

Bestemmingsplan Oude Spoorbaantracé, gemeente Waalre

Nota van zienswijzen

IMRO-IDN:

NL.IMRO.0866.BP00166-0301

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

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 maakt onderdeel uit van dit integrale maatregelenpakket. Dit fietspad –inclusief de aftakking Dommelen– vormt een alternatief voor het fietspad langs de N69 en verbindt Valkenswaard, Dommelen, Waalre en Aalst met Eindhoven.

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” 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.

Om bovengenoemde ontwikkeling mogelijk te maken is een nieuw bestemmingsplan vervaardigd.

1.2 Terinzagelegging

Op woensdag 24 april 2013 hebben burgemeester en wethouders van de gemeente Waalre middels publicatie in De Staatscourant, De Schakel en op de gemeentelijke website de terinzagelegging van het ontwerp- bestemmingsplan “Oude Spoorbaantracé” met IMRO-idn “NL.IMRO.0866.BP00166-0201” aangekondigd.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft vanaf donderdag 25 april 2013 tot en met woensdag 5 juni 2013 terinzage gelegen. Conform artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening kon een ieder een schriftelijke of mondelinge zienswijze aangaande het ontwerp- bestemmingsplan bij de gemeenteraad indienen.

1.3 Ingekomen zienswijzen

Er zijn gedurende de inspraakperiode 87 schriftelijke zienswijzen op het bestemmingsplan ingediend.

In hoofdstuk 2 geven wij van elke zienswijze een korte samenvatting. Daarna omschrijven wij de reactie van de gemeenteraad op de zienswijze. Deze reactie is gebaseerd op de volledige zienswijze.

1.4 Ontvankelijkheid

Conform het bepaalde in artikel 6.9 van de Algemene wet bestuursrecht is een zienswijze tijdig ingediend wanneer deze voor het einde van de termijn is ontvangen. Bij verzending per post bepaalt het tweede lid van dit artikel dat sprake is van tijdige indiening indien de zienswijze voor het einde van de termijn per post is bezorgd (verzendingstheorie), mits deze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen. Binnen de termijn zijn 87 zienswijzen ontvangen.

1.5 Leeswijzer

In deze Nota van zienswijzen worden in hoofdstuk 2 de ingekomen zienswijzen van een gemeentelijke beantwoording voorzien. Hoofdstuk 3 geeft de conclusie voortkomend uit de beantwoording van de zienswijzen weer. Hoofdstuk 4 geeft aan of en welke wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen worden doorgevoerd. Hoofdstuk 5 geeft aan of en welke ambts halve wijzigingen worden doorgevoerd.

2. GEMEENTELIJKE BEANTWOORDING

Hieronder behandelen wij de ingekomen zienswijzen inhoudelijk. De zienswijze is kort samengevat en vervolgens van een antwoord/reactie voorzien.

ZIENSWIJZEN	
Zienswijze	Beantwoording gemeente
Zienswijze: 1 Boekingsnummer: 78212 Indiener: S Bogaerts Lupinelaan 25 5582 CG Waalre Dagtekening : 5 juni 2013 Ingekomen : 5 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Indiener heeft bezwaar tegen de vaststelling van het bestemmingsplan Oude Spoorbaantracé en voert hiervoor de volgende argumenten aan: - Bestemmingsplan dient niet in het kader van het Gebiedsakkoord N69 te worden beschouwd, maar als losstaand onderdeel. Er dient dan ook een zelfstandige afweging aan het ontwerpbestemmingsplan ten grondslag te liggen, gebaseerd op een “goede ruimtelijke ordening”. - Nut en noodzaak van het fietspad zijn niet onderbouwd, omdat het gebruikerspotentieel onvoldoende en op basis van oude informatie is aangetoond, waardoor aanleg van een fietspad niet opweegt tegen de aantasting van natuur. - De aantasting/herbegrenzing van de EHS niet volgens het Nee, tenzij-principe is onderbouwd op de volgende punten: - Een onderbouwing dat alternatief van een fietsverbinding via de N69 geen reëel alternatief vormt ontbreekt. - Groot openbaar belang ontbreekt. - Het verzoek aan GS houdt slechts een planologische begrenzing in. De fysieke invulling van de compensatie is niet geregeld. - Onvoldoende onderzoek effecten op wezenlijke kenmerken en waarden.	Reactie gemeente: Onderstaand volgt puntsgewijs de reactie van de gemeente: - Het is inderdaad een feit dat de juridische procedure tot vaststelling van het bestemmingsplan “Oude Spoorbaantracé” is losgeknipt van de juridische procedure voor de Westparallel N69 (nu in de fase van projectMER). Vanzelfsprekend moet aan dit besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan Oude Spoorbaantracé een “goede ruimtelijke ordening” ten grondslag liggen. Door het opstellen van een ruimtelijke onderbouwing en het uitvoeren van een groot aantal onderzoeken (waarvan twee naar nut en noodzaak, inclusief een aanvulling bij het Eindverslag Inspraak en Vooroverleg) is hier naar mening van de gemeente dan ook sprake van. Bovenstaande neemt niet weg dat er een Gebiedsakkoord N69 met een bijbehorend maatregelenpakket is ondertekend, waarin partners zich hebben gecommitteerd aan een pakket van grootschalige en relatief geringe ingrepen. Indiener geeft aan dat in de Second opinion van Accent Adviseurs wordt verwezen naar de procedurele noodzaak van de fietsverbinding en maakt uit bovenstaande op dat hier geen sprake meer van is. Hiermee wordt door indiener de waarde van het fietspad betwist. Het losknippen van juridische procedures doet echter niets af aan de relatie met de overige maatregelen in het gebiedsakkoord. Evenmin is de fietsverbinding minder waardevol als onderdeel van het afsprakenpakket of als een op zichzelf staand initiatief waaraan een separate (ruimtelijke) beoordeling ten grondslag ligt. - In het kader van het voorontwerp bestemmingsplan is reeds uitvoerig ingegaan op het nut en de noodzaak van de fietsverbinding. In de bijlage bij het Eindverslag Inspraak en vooroverleg wordt hier (onderbouwd) een aanvullende motivatie (toelichting “nut en noodzaak fietsverbinding Oude Spoorbaantracé” met kenmerk WAL031-0018) voor gegeven. Deze motivatie is voor de volledigheid ook nu in de bijlage opgenomen. In uw zienswijze wordt de inhoud van de in de toelichting Nut en noodzaak geciteerde rapporten in twijfel

4. Er is mogelijk sprake van overtreding van de Flora- en faunawet en er is een noodzaak van een ontheffing.	getrokken, ten dele omdat deze gedateerd zouden zijn. Daarbij wordt verwezen naar een oud rapport van Oranjewoud. Zoals betoogd in de toelichting “nut en noodzaak” worden in het planMER N69 aanvullende conclusies getrokken die het nut van het fietspad, zoals in alle andere uitgevoerde onderzoeken, onderschrijven. Het uitvoeren van nog een aanvullend onderzoek naar nut en noodzaak is naar mening van de gemeente overbodig. Wij hechten er waarde aan de aantasting van natuur in het juiste perspectief te plaatsen. Aanleg van een fietspad binnen een bestaand natuurgebied kan in beginsel leiden tot verstoring. Bij de beoordeling van verstoring die door het geplande fietspad in Waalre veroorzaakt zal worden, dient allereerst de uitgangssituatie in ogenschouw genomen te worden. Het gaat hier niet om een nog aaneengesloten bosgebied, zonder wegen en paden en zonder recreatief gebruik. Ter plaatse van het fietspad is momenteel een zandpad aanwezig, dat intensief gebruikt wordt voor recreatieve doeleinden (wandelen, fietsen, paardrijden) en waarvan deels zelfs gemotoriseerd verkeer gebruik maakt. Het is een uitloophet gebied voor de woonwijken in Waalre, waar honden worden uitgelaten, wordt gemountainbiked en gespeeld. In de huidige situatie is derhalve reeds sprake van verstoring ter plaatse van het tracé door fysieke aanwezigheid van mensen, geluid en verrommeling. Voor de aanwezige diersoorten kan worden gesteld, dat hieraan in zodanige mate gewinning heeft opgetreden, dat deze desondanks in de nabijheid van het zandpad voorkomen. Het huidige gebruik zal door aanleg van het fietspad echter veranderen door een toenemend gebruik van fietsers, met name in de ochtend en avond (woon-werkverkeer). Dit betekent tevens dat sprake zal zijn van aanvullende en veranderende verstoring van de omgeving. Dit is in de planvoorbereiding onderkend en er is hiervoor een compensatieplan opgesteld. Om (aanvullende) verstoring te beperken en compenseren worden de volgende maatregelen getroffen: – Verstoring door fysieke aanwezigheid van mensen en door lawaai wordt allereerst beperkt door het afsluiten van het fietspad voor gemotoriseerd verkeer. Daarbij hoort tevens de strikte handhaving van het gebruiksverbod voor bromfietsers. – Daarnaast wordt zichtbaarheid van het fietspad vanuit en uitstraling daarvan naar de omgeving (leefgebieden beschermde soorten) beperkt door het ontwikkelen van structuurrijke bosrandvegetaties. – Verstoring door verlichting, relevant voor vleermuizen, wordt zoveel mogelijk beperkt. De nieuwe verlichting brandt slecht gedurende een korte periode van
---	--

	de ochtend en avond, bestaat uit LED-verlichting met lage intensiteit en geringe verstoring (geen UV-licht) en wordt langzaam afgeschakeld. – Ter compensatie van de nog resterende verstoring door geluid worden enkele andere zandpaden binnen het bosgebied afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Dat betekent dat in deze delen de verstoring juist zal afnemen. – Ter compensatie van de nog resterende verstoring door verlichting kan tevens verwezen worden naar de realisatie van de bosrandvegetatie. Deze zorgen voor een aanzienlijke kwaliteitsverbetering van het foerageergebied van vleermuizen, aangezien het voedselaanbod in de vorm van insecten hierdoor toeneemt langs het fietspad en de aangrenzende vennen. Aangezien de langs het tracé voorkomende gewone dwergvleermuis en laatmieg slechts beperkt gevoelig zijn voor verlichting (zij komen ook in bebouwd gebied voor), kunnen zij van deze kwaliteitsverbetering profiteren. 3. a. De alternatieven voor het fietspad zijn in voldoende mate onderzocht. In de memo 'Nut en noodzaak fietsverbinding Oude spoorbaantracé' behorende bij het Eindverslag Inspraak en Vooroverleg zijn de alternatieven voor het fietspad bekeken. Daarnaast heeft de gemeente Waalre een overzicht gemaakt van in totaal 13 tracé-alternatieven (zie bijlage bij deze Nota van zienswijzen alternatieve tracés snelfietsroute Valkenswaard-Waalre-Eindhoven). Alternatieven voor de aanleg van een nieuwe fietsverbinding kunnen niet hetzelfde bieden op het gebied van robuustheid, comfort, directheid en veiligheid. Ze zijn daarmee niet geschikt om de gewenste modal shift van auto naar fiets voor woon-werkverkeer te realiseren. Daar kan het volgende aan worden toegevoegd: Door Accent Adviseurs is beschouwd of het nieuw te realiseren fietspad door het bos daadwerkelijk aanvullend nut zal hebben om het fietsverkeer te doen toenemen ten koste van het autoverkeer tussen Valkenswaard, Waalre en Eindhoven. Beleidsmatig is het fietspad in diverse beleidsplannen, maatregelpakketten en afspraken opgenomen om deze doelstelling, en daarmee een verbetering van de leefbaarheid (luchtkwaliteit, geluid) en bereikbaarheid (verminderen files), te realiseren. Het geplande fietspad over het Oude Spoorbaantracé heeft enkele belangrijke voordelen voor woon-werkverkeer ten opzichte van de bestaande fietsverbindingen. Het betreft de volgende aspecten: – Het geplande fietspad is zeer centraal gelegen en vormt een verbinding naar de High Tech Campus, die binnen Eindhoven als verdeelpunt in het fietsnetwerk kan worden gezien. Vanuit de High Tech Campus zijn diverse bestemmingen in Eindhoven goed bereikbaar (zoals centrum,
--	---

