plangebied door te laten lopen over deze bestaande wegen. Deze gedeelten krijgen de bestemming “Verkeer”. Voor de invulling van de bestemming wordt aangesloten bij het vigerend planologisch kader van de aangrenzende verkeersbestemming.

Bestemming Natuur

Aangezien de Verordening Ruimte van de provincie Noord-Brabant voorschrijft dat natuurcompensatie in het bestemmingsplan dient te zijn geborgd, is er een bestemming “Natuur” opgenomen en zijn de compensatiepercelen als zodanig aangeduid. De bestemmingsregels zijn afgestemd op de vigerende regels of de regels uit het Handboek ruimtelijke plannen van de betreffende gemeente.

Dubbelbestemming Waarde – Archeologie

In paragraaf 5.2.1 is aangegeven dat er mogelijk archeologische artefacten in de bodem aanwezig zijn, die enige planologische bescherming behoeven. Er wordt vanuit gegaan dat er geen werkzaamheden noodzakelijk zijn voor de aanleg van het fietspad die verder reiken dan de bouwvoor (de verstoorde bovenste bodemlaag). Dit kan op voorhand echter niet geheel worden uitgesloten. Wanneer uiteindelijk toch graafwerkzaamheden tot in de laag met mogelijk aanwezige archeologische artefacten noodzakelijk blijken voor de aanleg van het verharde fietspad, dan zal een archeologisch onderzoek worden uitgevoerd om na te gaan of archeologische waarden aanwezig zijn ter plaatse van het fietspad. De plicht tot uitvoeren van een dergelijk onderzoek is in de regels verankerd door het opnemen van een dubbelbestemming “Waarde – archeologie” met hierin een omgevingsvergunningplicht voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde en werkzaamheden met bepaalde voorwaarden hieraan gekoppeld.

Dubbelbestemmingen Leiding – water en Leiding - gas

Ter bescherming van de aanwezige gasleiding en de aanwezige transportleiding van Brabant-Water tussen Eindhoven en Valkenswaard zijn hiervoor dubbelbestemmingen opgenomen. Aan deze bestemmingen is een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde en van werkzaamheden gekoppeld. Dit biedt het college van Burgemeester en Wethouders en de leidingbeheerders de mogelijkheid om goed af te wegen of bepaalde werkzaamheden met een potentieel negatieve impact op het functioneren van de leidingen toegestaan kunnen worden.

Gebiedsaanduiding EHS-verwijderd en EHS-toegevoegd

De gebiedsaanduidingen EHS-verwijderd en EHS-toegevoegd worden op de verbeelding opgenomen. Er zijn geen specifieke regels aan deze aanduidingen gekoppeld. De aanduidingen zijn opgenomen om bij een actualisatie van de Verordening ruimte de nieuw begrensde EHS over te kunnen nemen.

6.2.3 Algemene regels

In dit hoofdstuk zijn de aanvullende, algemene regels opgenomen.

Anti-dubbelgebruik regel

Dit artikel bevat de bepaling om te voorkomen dat met het bestemmingsplan strijdige situaties ontstaan of worden vergroot. Het artikel is wettelijk vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening en is daaruit overgenomen.

Algemene bouwregels

In dit artikel is een aantal aanvullende bouwregels opgenomen die voor alle bestemmingen kunnen gelden. Zo is bijvoorbeeld geregeld dat bestaande, afwijkende maten, die in overeenstemming met het bepaalde in de Woningwet tot stand zijn gekomen, als maximaal toelaatbaar worden geacht. Hiermee wordt voorkomen dat afwijkende doch legaal tot stand gekomen situaties in strijd zijn met het nieuwe bestemmingsplan.

Algemene gebruiksregels

Prostitutiebedrijven en seksinrichtingen worden middels een algemene gebruiksregels uitgesloten, zodat bijvoorbeeld bordelen en erotische massagesalons niet mogen voorkomen.