	A2-gebied). Door de centrale ligging van de “startpunten” in Valkenswaard en Waalre hoeven (potentiële) fietsers evenmin om te rijden om het fietspad te bereiken. Het vormt zodoende een aantrekkelijk alternatief voor de beide bestaande fietspaden en daarmee ook voor autogebruik, aangezien de lengte van de fietsroute immers een belangrijke factor is bij de overweging om de auto te laten staan. – Doordat geen menging optreedt met autoverkeer is de verkeersveiligheid hoger en tevens het fietsgemak groter. Het nieuwe fietspad kent slechts een beperkt aantal kruisingen met autowegen, waardoor oponthoud door kruisingen en stoplichten aanzienlijk minder zal zijn dan op de bestaande fietsroutes. Dit beperkt de reistijd. – Het geplande fietspad kan daarmee worden gezien als complementair aan de beide bestaande fietspaden. Door de grotere keuzemogelijkheid in fietsroutes tussen Valkenswaard, Waalre en Eindhoven is de verwachting dat het fietsgebruik daadwerkelijk gestimuleerd zal worden ten kosten het autogebruik, gunstig voor het bereiken van de leefbaarheidsdoelstellingen. Het fietspad dient daarmee een groot openbaar belang en vormt het meest aantrekkelijke alternatief voor veel potentiële gebruikers, wat deze gebruikers zal overhalen daadwerkelijk de fiets te pakken. – Het opwaarderen van bestaande fietsroutes is slechts op bepaalde tracédelen mogelijk. Een ingreep hier heeft evenzeer een ingreep in de EHS tot gevolg. b. Het fietspad is van groot openbaar belang. 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 maatschappelijk nut om fietsgebruik te stimuleren is onomstreden. In geval 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. Verder maakt het fietspad onderdeel uit van het maatregelenpakket in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit Samenwerkingsprogramma betreft een nationaal programma dat gericht is het verbeteren van de luchtkwaliteit en het voldoen aan de Europese grenswaarden.
--	--

	c. Het verzoek tot herbegrenzing van de EHS aan GS van de provincie Noord Brabant wordt parallel doorlopen met de bestemmingsplanprocedure. Het compensatieplan dat onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan geeft invulling aan de nieuwe natuurontwikkeling. d. Indiener geeft aan dat er onvoldoende onderzoek is uitgevoerd naar de gevolgen van de ingreep op wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS en twijfelt tevens aan de uitkomst van het onderzoek. Als voorbeeld geeft de indiener aan dat er effecten van verlichting op vleermuizen worden verwacht en daarmee effecten op de EHS. De indiener verwijst hiervoor naar een zinsnede uit het preadvies van de provincie waarin staat dat verlichting niet is toegestaan om verstoring van EHS te beperken. Het onderzoek en compensatieplan geeft naar mening van de gemeente gedetailleerd aan waar en welke aantasting van de EHS zal plaatsvinden en hoe aantasting wordt voorkomen of gecompenseerd door maatregelen. Hierin is verlichting expliciet in meegenomen. Het versturende effect van verlichting wordt in belangrijke mate beperkt door uitstraling naar de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen door gebruik van LED armaturen, een beperkte lichtintensiteit te gebruiken en verlichting alleen toe te passen tussen 6.30 en 20u. Door deze randvoorwaarden zal verlichting in het voorjaar en de zomer (de belangrijkste periode voor fauna) niet van toepassing zijn. Alleen in het najaar, de winter en het vroege voorjaar zal verlichting beperkt toegepast worden. Met name vleermuizen kunnen hier hinder van ondervinden. In de kwetsbare periode van deze soorten (kraamperiode: mei tot juli) is geen sprake van verlichting. Bij de toepassing van verlichting, is een optimalisatie gevonden tussen sociale veiligheid en hinder (voor vleermuizen). De soorten die momenteel gebruik maken van het tracé betreffen gewone dwergvleermuis en laatmieg. Deze soorten zijn niet erg gevoelig voor lichtverstoring. Als gevolg van de toe te passen LED verlichting is de uitstraling derhalve beperkt tot het fietspad, dat buiten de EHS valt nadat het bestemmingsplan definitief is vastgesteld. Voor het constateren van het verspreidingsbeeld van beschermde soorten in de invloedssfeer van het plan en effecten op aanwezige soorten, is gebruik gemaakt van reeds uitgevoerde onderzoeken en databases met recente waarnemingen. Aan de hand van literatuurstudie zijn diverse veldbezoeken uitgevoerd gericht op het verkrijgen van een verspreidingsbeeld van beschermde soorten. Er zijn dus meerdere veldbezoeken uitgevoerd, en niet slechts één zoals de indiener stelt. Zie hiervoor ook het rapport 'Fietsverbinding Oude Spoorbaan, Flora en faunaonderzoek, d.d. december 2010, Kragten'. De veldbezoeken waren in dit onderhavige geval voldoende om het verspreidingsbeeld van beschermde soorten te bevestigen op basis van
--	--

	waarnemingen en de aanwezigheid van geschikte biotopen. De indiener heeft hiertoe ook geen gegevens aangeleverd waaruit zou blijken dat het onderzoek onvolledig of ondeugdelijk is. Ook is er door aanvullende maatregelen geen sprake van verstoring van wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS. Compensatie in het kader van de herbegrenzing van de EHS vindt plaats conform hetgeen de Verordening ruimte stelt. De indiener heeft geen informatie aangeleverd waaruit zou blijken dat de maatregelen onvoldoende zijn om effecten te voorkomen danwel te compenseren. 4. In de zienswijze wordt aangegeven dat er een belemmering is in het kader van de Flora- en faunawet, nu de maatregelen waaraan indiener twijfelt, niet zijn voorgelegd aan het bevoegd gezag teneinde een ontheffing te krijgen. Het flora- en fauna onderzoek en compensatieplan geeft naar mening van de gemeente gedetailleerd aan waar en welke aantasting van de EHS zal plaatsvinden en hoe aantasting wordt voorkomen of gecompenseerd door maatregelen. Met betrekking tot de Flora- en faunawet is de gemeente van mening dat, zoals het onderzoek concludeert, er door de maatregelen geen effecten zijn te verwachten op beschermde soorten en er tevens geen verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet worden overtreden. Een ontheffing is alleen noodzakelijk als daadwerkelijk de verbodsbepalingen worden overtreden. Het voorleggen van de maatregelen aan het bevoegd gezag is daarmee dus niet noodzakelijk. Gezien bovenstaande, is de gemeente van mening er voldoende onderzoek is uitgevoerd, er tevens voldoende maatregelen worden getroffen om effecten te voorkomen danwel te compenseren en dat conform het 'nee, tenzij'-principe is gehandeld.
Zienswijze: 2 Boekingsnummer: 78150 Indiener: fam. Konings-Hinderdael Antoon Coolenlaan 2 5582 EL Waalre Dagtekening : 2 juni 2013 Ingekomen : 4 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze:	Reactie gemeente: Onderstaand volgt puntsgewijs de reactie van de gemeente: 1. Zie zienswijze 1, punt 1. 2. Zie zienswijze 1, punt 2. 3. Zoals indiener zelf aangeeft volgt het bestemmingsplan "Oude Spoorbaantracé" een eigen juridische procedure met een eigen tijdsplan. De aanleg van het fietspad levert bovendien weliswaar een bijdrage aan het behalen van de doelen van het Gebiedsakoord N69, maar is niet afhankelijk van de overige maatregelen. Het fietspad heeft waarde als een op zichzelf staand initiatief en kan gezien de (relatief) geringe omvang van het project vooruitlopen op de aanleg van een Westparallel dat een eigen tijdsplan heeft.

Indiener heeft bezwaar tegen de vaststelling van het bestemmingsplan Oude Spoorbaantracé en voert hiervoor de volgende argumenten aan: - Bestemmingsplan dient niet in het kader van het Gebiedsakkoord N69 te worden beschouwd, maar als losstaand onderdeel. Er dient dan ook een zelfstandige afweging aan het ontwerpbestemmingsplan ten grondslag te liggen, gebaseerd op een “goede ruimtelijke ordening”. - Nut en noodzaak van het fietspad zijn niet onderbouwd, omdat het gebruikerspotentieel onvoldoende en op basis van oude informatie is aangetoond, waardoor aanleg van een fietspad niet opweegt tegen de aantasting van natuur. Algemene beginselen van behoorlijk bestuur, in het bijzonder het motiverings- en zorgvuldigheidsbeginsel worden aldus geschonden. - Waarom moet het fietspad er al in 2014 liggen, terwijl de weg er zeker 8 tot 10 jaar nog niet zal komen? - De aantasting/herbegrenzing van de EHS niet volgens het Nee, tenzij-principe is onderbouwd op de volgende punten: - Een onderbouwing dat alternatief van een fietsverbinding via de N69 geen reëel alternatief vormt ontbreekt. - Groot openbaar belang ontbreekt. - Onvoldoende onderzoek effecten op wezenlijke kenmerken en waarden. - Er is mogelijk sprake van overtreding van de Flora- en faunawet en er een noodzaak is van een ontheffing. - Effect van doorsnijding is te weinig onderzocht, waarom worden overal ecoducten aangelegd en wordt hier het tegenovergestelde gedaan? - De effecten van het fietspad zijn te weinig onderzocht om de conclusie in de MER-beoordeling in paragraaf 5.1.1 van de toelichting te staven. Bovendien zijn er geen alternatieven onderzocht. - Fietspad leidt tot sociale onveiligheid en verkeersonveiligheid. - Verlichting en oneigenlijk gebruik fietspad doen afbreuk aan woon- en leefgenot. - Omrijdend verkeer leidt tot luchtverontreiniging. - Onderbouwing van de financiële uitvoerbaarheid, met name ten aanzien van het subsidietraject en relatie tot overige maatregelen in Gebiedsakkoord ontbreekt.	- Zie zienswijze 1, punt 3. - Zie zienswijze 1, punt 4. - De effecten van de aanleg van een fietsverbinding met verlichting zijn uitgebreid onderzocht (zie ook zienswijze 1, punt 3 en 4). Het effect van verlichting is in deze onderzoeken meegenomen. Dit geldt ook voor de doorsnijding. Bovendien kan een fietsverbinding voor niet-gemotoriseerd verkeer niet worden vergeleken met de A2 of de N396 tussen Leende en Valkenswaard. Deze wegen zijn door de verkeersdruk daadwerkelijke, fysieke barrières voor de meeste soorten fauna. Het nieuwe fietspad over een bestaand pad is dit niet. In het compensatieplan is overigens ook ingegaan op het aspect barrièrewerking. De soorten die mogelijk barrièrewerking ondervinden van de aanleg van de fietsverbinding (heikikker, poelkikker en levendbarende hagedis) worden gecompenseerd door de aanleg van faunapassages. Bovendien worden de bosranden ecologisch ingericht, waardoor er een meerwaarde ten opzichte van de huidige situatie ontstaat. - De MER-beoordeling in de toelichting betreft een vormvrije MER-beoordeling. De aanleg van een fietspad is namelijk niet m.e.r.-beoordelingsplichtig of m.e.r.-plichtig op basis van de Wet milieubeheer en de drempelwaarden in bijlage 1, onderdeel C en D van het Besluit m.e.r. Naar aanleiding van een uitspraak van het Europees Hof moet echter altijd worden beoordeeld of er sprake is van ernstige milieugevolgen, ook bij projecten onder de in het Besluit m.e.r. opgenomen drempelwaarden. Hoe dit gedaan moet worden staat niet vast, vandaar de term Vormvrije m.e.r.-beoordeling. Alternatievenonderzoek is in de vormvrije m.e.r.-beoordeling niet aan de orde. Voor het aspect ecologie zijn in het kader van de EHS-herbegrenzing wel alternatieven benoemd. (zie zienswijze 1, punt 3 en 4). Een integrale beoordeling van deze alternatieven op alle milieueffecten is echter niet aan de orde. Dit zou een buitenproportionele onderzoekslast voor (relatief) kleinschalige projecten opleveren. Voor de fietsverbinding over het oude spoorbaantracé die is vastgelegd in het bestemmingsplan heeft overigens wel een onderzoek naar milieueffecten plaatsgevonden dat gedegen is uitgevoerd. Er is voldoende inzicht in de effecten van het bestemmingsplan. De effecten op ecologie (EHS) worden volledig gecompenseerd. Ten aanzien van de alternatieven wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 1, punt 3a). - Het waarborgen van sociale veiligheid is een belangrijk uitgangspunt van het fietspad, met name vanwege de ligging in het bos. Van sociale veiligheid is er alleen sprake wanneer gebruikers van het fietspad voldoende zichtbaar zijn voor anderen. Wanneer het donker is, moet de zichtbaarheid normaal gesproken 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 die 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 in de nacht de indruk hebben dat het fietspad veilig gebruikt kan worden, omdat het voldoende is verlicht. Op deze 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 stimulering van het woon-werk verkeer. 's Nachts zijn voldoende andere fietspaden beschikbaar die zowel verlicht zijn, als waar ook autoverkeer zorgt voor voldoende zichtbaarheid. Wij zien geen relatie tussen het aanleggen van een fietsverbinding en een verhoogde kans op criminaliteit. Het bosgebied wordt toegankelijker voor fietsverkeer, maar voor auto's zal het bosgebied niet langer toegankelijk zijn. Dit zal criminaliteit in de vorm van inbraken en dergelijke in ieder geval niet doen toenemen. Bovendien is er door het verwachte aantal gebruikers meer sociale controle dan nu het geval is. Er is geen sprake van verkeersonveiligheid. De kruising met de Willbrorduslaan wordt heringericht om de verkeersveiligheid ter plaatse te kunnen borgen. Daarnaast wordt het fietspad zelf ingericht om veilig en comfortabel fietsverkeer te faciliteren. Vandaar ook de breedte van de verbinding (in tegenstelling tot de bestaande fietspaden). 9. De verlichting behorende bij het fietspad is in dit deel van het plangebied op een afstand van ongeveer 150 meter van de dichtsbijgelegen straat (Vincent Cleerdinlaan) gelegen. Hiertussen ligt nog één woning op ongeveer 55 meter van de fietsverbinding. In het gehele plangebied wordt nieuwe verlichting aangelegd op een minimale afstand van circa 38 meter tot aan een woning. De verlichting wordt vanuit ecologisch oogpunt dusdanig afgesteld dat dit zo weinig mogelijk lichthinder oplevert. Er wordt LED-verlichting toegepast, waarvan bekend is dat op een dergelijke afstand geen lichthinder te verwachten is. Bovendien is het tussenliggende terrein bos. Lichthinder achten wij niet aan de orde. Van horizonvervuiling is sprake wanneer er grootschalige opgaande elementen in een zichtlijn komen te staan. Ook daar is geen sprake van. Om oneigenlijk gebruik van de fietsverbinding tegen te gaan zullen fysieke maatregelen worden getroffen om de toegang tot het bos voor quads,
--	--

	brommobielen en auto's te verhinderen. Om snor- , bromfietsen en motoren te weren zijn controles noodzakelijk. Het huidige gebruik van het bos als crossbaan, zoals dit door indiener wordt aangegeven, zal door fysieke maatregelen worden verminderd en bemoeilijkt. Daarnaast lijkt het onwaarschijnlijk dat een fietsverbinding over het Oude Spoorbaantracé aantrekkelijker is voor cross motoren dan het huidige zandpad. 10. Indiener geeft in de zienswijze aan dat aan het eind van de Masrootlaan autoverkeer het fietspad niet meer kan kruisen en dat dit zal leiden tot omrijden en meer luchtverontreiniging. Het gaat hier echter om een zandpad in het bos waar zeer weinig verkeer komt. De negatieve effecten van omrijdafstanden worden ruimschoots gecompenseerd door de positieve effecten van de fietsverbinding. 11. Het benodigde geld voor de realisatie van het fietspad is geheel opgenomen in de begroting van de gemeente Waalre. Daarmee is de financiële uitvoerbaarheid van het project geborgd. De begrote financiële middelen bestaan o.a. uit een subsidie die is toegekend in het kader van het programma Fiets Filevrij. Deze subsidie staat los van de overige maatregelen in het Gebiedsakkoord. De fietsverbinding Oude Spoorbaantracé is één van de 16 fietsprojecten in Nederland die zijn geselecteerd in het kader van het programma Fiets Filevrij en waarvoor dus gelden beschikbaar zijn gesteld. Met betrekking tot de prioriteiten van de gemeente in relatie tot financiering wordt het volgende gesteld. Het fietspad is een verantwoorde uitgave voor de gemeente Waalre die bovendien in de toekomst een belangrijke meerwaarde voor de gemeente kan opleveren. Uit een vergelijking van de bestaande fietspaden en de nieuw aan te leggen fietsverbinding "Oude Spoorbaantracé" blijkt dat het niet mogelijk is om eenzelfde effect te bereiken op het leefklimaat en de fietsveiligheid door het opwaarderen van bestaande fietsroutes. Bovendien wordt geconcludeerd dat dit vele malen meer kosten met zich zal meebrengen (zie memo in bijlage 1). De kosten voor de gemeente Waalre voor het aanleggen van de fietsverbinding zijn bovendien relatief gering. Een groot deel van de aanlegkosten wordt gedragen door een subsidie verkregen uit het programma Fiets Filevrij. Tot slot levert een reductie van het aantal autokilometers een belangrijke kostenbesparing op. Het DTU Transport, (Technical University of Denmark) heeft becijferd dat een autokilometer de maatschappij ongeveer zes keer zoveel kost als een fietskilometer. In dit onderzoek dat is gepubliceerd in Collection of Cycle Concepts 2012 van de Cycling Embassy of Denmark werd gekeken naar de kosten die verband houden met het voertuiggebruik, de tijd die men nodig heeft voor een verplaatsing, maar ook uitgaven die verband houden met
--	---

	verkeersonveiligheid, de impact op het milieu en de files .
Zienswijze: 3 Boekingsnummer: 78156 Indiener: R. Heutinck Vincent Cleerdinlaan 6 5582 EK Waalre Dagtekening : juni 2013 Ingekomen : 5 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Indiener heeft bezwaar tegen de vaststelling van het bestemmingsplan Oude Spoorbaantracé en voert hiervoor de volgende argumenten aan: - Bestemmingsplan dient niet in het kader van het Gebiedsakkoord N69 te worden beschouwd, maar als losstaand onderdeel. Er dient dan ook een zelfstandige afweging aan het ontwerpbestemmingsplan ten grondslag te liggen, gebaseerd op een “goede ruimtelijke ordening”. - Nut en noodzaak van het fietspad zijn niet onderbouwd, omdat het gebruikerspotentieel onvoldoende en op basis van oude informatie is aangetoond, waardoor aanleg van een fietspad niet opweegt tegen de aantasting van natuur. - Waarom moet het fietspad er al in 2014 liggen, terwijl de weg er zeker 8 tot 10 jaar nog niet zal komen? - De aantasting/herbegrenzing van de EHS niet volgens het Nee, tenzij-principe is onderbouwd op de volgende punten: - Een onderbouwing dat alternatief van een fietsverbinding via de N69 geen reëel alternatief vormt ontbreekt. - Groot openbaar belang ontbreekt. - Onvoldoende onderzoek effecten op wezenlijke kenmerken en waarden. - Er is mogelijk sprake van overtreding van de Flora- en faunawet en er een noodzaak is van een ontheffing. - Er is te weinig aandacht besteed aan alternatieven in het kader van de MER-beoordeling. - Fietspad leidt tot sociale onveiligheid en verkeersonveiligheid. Het fietspad zal gebruikt worden als racebaan voor gemotoriseerd verkeer.	Reactie gemeente: Onderstaand volgt puntsgewijs de reactie van de gemeente: - Zie zienswijze 1, punt 1. - Zie zienswijze 1, punt 2. - Zie zienswijze 2, punt 3. - Zie zienswijze 1, punt 3. - Zie zienswijze 1, punt 4. - Zie zienswijze 2, punt 7. - Zie zienswijze 2, punt 8. - Zie zienswijze 2, punt 9. - Zie zienswijze 2, punt 10. - In het natuurcompensatieplan wordt uitgegaan van de oppervlakte EHS die verloren zal gaan. Dit betreft die gronden die permanent aan de EHS worden onttrokken. Dit zal uitsluitend het fietspad zelf zijn, waarvan de breedte in de regels is vastgelegd op 3,5 en 2,4 meter. De bermen van het fietspad zullen ecologisch worden beheerd en zodoende hun waarde als EHS behouden. Bestaande fietspaden met bijbehorende bermen zijn nu overal in de provincie eveneens onderdeel van de EHS. De tijdelijke effecten van de aanleg van bekabeling voor verlichting vormen geen basis voor de EHS-herbegrenzing. Op basis van uw zienswijze wordt wel een wijziging in het bestemmingsplan doorgevoerd. In de bestemmingsomschrijving van de bestemming “Verkeer – Fietspad” wordt namelijk ook de mogelijkheid geboden tot de aanleg van voetpaden en parkeervoorzieningen. Deze functies kunnen wel een permanente onttrekking van gronden aan de EHS tot gevolg hebben en zijn om die reden uit de bestemmingsomschrijving geschrapt. Ten aanzien van het afsluiten van wegen en paden stelt indiener dat deze niet als compenserende maatregel opgevoerd mag worden, omdat het afsluiten van wegen en paden nu al gerealiseerd kan worden, waardoor de versnippering nu al zal afnemen. De gemeente is van mening dat het al dan niet eerder uitvoeren van maatregelen geen belemmering vormt voor het opvoeren van compensatiemaatregelen voor de versturende werking van een fietsverbinding. In het compensatieplan is het afsluiten van zandpaden (terecht) genoemd als een compensatiemaatregel voor de fietsverbinding. - Zie zienswijze 2, punt 11.

8. Verlichting en oneigenlijk gebruik fietspad doen afbreuk aan woon- en leefgenot. 9. Omrijdend verkeer levert extra luchtverontreiniging op. 10. In het natuurcompensatieplan wordt uitgegaan van werkzaamheden ter plaats van het fietspad en niet daarbuiten. De verlichting en bekabeling vormen geen onderdeel hiervan en het compensatieplan voldoet dus niet. Het afsluiten van wegen en paden zou niet als compensatie mogen worden opgevoerd. 11. Onderbouwing van de financiële uitvoerbaarheid, met name ten aanzien van het subsidietraject en relatie tot overige maatregelen in Gebiedsakkoord ontbreekt.	
Zienswijze: 4 Boekingsnummer: 78178 Indiener: N.W. van den Berge Vasrootlaan 12 5582 VC Waalre Dagtekening : 1 juni 2013 Ingekomen : 4 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Indiener heeft bezwaar tegen de vaststelling van het bestemmingsplan Oude Spoorbaantracé en voert hiervoor de volgende argumenten aan: - Bestemmingsplan dient niet in het kader van het Gebiedsakkoord N69 te worden beschouwd, maar als losstaand onderdeel. Er dient dan ook een zelfstandige afweging aan het ontwerpbestemmingsplan ten grondslag te liggen, gebaseerd op een "goede ruimtelijke ordening". - Nut en noodzaak van het fietspad zijn niet onderbouwd, omdat het gebruikerspotentieel onvoldoende en op basis van oude informatie is aangetoond, waardoor aanleg van een fietspad niet opweegt tegen de aantasting van natuur. Algemene beginselen van behoorlijk bestuur, in het bijzonder het motiverings- en zorgvuldigheidsbeginsel worden aldus geschonden. - Waarom moet het fietspad er al in 2014 liggen, terwijl de weg er zeker 8 tot 10 jaar nog niet zal komen? - De aantasting/herbegrenzing van de EHS niet volgens het Nee, tenzij-principe is	Reactie gemeente: Onderstaand volgt puntsgewijs de reactie van de gemeente: - Zie zienswijze 1, punt 1. - Zie zienswijze 1, punt 2. - Zie zienswijze 2, punt 3. - Zie zienswijze 1, punt 3. - Zie zienswijze 1, punt 4. - Zie zienswijze 2, punt 7. - Voor een algemene reactie m.b.t. verkeersveiligheid en sociale veiligheid zie zienswijze 2, punt 8. Met betrekking tot de aansluiting op de Professor Holstlaan: Bij de beantwoording van de inspraakreacties in het Eindverslag Inspraak en Vooroverleg heeft de gemeente hier het volgende over geschreven: <i>"De bedoelde kruising maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan 'Oude Spoorbaantracé'. Aangesloten wordt op de huidige (twee-richtingen) fietsstructuur"</i>. Aanvullend kan worden gesteld dat hier aan beide zijden van de weg een twee-richtingen fietspad aanwezig is. De noodzaak tot het creëren van een oversteek is niet aanwezig. - Zie zienswijze 2, punt 9. - Zie zienswijze 2, punt 10. - Zie zienswijze 3, punt 10. - Zie zienswijze 2, punt 11.

onderbouwd op de volgende punten: - Een onderbouwing dat alternatief van een fietsverbinding via de N69 geen reëel alternatief vormt ontbreekt. - Groot openbaar belang ontbreekt. - Onvoldoende onderzoek effecten op wezenlijke kenmerken en waarden. - Er is mogelijk sprake van overtreding van de Flora- en faunawet en er een noodzaak is van een ontheffing. - Er is te weinig aandacht besteed aan alternatieven in het kader van de MER-beoordeling. - Fietspad leidt tot sociale onveiligheid en verkeersonveiligheid. Specifiek de aansluiting met de Professor Holstlaan is niet onderzocht. - Verlichting en oneigenlijk gebruik fietspad doen afbreuk aan woon- en leefgenot. - Omrijdend verkeer levert extra luchtverontreiniging op. - In het natuurcompensatieplan wordt uitgegaan van werkzaamheden ter plaatse van het fietspad en niet daarbuiten. De verlichting en bekabeling vormen geen onderdeel hiervan en het compensatieplan voldoet dus niet. - Onderbouwing van de financiële uitvoerbaarheid, met name ten aanzien van het subsidietraject en relatie tot overige maatregelen in Gebiedsakkoord ontbreekt.	
Zienswijze:5 Boekingsnummer: 78207 Indiener: V.H.B.M. Reijers Parklaan 19 5582 KK Waalre Dagtekening : 2 juni 2013 Ingekomen : 5 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2.
Zienswijze:6	Reactie gemeente:

Boekingsnummer: 78201 Indiener: B.P. Hiddinga Willibrorduslaan 132a 5581 GJ Waalre Dagtekening : 4 mei 2013 Ingekomen : 5 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Indiener heeft bezwaar tegen de vaststelling van het bestemmingsplan Oude Spoorbaantracé en voert hiervoor de volgende argumenten aan: 1. In de reactienota behorende bij de notitie Reikwijdte en detailniveau ProjectMER Grenscorridor N69 wordt het fietspad niet in de MER-procedure meegenomen, maar is het de verantwoordelijkheid van de gemeenten Valkenswaard en Waalre. Waalre moet zijn eigen afweging dus maken en geen relatie leggen met het maatregelenpakket. 2. Het fietspad moet niet worden aangelegd omdat er geen verbetering van het verkeersprobleem aan kan worden toegekend. 3. Nut en noodzaak ontbreken. 4. Men moet alternatieven onderzoeken volgens de Ladder van Verdaas: a. Noordelijk deel: Dirk van Hornelaan. b. Zuidelijk deel Lissevenlaan of Molenstraat en verder.	Onderstaand volgt puntsgewijs de reactie van de gemeente: 1. Zie zienswijze 1, punt 1. <i>Aanvullend:</i> In het projectMER voor de N69 kan ervoor worden gekozen om het fietspad niet mee te nemen, omdat op basis van de eerdere onderzoeksresultaten uit het planMER nu kan worden ingezoomd op (uitsluitend) het traject van de Westparallel om een vergelijking van effecten van de alternatieven voor dit traject optimaal te laten verlopen. 2. Zie zienswijze 1, antwoord 3. 3. Zie zienswijze 1, antwoord 2. 4. Zie zienswijze 4, antwoord 3 en zienswijze 1, antwoord 3. <i>Aanvullend:</i> Ook de genoemde alternatieven voldoen niet aan de ontwerpuitgangspunten en randvoorwaarden die een snelle fietsverbinding succesvol laten zijn (zie memo “Nut en noodzaak” in bijlage 1).
Zienswijze:7 Boekingsnummer: 78180 Indiener: J.P ten Have Vasrootlaan 14 5582 VC Waalre Dagtekening : 3 juni 2013 Ingekomen : 3 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Indiener heeft bezwaar tegen de vaststelling van het bestemmingsplan Oude Spoorbaantracé en voert hiervoor de volgende argumenten aan: 1. Er is geen bevredigend antwoord gekomen op enkele vragen in de eerdere inspraakperiode.	Reactie gemeente: Onderstaand volgt puntsgewijs de reactie van de gemeente: 1. In het Eindverslag Inspraak en vooroverleg was inderdaad een verkeerde verwijzing naar een antwoordnummer opgenomen. Dat neemt niet weg dat in het eindverslag wel degelijk inhoudelijk is ingegaan op uw vragen/commentaar. Daarnaast wordt in de zienswijze gesteld dat niet wordt aangetoond dat er sprake is van een toename van fietsgebruik ten koste van de auto en een afname van de filevertraging. Op basis van een onderzoek naar nut en noodzaak door DHV en een second opinion door Accent Adviseurs is aangetoond dat een juist ontworpen, snelle fietsverbinding bijdraagt aan de modal shift van autogebruik naar fietsgebruik. Dit houdt in dat er sprake is van een toename van het fietsgebruik ten koste van de auto en een afname van de filevertraging. . Indiener levert geen onderbouwde gegevens aan die het tegendeel beweren. Ten aanzien van de opmerking in de zienswijze m.b.t. punt 8 uit de inspraakreactie (zie Eindverslag Inspraak en vooroverleg, inspraakreactie 23);

2. Bestemmingsplan dient niet in het kader van het Gebiedsakkoord N69 te worden beschouwd, maar als losstaand onderdeel. Er dient dan ook een zelfstandige afweging aan het ontwerpbestemmingsplan ten grondslag te liggen, gebaseerd op een “goede ruimtelijke ordening”. 3. Nut en noodzaak van het fietspad zijn niet onderbouwd, omdat het gebruikerspotentieel onvoldoende en op basis van oude informatie is aangetoond, waardoor aanleg van een fietspad niet opweegt tegen de aantasting van natuur. Indiener gaat specifiek in op enkele in de bij het eindverslag Inspraak en vooroverleg gevoegde bijlage m.b.t. nut en noodzaak. 4. De aantasting/herbegrenzing van de EHS niet volgens het Nee, tenzij-principe is onderbouwd op de volgende punten: a. Een onderbouwing dat alternatief van een fietsverbinding via de N69 geen reëel alternatief vormt ontbreekt. b. Groot openbaar belang ontbreekt. c. Onvoldoende onderzoek effecten op wezenlijke kenmerken en waarden. 5. Er is mogelijk sprake van overtreding van de Flora- en faunawet en er een noodzaak is van een ontheffing. 6. Er is te weinig aandacht besteed aan alternatieven in het kader van de MER-beoordeling. 7. Fietspad leidt tot sociale onveiligheid en verkeersonveiligheid. Het fietspad zal gebruikt worden als racebaan voor gemotoriseerd verkeer. 8. Verlichting en oneigenlijk gebruik fietspad doen afbreuk aan woon- en leefgenot. 9. Omrijdend verkeer levert extra luchtverontreiniging op. 10. In het natuurcompensatieplan wordt uitgegaan van werkzaamheden ter plaatse van het fietspad en niet daarbuiten. De verlichting en bekabeling vormen geen onderdeel hiervan en het compensatieplan voldoet dus niet. 11. Onderbouwing van de financiële uitvoerbaarheid, met name ten aanzien van het subsidietraject en relatie tot overige maatregelen in Gebiedsakkoord ontbreekt.	deze is inderdaad niet beantwoord. Het minimaliseren van de (ruimtelijke) impact van de fietsverbinding in het bos door deze smaller te maken en door verlichting weg te laten is reeds in het eerste ontwerpstadium onderwerp van onderzoek geweest. Zoals reeds eerder aangegeven is verlichting (zienswijze 2, punt 8) een wezenlijk onderdeel voor het waarborgen van sociale veiligheid. De breedte van het fietspad is afgestemd op de nieuwe ontwerpseisen en ontwerpssnelheden voor moderne fietsverbindingen in relatie tot de verkeersveiligheid. De aftakking richting Dommelen kan smaller worden, omdat dit niet de hoofdroute betreft. 2. Zie zienswijze 1, punt 1. 3. Zie zienswijze 1, punt 2. 4. Zie zienswijze 1, punt 3. 5. Zie zienswijze 1, punt 4. 6. Zie zienswijze 2, punt 7. 7. Zie zienswijze 2, punt 8. <i>Aanvullend:</i> de verwachting dat de fietsverbinding gebruikt zal worden als racebaan voor gemotoriseerd verkeer is nergens op gestoeld. Om oneigenlijk gebruik van de fietsverbinding tegen te gaan zullen fysieke maatregelen worden getroffen om de toegang tot het bos voor quads, brommobielen en auto's te verhinderen. Daarnaast zal oneigenlijk gebruik door overig gemotoriseerd verkeer worden tegengegaan door het instellen en handhaven van een verbod voor gemotoriseerd verkeer. 8. Zie zienswijze 2, punt 9. 9. Zie zienswijze 2, punt 10. 10. Zie zienswijze 3, punt 10. 11. Zie zienswijze 2, punt 11.
Zienswijze:8 Boekingsnummer: 78125 Indiener:	Reactie gemeente De zienswijze sluit inhoudelijk aan bij zienswijze 2. Voor de beantwoording, zie reactie 2.

J. Meijer Vincent Cleerdinlaan 18 5582 EK Waalre Dagtekening : 2 juni 2013 Ingekomen : 4 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Indiener sluit zich aan bij een ingezonden stuk in weekblad De Schakel. In dit stuk worden het nut en de noodzaak van het fietspad in twijfel getrokken en wordt betoogt dat aanleg ervan niet dusdanig veel voordelen oplevert dat dit vernietiging van natuurwaarden rechtvaardigt. Daarnaast moet het fietspad niet als onderdeel van een afsprakenpakket, maar als zelfstandig object worden beoordeeld.	
Zienswijze:9 Boekingsnummer: 78104 Indiener: M. Evers en N.J.M. Kootstra August Sniederslaan 9 5582 EM Waalre Dagtekening : 1 juni 2013 Ingekomen : 3 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Indiener heeft bezwaar tegen de vaststelling van het bestemmingsplan Oude Spoorbaantracé en voert hiervoor de volgende argumenten aan: 1. In de reactienota behorende bij de notitie Reikdwijde en detailniveau ProjectMER Grenscorridor N69 wordt het fietspad niet in de MER-procedure meegenomen, maar is het de verantwoordelijkheid van de gemeenten Valkenswaard en Waalre. Waalre moet zijn eigen afweging dus maken en geen relatie leggen met het maatregelenpakket. 2. Nut en noodzaak van het fietspad zijn niet onderbouwd, omdat het gebruikerspotentieel onvoldoende en op basis van oude informatie is aangetoond, waardoor aanleg van een fietspad niet opweegt tegen de aantasting van natuur. 3. Waarom moet het fietspad er al in 2014 liggen, terwijl de weg er zeker 8 tot 10 jaar nog niet zal komen? 4. De aantasting/herbegrenzing van de EHS niet volgens het Nee, tenzij-principe is	Reactie gemeente Onderstaand volgt puntsgewijs de reactie van de gemeente: 1. Zie zienswijze 6, punt 1. 2. Zie zienswijze 1, punt 2. 3. Zie zienswijze 2, punt 3. 4. Zie zienswijze 1, punt 3. 5. Zie zienswijze 1, punt 4. 6. Zie zienswijze 2, punt 7. 7. Zie zienswijze 4, punt 7. 8. Zie zienswijze 2, punt 8. 9. Zie zienswijze 3, punt 10. 10. Zie zienswijze 2, punt 11. 11. De vraag of er sprake is van NIMBY of niet is in het kader van de vaststelling van een bestemmingsplan niet relevant. Wanneer er sprake is van een ruimtelijk besluit, moet daar een goede ruimtelijke ordening aan ten grondslag liggen. De vele omwonenden die een zienswijze hebben ingediend kunnen ook oprechte zorgen hebben over de ruimtelijke consequenties van het bestemmingsplan Oude Spoorbaantracé zonder daarbij hun eigen belang voorop te stellen.

onderbouwd op de volgende punten: - Een onderbouwing dat alternatief van een fietsverbinding via de N69 geen reëel alternatief vormt ontbreekt. - Groot openbaar belang ontbreekt. - Onvoldoende onderzoek effecten op wezenlijke kenmerken en waarden. - Er is mogelijk sprake van overtreding van de Flora- en faunawet en er een noodzaak is van een ontheffing. - Er is te weinig aandacht besteed aan alternatieven in het kader van de MER-beoordeling. - Fietspad leidt tot sociale onveiligheid en verkeersonveiligheid. Specifiek de aansluiting met de Professor Holstlaan is niet onderzocht. - Verlichting en oneigenlijk gebruik fietspad doen afbreuk aan woon- en leefgenot. - In het natuurcompensatieplan wordt uitgegaan van werkzaamheden ter plaatse van het fietspad en niet daarbuiten. De verlichting en bekabeling vormen geen onderdeel hiervan en het compensatieplan voldoet dus niet. - Onderbouwing van de financiële uitvoerbaarheid, met name ten aanzien van het subsidietraject en relatie tot overige maatregelen in Gebiedsakkoord ontbreekt. - Zienswijzen komen niet voort uit een NIMBY-gedachte, maar uit zorg voor natuur en het groene karakter van het gebied.	
Zienswijze:10 Boekingsnummer: 77954 Indiener: IVN Valkenswaard- Waalre H.J. Bergmans Vincent van Goghlaan 2 5581 JM Waalre Dagtekening : 27 mei 2013 Ingekomen : 29 mei 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Indiener refereert aan de eerdere inspraakreactie op het voorontwerp van het bestemmingsplan en stelt de vraag waarom er geen aandacht is besteed aan de aansluitingen op de Burgemeester Mollaan en de Heikantstraat.	Reactie gemeente Wij begrijpen uw reactie, maar zoals u in uw zienswijze ook al aangeeft liggen deze wegen buiten het plangebied. In het Eindverslag Inspraak en vooroverleg is aangegeven dat bij de technische uitwerking van het plan wel degelijk rekening gehouden wordt met de aansluitingen op de Heikantstraat en de Burgemeester Mollaan/Professor Holstlaan. Ten behoeve van het overstekend fietsverkeer op de Heikantstraat richting Dommelen zullen twee oversteken verkeersveiliger worden ingericht. Bij de Professor van Holstlaan is reeds een tweerichtingenfietspad aan de westzijde van de weg aanwezig. Het maken van een oversteek hier is niet noodzakelijk.
Zienswijze:11 Boekingsnummer: 74676 Indiener:	Reactie gemeente Onderstaand volgt puntsgewijs de reactie van de gemeente: - Zie zienswijze 1, punt 2. - De recreatieve route over de Spoordijk gaat niet verloren, maar wordt voor