Algemene afwijkingsregels

In dit artikel is in aanvulling op de afwijkingsregels uit de bestemmingen nog een aantal algemene afwijkingsmogelijkheden opgenomen. Het bevoegd gezag kan hierbij tevens nadere eisen stellen. De belangen van waaruit die eisen worden

gesteld, zijn ook nader opgesomd in dit artikel. Op deze algemene afwijkingsregels kan een beroep gedaan worden, waar het gaat om bijvoorbeeld bepaalde overschrijdingen met 10%, voor het oprichten van bouwwerken ter wering van geluidhinder, voor gebouwtjes ten dienste van het verkeer of openbaar nut, voor antennes en zendmasten en voor bepaalde bouwwerken op of direct nabij de openbare weg.

Algemene procedureregels

In dit artikel zijn de procedures opgenomen die gevolgd moeten worden bij het stellen van nadere eisen en bij een wijziging.

6.2.4 Slotregels**Overgangsrecht**

De tekst uit dit artikel is wettelijk vastgelegd en overeenkomstig opgenomen. Het betreft een regeling voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het inwerking treden van het bestemmingsplan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd.

Slotregel

In de slotregel wordt aangegeven op welke wijze de regels van het bestemmingsplan kunnen worden aangehaald.

7 Uitvoerbaarheid

7.1 Economische uitvoerbaarheid

Om de economische uitvoerbaarheid van het plan te toetsen, heeft een globale financieel-economische verkenning plaatsgevonden.

Op basis van deze verkenning kan worden geconcludeerd dat de economische haalbaarheid van het bestemmingsplan verzekerd is. De gemeente Waalre, Valkenswaard en het SRE stellen middelen beschikbaar voor de aanleg van het fietspad. Tevens zijn er vanuit het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (heden Ministerie van Milieu en Infrastructuur) subsidiegelden beschikbaar gesteld in het kader van Fietsfilevrij. De totale kosten worden geraamd op 2 miljoen euro.

De gemeente Waalre heeft de kosten voor de aanleg van de fietsverbinding opgenomen in de begroting.

7.2 Maatschappelijke haalbaarheid

7.2.1 Procedure

Het voorontwerpbestemmingsplan heeft gedurende een periode van 4 weken ter inzage gelegen, zowel bij de gemeente Waalre als de gemeente Valkenswaard. Gedurende deze periode kon door een ieder een mondelinge of schriftelijke inspraakreactie op dit plan worden ingediend bij de gemeenteraad van de gemeente Waalre danwel Valkenswaard. Tijdens de inspraakperiode zijn bij de gemeente Waalre 142 reacties binnengekomen. In het eindverslag *Inspraak en Vooroverleg*, dat als externe bijlage is opgenomen, is de beantwoording van de inspraakreacties opgenomen.

Voorliggend ontwerpbestemmingsplan zal samen met het verzoek om herbegrenzing van de EHS voor een periode van zes weken ter inzage worden gelegd. Gedurende deze periode kan een ieder zijn of haar zienswijze mondeling of schriftelijk kenbaar maken. Na afloop van deze periode wordt het bestemmingsplan door de gemeenteraad vastgesteld. Het vastgestelde bestemmingsplan wordt vervolgens wederom voor een periode van 6 weken ter inzage gelegd. Binnen 6 weken na vaststelling van het bestemmingsplan kunnen belanghebbenden beroep tegen het plan instellen.

7.2.2 Overleg

Artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening geeft aan dat burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan, waar nodig, overleg dienen te plegen met betrokken instanties. Dit vooroverleg heeft plaatsgevonden in het kader van de informatievoorziening tijdens de inspraakperiode. Het Waterschap De Dommel heeft aangegeven in te kunnen stemmen met het plan. De provincie Noord-Brabant heeft laten weten nog enkele aanpassingen te eisen alvorens met het plan kan worden ingestemd. Deze aanpassingen zijn verwerkt.

7.2.3 Inspraak

Zoals vermeld is in externe bijlage 7 een *Eindverslag Inspraak en Vooroverleg* opgenomen, waarin de inspraakreacties zijn samengevat en een gemeentelijke reactie is gegeven. Tevens is aangegeven óf en hoe de reacties hebben geleid tot een wijziging van het bestemmingsplan.

**BESTEMMINGSPLAN OUDE
SPOORBAANTRACÉ**

gemeente Waalre

Bijlage 1 Onderzoeksrapporten en het Eindverslag inspraak en vooroverleg zijn als externe bijlagen opgenomen.