E.S. Claassen Bolkshoevel 53 5581 VC Waalre Dagtekening : 27 mei 2013, resp. 28 mei Ingekomen : 27 mei 2013, resp. 28 mei Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Indiener heeft bezwaar tegen de vaststelling van het bestemmingsplan Oude Spoorbaantracé en voert hiervoor de volgende argumenten aan: 1. Nut en noodzaak zijn niet voldoende aangetoond. 2. Een veelgebruikte recreatieve route (Oude Spoordijk) gaat verloren. 3. Fietspaden langs de N69 of langs de Heikantstraat zijn goede alternatieven voor Oude Spoorbaantracé. 4. Fietsverbinding richting Dommelen heeft geen nut. 5. Sociale veiligheid wordt in twijfel getrokken. 6. De kosten voor de aanleg van het fietspad kunnen beter worden geïnvesteerd in sociale zaken (specifiek gemeenschapshuizen). 7. Fietspad Oude Spoorbaantracé is geen conditio sine qua non voor de realisatie van de Westparallel.	fietsverkeer toegankelijk gemaakt. Wandelen over de fietsverbinding is (zeker buiten de spits tijden) zeer goed mogelijk. Aangezien woon-werk fietsverkeer vaak plaatsvindt buiten de tijden dat het de Oude Spoordijk recreatief het meest wordt gebruikt, is dubbelgebruik zeer goed mogelijk. Bovendien wordt het gehele bos tussen Valkenswaard en Waalre druk gebruikt door wandelaars en voor andere vormen van recreatie. Er zijn voldoende andere wandelpaden. 3. Zie zienswijze 1, punt 3 en memo "Nut en noodzaak" in bijlage 1. 4. De fietsverbinding richting Dommelen is toegevoegd om fietsers een goede verbinding te geven met het fietspad over het Oude Spoorbaantracé. Door te stellen dat fietsverkeer van en naar Dommelen beter gebruik kan maken van de bestaande fietspaden langs de Heikantstraat wordt in de zienswijze teruggegrepen op de argumentatie in punt 3. Aangetoond is (zie bijlage) dat deze fietspaden niet de mogelijkheden bieden voor het realiseren van de modal shift die een nieuwe hoogwaardige verbinding wel biedt. 5. Zie zienswijze 2, punt 8. 6. Zie zienswijze 2, antwoord 11. Aanvullend: In dit bestemmingsplan wordt niet de afweging gemaakt of geld beter aan andere zaken uitgegeven zou kunnen worden. Het gaat erom dat er een onderbouwd ruimtelijk besluit wordt genomen dat financieel uitvoerbaar is. Dit is het geval. 7. Zie zienswijze 1, punt 1.
Zienswijze:12 Boekingsnummer: 78206 Indiener: M.J.W. van Tongeren Willibrorduslaan 105 5581 GC Waalre Dagtekening : 4 juni 2013 Ingekomen : 4 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Indiener geeft aan dat: 1. De aantasting/herbegrenzing van de EHS niet volgens het Nee, tenzij-principe is onderbouwd op de volgende punten: a. Nut en noodzaak en onderzoek naar alternatieve locaties ontbreekt. b. Groot openbaar belang ontbreekt.	Onderstaand volgt puntsgewijs de reactie van de gemeente: 1. Zie zienswijze 1, punt 3. 2. Indiener stelt dat de aantasting van de EHS beperkt kan worden door de masthoogte van de verlichting te verlagen van 8 meter naar 3 meter. Zoals in het compensatieplan is aangegeven, is verlichting noodzakelijk voor de sociale veiligheid van het fietspad. Het versturende effect wordt zoveel als mogelijk te niet gedaan door toepassing van LED armatuur met beperkte lichtintensiteit en branduur (het fietspad wordt slechts verlicht tussen 06.30 uur en 20.00 uur). Hierdoor zal er geen verlichting zijn in het voorjaar en de zomer (de belangrijkste periode voor fauna). Bij de verlichting wordt gebruik gemaakt van minimale verlichting niveaus die nodig zijn om de verkeerskundige aspecten en sociale veiligheid te kunnen garanderen. Deze randvoorwaarden worden meegenomen in de verlichtingsberekeningen. Langs de hoofdroute van het fietspad komen lichtmasten van 6 meter hoog, met een onderlinge afstand van 30 meter. Wanneer masten van 3 meter worden toegepast, zal de noodzakelijke mastafstand 15 meter bedragen. Dit betekent dus een verdubbeling van het

c. Er zijn voldoende alternatieven (bestaande paden en fietspaden) om effecten op wezenlijke kenmerken en waarden te voorkomen. - Effecten beperkt kunnen worden door bouwhoogte lantaarnpalen terug te brengen tot max 3 meter. - De Ladder van Verdaas niet is doorlopen. - Er onveilige verkeerssituaties ontstaan bij de Willibrorduslaan. - Er door de aanleg van het fietspad meer verkeer op de Willibrorduslaan zal ontstaan en de geluidbelasting (die de voorkeursgrenswaarde reeds overschrijdt) en de luchtverontreiniging zal toenemen. - De kruising met de Burgemeester Mollaan is niet meegenomen in de plannen. Dit heeft ook financiële consequenties. - Financiële haalbaarheid is onvoldoende onderbouwd.	aantal masten. De gemeente is van mening dat verlaging van de lichtmasthoogte geen beperking van de verstoring oplevert. - Het fietspad Oude Spoorbaantracé maakt onderdeel uit van het gebiedsakkoord “grenscorridor N69”. Het maatregelenpakket zoals dat is beschreven in het gebiedsakkoord, is een uitgebalanceerd pakket dat is opgesteld volgens de Ladder van Verdaas. Dit komt erop neer dat voor er ingrijpende maatregelen, als nieuwe infrastructuur zoals de beoogde Westparallel, er eerst minder ingrijpende maatregelen getroffen dienen te worden. Deze maatregelen zetten in op het terugdringen van het autogebruik. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan de verbetering van de leefbaarheid (lucht en geluid) en bereikbaarheid (terugdringen files). Het fietspad is naar onze mening dan ook een wezenlijk onderdeel in het maatregelenpakket en staat daarmee niet op zichzelf. Mede het pakket Nulplus maakt het mogelijk om uiteindelijk de Westparallel te realiseren. - Zoals aangegeven in het Eindverslag Inspraak en vooroverleg bestrijden wij dat er extra onveilige verkeerssituaties ontstaan bij de Willibrorduslaan (zie ook zienswijze 2, punt 8). Indien er toont ook niet onderbouwd aan dat hier wel sprake van zou zijn. - Deze stelling is nergens op gebaseerd en feitelijk onjuist. De aanleg van de fietsverbinding heeft geen enkele relatie met de verkeersintensiteiten op de Willibrorduslaan. - Wij gaan ervan uit dat u met de aansluiting op de Burgemeester Mollaan hetzelfde bedoelt als de indieners die spreken over de aansluiting met de Professor Holstlaan. In zienswijze 6, punt 7 en zienswijze 2, punt 8 wordt hierop ingegaan. - Zie zienswijze 2, punt 11.
Zienswijze:13 Boekingsnummer: 77956 Indiener: W. Louwers Bertelindislaan 1 5281 CS Waalre Dagtekening : 28 mei 2013 Ingekomen : 29 mei 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze:	Reactie gemeente Onderstaand volgt puntsgewijs de reactie van de gemeente: - Dit bestemmingsplan staat los van de gekozen oplossing in het traject Westparallel N69. Wij nemen uw opmerking voor kennisgeving aan. - Zie zienswijze 1, punt 2. - Zie zienswijze 11, punt 6.

Indiener heeft bezwaar tegen de vaststelling van het bestemmingsplan Oude Spoorbaantracé en voert hiervoor de volgende argumenten aan: 1. Naar aanleiding van de inspraakreactie en het gemeentelijk antwoord in het Eindverslag Inspraak en Vooroverleg is de zienswijze beperkt tot de uitgangspunten voor het Gebiedsakoord N69 die hebben geleid tot de plannen voor het fietspad Oude Spoorbaantracé: a. Westparallel is niet de voor Waalre beste oplossing voor de verkeersproblematiek. b. Nut en noodzaak van het hieruit voortvloeiende fietspad "Oude Spoorbaantracé" zijn niet aangetoond. c. Geld voor aanleg van het fietspad kan beter worden aangewend voor andere zaken.	
Zienswijze:14 Boekingsnummer: 78241 Indiener: H.R. Haak Hoge Duinlaan 22 5582 KG Waalre Dagtekening : 4 juni 2013 Ingekomen : 5 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze:15 Boekingsnummer: 78242 Indiener: F. Haak-van der Lely Hoge Duinlaan 22 5582 KG Waalre Dagtekening : 4 juni 2013 Ingekomen : 5 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze:16	Zie zienswijze 2

Boekingsnummer: 78243 Indiener: R.P. van Stuyvesant Meyen Molenvanlaan 6 5582 KA Waalre Dagtekening : 4 juni 2013 Ingekomen : 5 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	
Zienswijze: 17 Boekingsnummer: 78244 Indiener: R.P. van Stuyvesant Meyen Molenvanlaan 6 5582 KA Waalre Dagtekening : 4 juni 2013 Ingekomen : 5 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze: 18 Boekingsnummer: 78245 Indiener: M.C.G. van der Loo Molenvanlaan 3 5582 KA Waalre Dagtekening : 4 juni 2013 Ingekomen : 5 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze: 19 Boekingsnummer: 78246 Indiener: J.M. van der Loo-Nefkens	Zie zienswijze 2

Molenvendaan 3 5582 KA Waalre Dagtekening : 4 juni 2013 Ingekomen : 5 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	
Zienswijze: 20 Boekingsnummer: 78106 Indiener: A. van Nijnanten Azalealaan 4 5582 ED Waalre Dagtekening : 31 mei 2013 Ingekomen : 3 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze: 21 Boekingsnummer: 78126 Indiener: Fam. Voorwinde-van Hapert Vlasrootlaan 24 5582 VC Waalre Dagtekening : 1 juni 2013 Ingekomen : 4 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze: 22 Boekingsnummer: 78124 Indiener: H. Karsmakers Vossenlaan 15	Zie zienswijze 2

5581 EC Waalre Dagtekening : 3 juni 2013 Ingekomen : 4 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	
Zienswijze 23 Boekingsnummer: 78102 Indiener: Mevrouw Te Kulve-Visser August Sniederslaan 4 5582 EM Waalre Dagtekening : 31 mei 2013 Ingekomen : 3 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze: 24 Boekingsnummer: 78103 Indiener: M.H.G.M. Zweipfenning en A.M.A Zweipfenning-Martens August Sniederslaan 2 5582 EM Waalre Dagtekening : mei 2013 Ingekomen : 3 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze 25 Boekingsnummer: 78101 Indiener: M. van Doorne en C. van Doorne Vlasrootlaan 6 5582 VC Waalre Dagtekening : 3 juni 2013	Zie zienswijze 2

Ingekomen : 3 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	
Zienswijze: 26 Boekingsnummer: 78100 Indiener: H.A J. van Rhee en S.M.A. van Rhee-Brans Masrootlaan 10 5582 VC Waalre Dagtekening : 1 juni 2013 Ingekomen : 3 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze: 27 Boekingsnummer: 78099 Indiener: S. van Houten Treeswijklaan 4 5582 VD Waalre Dagtekening : 1 juni 2013 Ingekomen : 3 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze: 28 Boekingsnummer: 78117 Indiener: W.J. Dammers Treeswijklaan 3 5582 VD Waalre Dagtekening : 1 juni 2013 Ingekomen : 3 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze:	Zie zienswijze 2

Zie zienswijze 2	
Zienswijze: 29 Boekingsnummer: 78115 Indiener: F.A.J.M. Dammers-van der Wegen Treeswijklaan 3 5582 VD Waalre Dagtekening : 1 juni 2013 Ingekomen : 3 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze: 30 Boekingsnummer: 78105 Indiener: R.B.J.M. van der Linden August Sniederslaan 6 5582 EM Waalre Dagtekening : 3 juni 2013 Ingekomen : 3 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze: 31 Boekingsnummer: 78041 Indiener: P.C. Scholten Asterlaan 7 5582 EH Waalre Dagtekening : 31 mei 2013 Ingekomen : 3 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2

Zienswijze: 32 Boekingsnummer: 78042 Indiener: H.M.J.M. van Logten Treeswijklaan 5 5582 VD Waalre Dagtekening : 31 mei 2013 Ingekomen : 3 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze: 33 Boekingsnummer: 78111 Indiener: W.J. Postema Mgr. Bannenberglaan 4 5581 AH Waalre Dagtekening : 3 juni 2013 Ingekomen : 3 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze: 34 Boekingsnummer: 78109 Indiener: M. Evers en N. Kootstra August Sniederslaan 1 5582 EM Waalre Dagtekening : 31 mei 2013 Ingekomen : 3 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2

Zienswijze: 35 Boekingsnummer: 78107 Indiener: L.C. Aarts-Koomen August Sniederslaan 7 5582 EM Waalre Dagtekening : 31 mei 2013 Ingekomen : 3 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze: 36 Boekingsnummer: 78108 Indiener: H.G. Bal-van Garderen August Sniederslaan 5 5582 EM Waalre Dagtekening : 31 mei 2013 Ingekomen : 3 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze: 37 Boekingsnummer: 78110 Indiener: J. Mackay-Strelitski Kon. Julianalaan 50 5582 JX Waalre Dagtekening : 31 mei 2013 Ingekomen : 3 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze: 38 Boekingsnummer: 78217	Zie zienswijze 2

Indiener: J. Scheffers Antoon Coolenlaan 3 5582 EL Waalre Dagtekening : mei 2013 Ingekomen : 5 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	
Zienswijze: 39 Boekingsnummer: 78216 Indiener: G.G. Haas Molenvanlaan 2 5582 KA Waalre Dagtekening : 4 juni 2013 Ingekomen : 5 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze: 40 Boekingsnummer: 78215 Indiener: J.T.M Swagemakers en M.L. Castelijns Antoon Coolenlaan 12 5582 EL Waalre Dagtekening : mei 2013 Ingekomen : 5 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze: 41	Zie zienswijze 2

Boekingsnummer: 78214 Indiener: J.T.M Swagemakers en M.L. Castelijns Antoon Coolenlaan 12 5582 EL Waalre Dagtekening : mei 2013 Ingekomen : 5 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	
Zienswijze: 42 Boekingsnummer: 78213 Indiener: A. de Bakker Antoon Coolenlaan 13 5582 EL Waalre Dagtekening : mei 2013 Ingekomen : 5 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze: 43 Boekingsnummer: 78211 Indiener: P.L.J. Slaats Molenvanlaan 11 5582 KA Waalre Dagtekening : mei 2013 Ingekomen : 5 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze: 44 Boekingsnummer: 78236 Indiener:	Zie zienswijze 2

P. van der Meulen Postbus 110 5580 AC Waalre Dagtekening : mei 2013 Ingekomen : 5 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	
Zienswijze: 45 Boekingsnummer: 78237 Indiener: H.C.J. Kerstens Molenvanlaan 9 5582 KA Waalre Dagtekening : mei 2013 Ingekomen : 5 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze: 46 Boekingsnummer: 78238 Indiener: A.E. Wintermans Treeswijklaan 6 5582 VD Waalre Dagtekening : 4 juni 2013 Ingekomen : 5 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze: 47 Boekingsnummer: 78240 Indiener: Fam. van Abbe Vincent Cleerdinlaan 2	Zie zienswijze 2

5582 EK Waalre Dagtekening : mei 2013 Ingekomen : 5 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	
Zienswijze: 48 Boekingsnummer: 74755 Indiener: A. Koudijs Vincent Cleerdinlaan 16 5582 EK Waalre Dagtekening : juni 2013 Ingekomen : 4 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze: 49 Boekingsnummer: 78160 Indiener: W.A.G. Beelen Vincent Cleerdinlaan 28 5582 EK Waalre Dagtekening : mei 2013 Ingekomen : 4 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze: 50 Boekingsnummer: 78161 Indiener: K. van Weezel Vincent Cleerdinlaan 28 5582 EK Waalre Dagtekening : mei 2013	Zie zienswijze 2

Ingekomen : 4 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	
Zienswijze:51 Boekingsnummer: 78164 Indiener: M.B. Messing-Burmann Vincent Cleerdinlaan 15 5582 EJ Waalre Dagtekening : juni 2013 Ingekomen : 4 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze:52 Boekingsnummer: 78165 Indiener: J. Messing Vincent Cleerdinlaan 15 5582 EJ Waalre Dagtekening : juni 2013 Ingekomen : 4 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze:53 Boekingsnummer: 78170 Indiener: B. Veldhuis Vincent Cleerdinlaan 12 5582 EK Waalre Dagtekening : juni 2013 Ingekomen : 4 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk	Zie zienswijze 2

Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	
Zienswijze: 54 Boekingsnummer: 78154 Indiener: H. de Jong Vincent Cleerdinlaan 10 5582 EK Waalre Dagtekening : juni 2013 Ingekomen : 4 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze: 55 Boekingsnummer: 78169 Indiener: E. Molle Vincent Cleerdinlaan 6 5582 EK Waalre Dagtekening : juni 2013 Ingekomen : 4 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze: 56 Boekingsnummer: 78158 Indiener: I.C.G. Koudijs-Inkenhaag Alsemiaan 7 5582 CM Waalre Dagtekening : juni 2013 Ingekomen : 4 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2

Zienswijze:57 Boekingsnummer: 78151 Indiener: P. van Bockhoven Vincent Cleerdinlaan 11 5582 EJ Waalre Dagtekening : juni 2013 Ingekomen : 4 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze:58 Boekingsnummer: 78152 Indiener: F. van Bockhoven-Rog Vincent Cleerdinlaan 11 5582 EJ Waalre Dagtekening : 3 juni 2013 Ingekomen : 4 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze:59 Boekingsnummer: 78157 Indiener: H. Koudijs Alsemiaan 7 5582 CM Waalre Dagtekening : juni 2013 Ingekomen : 4 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze:60	Zie zienswijze 2

Boekingsnummer: 78209 Indiener: J. Scheffers Baron van Wijnbergenplantsoen 6 5581 GR Waalre Dagtekening : juni 2013 Ingekomen : 5 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	
Zienswijze: 61 Boekingsnummer: 78153 Indiener: D. Das Vincent Cleerdinlaan 10 5582 EK Waalre Dagtekening : juni 2013 Ingekomen : 4 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze: 62 Boekingsnummer: 78202 Indiener: D.F.W. ten Have Vasrootlaan 2 5582 VC Waalre Dagtekening : 4 juni 2013 Ingekomen : 5 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze: 63 Boekingsnummer: 78200 Indiener:	Zie zienswijze 2

B.J. Constandse Molenvendaan 8 5582 KA Waalre Dagtekening : 4 juni 2013 Ingekomen : 5 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	
Zienswijze:64 Boekingsnummer: 78199 Indiener: A. Slaats-Meyl Molenvendaan 11 5582 KA Waalre Dagtekening : 4 juni 2013 Ingekomen : 5 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze:65 Boekingsnummer: 78198 Indiener: E.E. Oudkerk-Eijsbouts Poelhekkelaan 25 5644 TM Eindhoven Dagtekening : mei 2013 Ingekomen : 5 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze:66 Boekingsnummer: 78197 Indiener: F.C. Oudkerk Poelhekkelaan 25	Zie zienswijze 2

5644 TM Eindhoven Dagtekening : mei 2013 Ingekomen : 5 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	
Zienswijze: 67 Boekingsnummer: 78210 Indiener: F. Smulders Lissevenlaan 7 5582 KB Waalre Dagtekening : 30 mei 2013 Ingekomen : 5 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze: 68 Boekingsnummer: 78208 Indiener: A. van Dijk Antoon Coolenlaan 7 5582 EL Waalre Dagtekening : 4 juni 2013 Ingekomen : 5 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze: 69 Boekingsnummer: 78205 Indiener: A.L. Ouwerkerk-Verhoog Baron van Wijnbergenplantsoen 8 5581 GR Waalre Dagtekening : mei 2013	Zie zienswijze 2

Ingekomen : 5 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	
Zienswijze: 70 Boekingsnummer: 78204 Indiener: A.C. Ouwerkerk Baron van Wijnbergenplantsoen 8 5581 GR Waalre Dagtekening : mei 2013 Ingekomen : 5 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze: 71 Boekingsnummer: 78203 Indiener: H.G.M. Brunklaus Baron van Wijnbergenplantsoen 9 5581 GR Waalre Dagtekening : mei 2013 Ingekomen : 5 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze: 72 Boekingsnummer: 78172 Indiener: P. Dings Antoon Coolenlaan 5 5582 EL Waalre Dagtekening : mei 2013 Ingekomen : 4 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk	Zie zienswijze 2

Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	
Zienswijze: 73 Boekingsnummer: 78162 Indiener: R Merk-van de Beuken Vincent Cleerdinlaan 17 5582 EJ Waalre Dagtekening : juni 2013 Ingekomen : 4 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze: 74 Boekingsnummer: 78177 Indiener: R. van Lieshout Vincent Cleerdinlaan 16 5582 EK Waalre Dagtekening : juni 2013 Ingekomen : 4 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze: 75 Boekingsnummer: 78175 Indiener: Fam. Lagerberg Antoon Coolenlaan 10 5582 EL Waalre Dagtekening : mei 2013 Ingekomen : 4 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2

Zienswijze:76 Boekingsnummer: 78174 Indiener: M. Panis-Meurs Kon. Julinalaan 58 5582 JX Waalre Dagtekening : mei 2013 Ingekomen : 4 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze:77 Boekingsnummer: 78173 Indiener: Fam. Siebers-Verhoeven Antoon Coolenlaan 6 5582 EL Waalre Dagtekening : 3 juni 2013 Ingekomen : 4 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze:78 Boekingsnummer: 78171 Indiener: W. F. Knippenberg Antoon Coolenlaan 11 5582 EL Waalre Dagtekening : mei 2013 Ingekomen : 4 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze:79	Zie zienswijze 2

Boekingsnummer: 78163 Indiener: L. Merk Vincent Cleerdinlaan 17 5582 EJ Waalre Dagtekening : juni 2013 Ingekomen : 4 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	
Zienswijze: 80 Boekingsnummer: 78166 Indiener: H. A. Troost-De Jong Antoon Coolenlaan 1 5582 EL Waalre Dagtekening : mei 2013 Ingekomen : 4 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze: 81 Boekingsnummer: 78168 Indiener: A.A Wezenbeeken H.A.M.J. Wezenbeek-Delhij Antoon Coolenlaan 8 5582 EL Waalre Dagtekening : mei 2013 Ingekomen : 4 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze: 82 Boekingsnummer: 78176 Indiener:	Zie zienswijze 2

P.M. Burghouts Vlasrootlaan 4 5282 VC Waalre Dagtekening : 31 mei 2013 Ingekomen : 4 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	
Zienswijze: 83 Boekingsnummer: 78179 Indiener: M. Scheffers Vincent Cleerdinlaan 8 5582 EK Waalre Dagtekening : 3 juni 2013 Ingekomen : 4 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze: 84 Boekingsnummer: 78167 Indiener: H. Reijers Treeswijklaan 2 5582 VD Waalre Dagtekening : 3 juni 2013 Ingekomen : 4 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze: 85 Boekingsnummer: 78155 Indiener: DC Bähler-Witteven Kon. Julianalaan 56	Zie zienswijze 2

5582 JX Waalre Dagtekening : mei 2013 Ingekomen : 4 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	
Zienswijze: 86 Boekingsnummer: 78149 Indiener: W.M.M. Driessen Antoon Coolenlaan 9 5582 EL Waalre Dagtekening : 4 juni 2013 Ingekomen : 4 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2
Zienswijze: 87 Boekingsnummer: 78147 Indiener: M. Rambonneten J.E.M Rambonnet-Mol Vincent Cleerdinlaan 1 5582 EJ Waalre Dagtekening : 3 juni 2013 Ingekomen : 4 juni 2013 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting zienswijze: Zie zienswijze 2	Zie zienswijze 2

3. CONCLUSIE

De naar voren gebrachte zienswijzen hebben niet geleid tot een heroverweging van onze medewerking aan de vaststelling van het bestemmingsplan Oude Spoorbaantracé.

4. WIJZIGINGEN NAAR AANLEIDING VAN DE ZIENSWIJZEN

De ingekomen zienswijzen hebben geleid tot een wijziging van het bestemmingsplan. Op basis van de zienswijzen is artikel 6 van het bestemmingsplan “Oude Spoorbaantracé” aangepast. Uit de bestemmingsomschrijving zijn uit artikel 6.1 de leden b en c geschrapt. De reden hiervoor is de volgende: In het natuurcompensatieplan wordt uitgegaan van de oppervlakte EHS die verloren zal gaan. Dit betreft die gronden die permanent aan de EHS worden onttrokken. Dit zal uitsluitend het fietspad zelf zijn, waarvan de breedte in de regels is vastgelegd op 3,5 en 2,4 meter. De bermen van het fietspad zullen ecologisch worden beheerd en zodoende hun waarde als EHS behouden. Bestaande fietspaden met bijbehorende bermen zijn nu overal in de provincie eveneens onderdeel van de EHS. De tijdelijke effecten van de aanleg van bekabeling voor verlichting vormen geen basis voor de EHS-herbegrenzing. Op basis van uw zienswijze wordt wel een wijziging in het bestemmingsplan doorgevoerd. In de bestemmingsomschrijving van de bestemming “Verkeer – Fietspad” wordt namelijk ook de mogelijkheid geboden tot de aanleg van voetpaden en parkeervoorzieningen. Deze functies kunnen wel een permanente onttrekking van gronden aan de EHS tot gevolg hebben en zijn om die reden uit de bestemmingsomschrijving geschrapt.

5. AMBTSHALVE WIJZIGINGEN

Wijzigingen aan de toelichting:

De toelichting bij het bestemmingsplan is op enkele punten tekstueel gewijzigd:

- Op pagina 16 van de toelichting is een tekstuele aanpassing/aanvulling gedaan. De volgende zin is toegevoegd: “De voorzieningen worden zodanig vormgegeven dat hulpdiensten in geval van calamiteiten en voertuigen ten behoeve van gladheidsbestrijding en onderhoudswerkzaamheden e.d. toegang kunnen krijgen.”
- Op pagina 16 is onder het kopje “veiligheid” een tekstuele wijziging doorgevoerd: “Met het doorlopen van een procedure kunnen burgemeester en wethouders de eventuele wijziging in de vormgeving of aantakking van het fietspad als nog doorvoeren”.
- In paragraaf 3.4 is de volgende zinsnede verwijderd: “(op grote delen van het tracé zelfs naast de spoordijk).”
- In paragraaf 4.3.2 is de beschrijving van het bestemmingsplan Buitengebied 1977 verwijderd en is de status van het nieuwe bestemmingsplan Buitengebied (ontwerp) verwijderd. Gedurende de procedure is dit bestemmingsplan namelijk vastgesteld en wordt het oude bestemmingsplan Buitengebied vervangen.
- In paragraaf 5.2.3 is de tekst onder de kop “Procedure herbegrenzing EHS” aangepast. De tekst is actueel gemaakt, omdat het verzoek inmiddels is ingediend en de gemeente Valkenswaard is toegevoegd.
- De hoofdstukken 6 en 7 zijn in volgorde omgedraaid.
- In hoofdstuk “Juridische verantwoording” is in paragraaf 7.2.2 onder de kop “Verkeer – Fietspad” de volgende zinsnede verwijderd: “Het gebruik van het fietspad door gemotoriseerd verkeer is dan ook benoemd in de gebruiksregels als strijdig gebruik”. Door het opnemen van het begrip fietspad wordt namelijk al gewaarborgd dat er uitsluitend gebruik door niet-gemotoriseerd verkeer is toegestaan. De gebruiksbepaling is dan ook reeds in de fase voor publicatie verwijderd uit de regels. De toelichting was hier nog niet op aangepast.
- Hoofdstuk 7 is geactualiseerd door de tot nu toe doorlopen procedure te beschrijven.

Wijzigingen aan de regels:

- In artikel 1 is het begrip fietspad toegevoegd.

- In artikel 5.1 zijn de begrippen ‘gebouwen’ toegevoegd en ‘evenementen’ verwijderd.
- In artikel 5.1 en 5.2 is toegevoegd dat indien aan de gegeven maten wordt voldaan ook gebouwen voor voorzieningen van algemeen nut zijn toegestaan. Dit sluit aan bij de standaard van Valkenswaard en regelt de afmetingen van transformatorhuisjes en dergelijke. Daarnaast is ook voor bouwwerken, geen gebouw zijnde een maximale oppervlakte maat toegevoegd.
- Conform het bepaalde in artikel 5 is ook in artikel 6 de bouw van voorzieningen van algemeen nut geregeld.
- In artikel 6.2.3, lid a, is de bouwhoogte van kunstobjecten verhoogd naar 6 meter.
- In artikel 8.1 werd verwezen naar een ondergrondse hoge druk aardgastransportleiding. Dit moet natuurlijk een waterleiding zijn. Dit is aangepast.
- De naamgeving van artikel 9 en 10 is gewijzigd om aan te sluiten bij de archeologische beleidskaart. Inhoudelijk is er niets gewijzigd.
- In artikel 12 is in 12.1 sub a na “woningwet” ook latere wetgeving ingevoegd.
- In artikel 16 is de procedure voor Nadere eisen toegevoegd.

Wijzigingen aan de verbeelding:

- Door de aangepaste naamgeving van de artikelen 9 en 10 (Waarde – archeologie) is ook de naamgeving op de verbeelding aangepast. Inhoudelijk zijn er geen wijzigingen.
- De aardgastransportleidingen waren niet op de juiste plaats ingetekend. Dit is hersteld. Tevens is de figuur “Hartlijn leiding” toegevoegd.

Bijlagen

Betreft	Nut en noodzaak fietsverbinding Oude Spoorbaantracé
Ons kenmerk	WAL031-0018
Datum	4 maart 2013

Nut en noodzaak fietsverbinding Oude Spoorbaantracé

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. Het nieuwe fietspad over het Oude Spoorbaantracé levert een meerwaarde ten opzichte van de reeds bestaande fietspaden tussen Valkenswaard en Waalre. De ontwerputgangspunten 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 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.

1 Ontwerputgangspunten fietsverbinding Oude Spoorbaantracé

Het ontwerp van de fietsverbinding moet een optimaal gebruik van de verbinding tot stand brengen. Het is belangrijk hierbij de succesfactoren voor fietsverbindingen voor ogen te houden. MuConsult heeft in 2007 onderzoek gedaan naar het project 'met de fiets minder file' (MuConsult, 2007). Dit project was onderdeel van een breder project waarin door het (toenmalige) Ministerie van Verkeer en Waterstaat samen met stakeholders en andere overheden initiatieven werden ondernomen om op korte termijn duidelijke resultaten te boeken in de vermindering van de files in het kader van het project FileProof. De gedachte van het project 'met de fiets minder file' is dat door het verbeteren van fietsroutes, vooral op plaatsen waar de fiets een alternatief kan vormen voor filegevoelige trajecten op het hoofdwegennet, files kunnen worden verminderd. Het gaat om het stimuleren van het fietsgebruik voor het woonwerkverkeer over afstanden tot 15 kilometer. Er is onderzoek gedaan naar een vijftal fietsverbinding in Nederland.

Uit dit onderzoek blijkt een aantal succesfactoren voor het functioneren van een fietsverbinding. Naast reistijdverkortingen en autokosten hebben de volgende ontwerp/inrichtingsvoorwaarden een positieve invloed op het gebruik van fietsverbindingen:

- Verlichting: een volledig verlichte fietsroute kan het gebruik van de fiets stimuleren in vergelijking met een onvolledig verlichte fietsroute.

- Kwaliteit van het wegdek: Een egaal wegdek kan het gebruik ervan stimuleren ten opzichte van een wegdek met een beperkt aantal hobbels en drempels. Het effect van het kwaliteit van het wegdek is afhankelijk van het verschil tussen de huidige situatie en de situatie na het verbeteren van het wegdek.
- Type fietsroute: Een fietsroute met geheel vrijliggend fietspad kan tot een toename van fietsers leiden in vergelijking met een fietsroute met fietsstrook of fiets op rijbaan.
- Snelle fietsverbindingen: Een fietsroute zonder onderbrekingen (kruispunten en verkeerslichten) kan het fietsgebruik doen toenemen als deze eerst meerdere onderbrekingen had.

Bovenstaande kenmerken van een fietsverbinding komen voor een groot deel terug in 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.

De fietsverbinding Oude Spoorbaantracé voldoet aan bovengenoemde kenmerken en richtlijnen. Hieronder zal puntgewijs op deze aspecten worden ingegaan.

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 ontwerputgangspunten 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.

Waarborgen van sociale veiligheid is een belangrijk uitgangspunt van het fietspad, met name vanwege de ligging in het bos. Van sociale veiligheid is alleen sprake wanneer gebruikers van het fietspad voldoende zichtbaar zijn voor anderen. Door te zorgen voor goede verlichting tijdens de perioden dat er veel fietsers van het fietspad gebruik maken, is de sociale veiligheid gewaarborgd. Buiten die tijden is de verlichting uit, om schijnveiligheid te voorkomen. Solitaire fietsers zouden anders in de nacht de indruk hebben dat het fietspad veilig gebruikt kan worden, omdat het voldoende is verlicht.

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 hoofd fietsroute vergroot. Bijkomend voordeel is dat hinder veroorzaakt door overige fietsers 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.

2 Gebruikerspotentieel

In verschillende fases van onderzoek naar de haalbaarheid van de fietsverbinding “Oude Spoorbaantracé” is onderzoek gedaan naar het gebruikerspotentieel. In 2009 is in het kader van de subsidieaanvraag Fiets-Filevrij onderzocht wat het fietsgebruik in de regio nu is en hoe gerichte maatregelen dit kunnen verbeteren (Potentie fietsroute en analyse woon-werkrelatie, Definitieve aanvraag subsidie ‘Fietsfilevrij’ fietspad Oude spoorbaantracé Valkenswaard – Waalre – Eindhoven). Onderstaand wordt uit dit onderzoek geciteerd:

“De potentiële markt voor rechtstreekse fietsverbindingen betreft verplaatsingen met een maximale afstand van 15 kilometer. Deze afstand wordt als maximale afstand beschouwd waarbij het aantrekkelijk is de fiets te gebruiken voor het woon - werkverkeer. De afstand tussen Valkenswaard en het centrum van Eindhoven bedraagt ongeveer 10 kilometer. De afstand tot andere belangrijke economische centra is nog korter. De verbinding beschikt derhalve over een grote potentie voor een hoog aandeel fiets in de modal-split (van auto- naar fietsgebruik). In de gebiedsopgave grensridor N69 die door adviesbureau Raadhuis in februari 2009 opgesteld is, wordt de potentie van de fiets op de corridor Valkenswaard Eindhoven beschreven. “Een kwart van alle verplaatsingen in het SRE-gebied vindt plaats met de fiets. Dat lijkt veel, maar in vergelijking met andere stedelijke gebieden is het aan de bescheiden kant. De auto wordt verhoudingsgewijs meer gebruikt dan het landelijke gemiddelde. Er ligt derhalve een uitdaging om het fietsgebruik verder te stimuleren. De afstand tussen Valkenswaard en Eindhoven - en daarmee ook tussen Aalst en Eindhoven - alsmede de gestrektheid van de verbinding zorgen ervoor, dat de fiets als vervoerswijze voor het woon-werkverkeer en woonschoolverkeer op deze relatie kansrijk is. Daarvoor moet echter wel geïnvesteerd worden in de voorzieningen voor de fiets. In het Regionaal akkoord Bereikbaarheidsprogramma Zuidostvleugel Brabantstad wordt ingezet op het realiseren van een ster- en regionaal fietsnetwerk, van stalling- en oversteekvoorzieningen bij drukke routes en comfortverbetering van het reeds bestaande netwerk. Tevens wordt gedacht aan verfijning van het fietsnetwerk op de corridor, waardoor de bereikbaarheid voor fietsers toeneemt. Concreet gaat het om de nieuwe fietsroute via het oude spoorbaantracé tussen de Europalaan (Valkenswaard-noord) en de Professor Holstlaan (HTC Eindhoven). Op langere termijn kunnen technische innovaties de mogelijkheden van de fiets voor dagelijks gebruik verder vergroten, bijvoorbeeld door de actieradius te verhogen(elektrische fiets etc).”

Er bestaan dus kansen voor het stimuleren van het fietsverkeer door het aanleggen van het fietspad Oude Spoorbaantracé. Het gebruikerspotentieel voor dit fietspad is groot. De provincie Noord Brabant heeft in 2009 een fietstelling uitgevoerd op de N69 tussen Valkenswaard en Waalre. Uit de telling blijkt dat ongeveer 1700 fietsers dagelijks gebruik maken van de verbinding tussen Valkenswaard en Eindhoven langs de N69. In het rapport “De potenties voor

ontlasting van het wegennet door de fiets voor zeven stedelijke regio's" (Ecorys, juli 2009) is de verdeling tussen auto, fiets en OV voor verschillende routes bekeken in onder meer de omgeving Eindhoven. Uit dit onderzoek blijkt dat er relatief veel wordt gefietst door forenzen naar het centrum van Eindhoven. Vanuit de gehele regio bedraagt het aandeel namelijk 39%. Vanuit Valkenswaard echter is het aandeel dat fietst voor het woon- werkverkeer slechts 18%. Er liggen daarom aanzienlijke kansen om de automobilist te verleiden te gaan fietsen. Uit het Ecorys onderzoek blijkt dat ruim 2500 potentiële forenzen vanuit Waalre en Valkenswaard verleid kunnen worden. Zij kunnen dagelijks gaan fietsen, zeker met de realisatie van de snelfietsroute. Dit gaat met name ten koste van verplaatsingen met de auto op deze route.

Onderzoek van MuConsult (2007) heeft vastgesteld dat als gevolg van de realisatie van hoogwaardige fietsroutes op de kansrijke routes een kwart tot een derde van de spitsrijders (automobilisten) de fiets ziet als alternatief voor de auto. Een optimale fietsroute (comfortabel, volledig verlicht, vrijliggend en minder reistijd) verdubbelt nagenoeg het huidige aandeel fietsers van 20 naar 38 procent ten koste van de auto. Ook blijkt dat een hoogwaardige fietsverbinding de filevertraging met 2% tot 6% kan reduceren. Dit onderzoek bevestigt hiermee de potenties van een fietspad. Andersom geldt dat een automobilist zich pas laat verleiden om te gaan fietsen als alternatief volwaardig is. Dat is zonder dit extra fietspad niet het geval.

Specifiek voor de fietsverbinding Oude Spoorbaantracé zijn eveneens haalbaarheidsstudies uitgevoerd. Ten eerste is dit het rapport van DHV: (Nieuwe kansen voor een oud spoor? Een nut en noodzaak onderzoek naar een fietsverbinding over het spoorwegtracé Valkenswaard, Waalre en Eindhoven, DHV, 2010).

In dit rapport worden (o.a.) de volgende conclusies getrokken:

- Op zich zijn er voldoende fietsverbindingen van Valkenswaard naar Eindhoven, maar deze fietsverbindingen zijn onvoldoende om automobilisten zo ver te krijgen om de auto te verruilen voor de fiets. Deze modal shift kan wel worden bereikt met een hoogwaardige fietsverbinding die comfortabel en veilig is en een korte en samenhangende route biedt voor forenzen. Zonder de fietsverbinding vervalt één van de maatregelen voor de verbetering van de luchtkwaliteit, zonder dat er op voorhand een alternatief voor handen is.
- Een hoogwaardige en veilige fietsverbinding biedt een duidelijke meerwaarde voor de forens om de auto te verruilen voor de fiets. De fietsverbinding op het Oude Spoorbaantracé is de rechtstreekse en logische route van de woongebieden in Valkenswaard en Waalre naar de economische centra in Eindhoven. De fietsverbinding heeft niet alleen positieve effecten voor luchtkwaliteit, bereikbaarheid en leefbaarheid, maar past ook goed binnen de uitstraling van de gemeente en biedt kansen voor toerisme. Met een beperkte gemeentelijke bijdrage kan de fietsverbinding gerealiseerd worden.

Het onderzoek van DHV is opgevolgd door een Second Opinion die is uitgevoerd door Accent Adviseurs. In dit onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- Accent adviseurs acht de aanleg van het fietspad Oude Spoorbaantracé nuttig en wel om de volgende redenen:
 - o Het fietspad zorgt voor een directe en comfortabele verbinding tussen Valkenswaard en Eindhoven.
 - o Het fietspad is centraal gelegen en makkelijk toegankelijk voor het fietsverkeer vanuit Valkenswaard-kern.
 - o Het fietspad heeft een meerwaarde ten opzichte van de bestaande fietsverbindingen. Er zijn meer keuzemogelijkheden voor fietsverkeer om in Eindhoven te geraken. Hiermee wordt het fietsgebruik gestimuleerd.
 - o Het fietspad is verkeersveiliger ten op zichte van de bestaande trajecten. Dit komt voornamelijk door het aanzienlijk minder aantal aansluitingen van zijwegen, bovendien is er nauwelijks menging met autoverkeer.
 - o Het fietspad is gelegen in een aangename omgeving. Hierdoor fietst men prettig. Daarnaast heeft het toegevoegde waarde als het gaat om recreatie.
- Accent adviseurs is naar aanleiding van bovenstaande bevindingen van mening dat er voldoende meerwaarde te verwachten valt om de aanleg van het fietspad Oude Spoorbaantracé te rechtvaardigen. Ondanks dat het toekomstige gebruik specifiek voor het betreffende fietspad niet is aangetoond, verwachten wij dat het fietspad veelvuldig gebruikt zal gaan worden. De centrale ligging, directheid, comfort en verkeersveiligheid liggen hier voornamelijk aan ten grondslag.

Naast bovengenoemde rapporten is ook in het kader van het opstellen van het planMER door Oranjewoud onderzoek uitgevoerd naar de effecten van Nulplusmaatregelen (waaronder de aanleg van een fietsverbinding) op de verkeersintensiteiten. Voordat het planMER gereed was is als bijlage bij het gebiedsakkoord een onderzoeksrapport gevoegd, waarin het keuzeprocess om te komen tot een voorkeursalternatief is beschreven (Oranjewoud, 2010). Ten aanzien van het pakket Nulplus wordt het volgende geconcludeerd:

- “Maatregelpakket Nulplus leidt tot een afname van het gebruik van de auto, maar in relatief beperkte mate (minder dan 1%). Maatregelpakket Nulplus leidt daarnaast tot een betere regulering van het verkeer: verkeer op die wegen waar het thuishoort, maar ook tot een verplaatsing van verkeer naar wegen waar het niet thuishoort. Nulplusmaatregelen zijn waardevol en dragen bij aan de doelstelling van de Gebiedsopgave, maar hebben alleen (zonder aanvullende maatregelen) onvoldoende oplossend vermogen.”

Bovenstaande conclusie geeft een indicatie van de effecten. Het onderzoek is uitgevoerd op structuurniveau, dat niet specifiek is uitgevoerd voor het wegvak tussen Valkenswaard en Waalre, maar voor een zeer groot studiegebied (van Eindhoven tot en met Lommel en van Leende tot en met Eersel). De uitwerking is nog niet op het detailniveau zoals in een bestemmingsplan of besluit-m.e.r. Dit is meer uitgebreid onderzocht in het later uitgevoerde planMER (Oranjewoud, 2011).

In dit planMER van Oranjewoud staan de volgende passages over fietsmaatregelen:

- “Fietsmaatregelen zorgen ervoor dat er directere en comfortabele fietsroutes ontstaan. Als door deze maatregelen de rijtijd afneemt, wordt de fiets als vervoermiddel interessanter op de kortere verplaatsingsafstanden. Het effect van de regionale (H)OV-maatregelen en fietsmaatregelen op een vermindering van het regionale autoverkeer is relatief beperkt. Dit wil echter niet zeggen dat het inzetten op deze maatregelen zinloos is. Kwalitatief goede fiets- en OV-voorzieningen kunnen op lokaal niveau zeker tot een verschuiving in de vervoerwijzekeuze leiden. Zeker omdat de afstanden tussen de herkomsten en bestemmingen (Valkenswaard; Waalre; Aalst; centrum Eindhoven; de Run; de Hurk; Acht; Ekkersrijt) gering zijn;
- “In alle alternatieven worden maatregelen genomen die bijdragen aan een gezonde leefomgeving. De aanleg van een snelle fietsverbinding tussen Valkenswaard en Eindhoven stimuleert het gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer”.

Geconcludeerd kan worden dat ook in de rapporten van Oranjewoud ten aanzien van de Nulplusmaatregelen, waarvan de aanleg van een snelle fietsverbinding onderdeel is, beargumenteerd wordt dat deze een essentieel onderdeel van het totale maatregelenpakket zijn. Niet voor niets worden de Nulplusmaatregelen in elk kansrijk combinatiealternatief opgenomen.

3 Alternatieven

Tussen Valkenswaard en Eindhoven liggen twee fietsroutes, die als alternatief voor de fietsverbinding op het Oude Spoorbaantracé kunnen dienen. Het betreft aan de westkant het fietspad over de Nieuwe Waalrese weg, Heikantstraat, Wollenbergstraat, Willibrorduslaan, Ansbalduslaan en Dirck van Hornelaan en aan de oostkant via het fietspad langs de huidige N69 (Eindhovenseweg). Uit het eerder aangehaalde onderzoek (Ecorys, 2009) blijkt dat met deze huidige fietsverbindingen het aandeel aan fiets in het woon-werkverkeer tussen Valkenswaard en Eindhoven slechts 18% bedraagt, terwijl dit voor de overige fietspaden in de regio 39% is. De huidige verbindingen zijn kennelijk onvoldoende om het woon-werkverkeer per fiets te faciliteren. Vanuit de Ontwerpwijze fietsverkeer (CROW – publicatie 230) bezien, kan het volgende worden geconcludeerd.

Samenhang en directheid

Het bestaande fietspad langs de N69 kent alleen een directe verbinding tussen de kernen Valkenswaard en Aalst. Met andere bestemmingen bestaat er geen directe verbinding. Wel vormt het een schakel tussen de fietsnetwerken van de gemeente Valkenswaard, Waalre en Eindhoven.

Fietsverkeer heeft regelmatig te maken met onderbrekingen in het traject door zijaansluitingen met kruisend autoverkeer. Belangrijk is dat via de bestaande fietsroute langs de N69 men geen directe verbinding heeft met de belangrijke werklocatie in het zuiden van Eindhoven: De High-Tech Campus. In Aalst of Eindhoven zal de fietser een route over bestaande wegen moeten

zoeken om deze belangrijke werklocatie te bereiken. Bovendien sluit de bestaande fietsroute niet direct aan op de Slowlane.

Het bestaande fietspad langs de Heikantstraat vormt een schakel tussen de fietsnetwerken van de gemeente Valkenswaard, Waalre en Veldhoven. De fietsverbinding kent geen directe verbinding tussen de kernen Valkenswaard en Waalre, het schampt de kernen min of meer. Er bestaat min of meer wel een directe verbinding met ASML en Maxima Medisch Centrum in Veldhoven. Het vormt geen directe verbinding met de High-Tech Campus of het centrum van Eindhoven. Fietsverkeer heeft regelmatig te maken met onderbrekingen in het traject door zijaansluitingen met kruisend autoverkeer.

Aantrekkelijkheid

Het huidige fietspad langs de N69 is gelegen in een aantrekkelijke omgeving. De fietsvoorziening ligt voor een groot deel echter direct aan de rijbaan en het autoverkeer veroorzaakt stank en geluidsoverlast. Verder zijn er regelmatig zijstraten en inritten die overgestoken dienen te worden en oponthoud bij verkeerslichten. Mede door de bestaande verkeersdruk kunnen de wachttijden voor de verkeerslichten behoorlijk oplopen.

Het fietspad langs de Heikantstraat kent ongeveer dezelfde beperkingen als het fietspad langs de N69. De omgeving is aantrekkelijk, maar de hinder van autoverkeer is aanzienlijk.

Veiligheid

Voor beide bestaande fietspaden geldt dat de fietsvoorzieningen niet over het hele traject vrijliggend van de rijbaan zijn gelegen. Op een aantal locaties is het aanliggende fietspad smal en is er nauwelijks tot geen ruimte tussen fietspad en autoverkeer. Conflicten tussen fiets en (vracht)autoverkeer komen regelmatig voor (zij het meer op de N69 dan op de Heikantstraat). Bovendien zijn er vele in- en uitritten en zijstraten.

In de fietsverbinding over de Heikantstraat in het bijzonder zit een knelpunt in de aansluiting van het fietspad op de Heikantstraat/Wollenbergstraat enerzijds en de Dirck van Hornelaan anderzijds. Het merendeel van de fietsers gebruikt de route via de verkeersluwe woonstraten Beukenlaan-Eikenlaan om bij de Willibrorduslaan over te steken naar de Ansbalduslaan/Dirk van Hornelaan. Op deze locatie zijn geen voorzieningen voor de fietsers aanwezig om de drukke verkeersstroom in twee fasen over te steken en is de veiligheid in het geding omdat de fietsers niet in een rechte lijn kunnen oversteken

Comfort

Het traject van het fietspad langs de N69 bestaat uit verschillende verhardingssoorten. Deels zijn dit tegels of asfalt waarvan de kwaliteit wisselend is. Verder heeft de fietser regelmatig te maken met onderbreking door verkeerslichten en zijaansluitingen.

Het traject van het fietspad langs de Heikantstraat bestaat grotendeels uit asfalt, waarvan de kwaliteit wisselend is. Verder heeft de fietser regelmatig te maken met onderbreking door zijaansluitingen. Hierbij heeft de fietser wel voorrang.

Mogelijke verbeteringen

Aan de kwaliteit van de bestaande fietspaden kan iets worden gedaan. De verharding kan worden vervangen om het comfort te verhogen. Het terugbrengen van het aantal potentiële conflictpunten met kruisend autoverkeer is echter lastig, gezien het grote aantal zijwegen en in- en uitritten. Bovendien is het in de kernen niet mogelijk fietsverkeer (bijvoorbeeld bij het afstellen van VRI's) altijd voorrang te verlenen op autoverkeer.

De fietsverbinding langs de N69 sluit niet direct aan op de belangrijkste werklocatie in Eindhoven-Zuid, de High-Tech Campus. De fietsverbinding langs de Heikantstraat sluit via de Dirck van Hornelaan wel aan op de High Tech Campus, maar er is geen directe fietsroute tussen de Heikantstraat/Wollenbergstraat en de Dirck van Hornelaan. Om één van beide verbindingen aan te passen met eenzelfde directheid, comfort en veiligheid als het fietspad over het Oude Spoorbaantracé, is -gelet op de bestaande bebouwing en wegennetwerk- erg lastig te realiseren. Tot slot kunnen de bestaande fietspaden niet worden ingericht en ontworpen als een hoogwaardige verbinding die qua uitstraling en herkenbaarheid aansluit bij de Slowlane. Een fietspad met een breedte van 3,5 meter kan niet worden aangelegd ter plaatse van de huidige fietspaden, omdat de ruimte hiertoe op veel locaties ontbreekt. Hiermee kan niet over het gehele tracé een duurzame en robuuste verbinding worden gerealiseerd, waarbij een hogere ontwerpsnelheid kan worden gehanteerd. Bovendien levert een verbreding van het bestaande

fietspad tussen Valkenswaard en Aalst (waar de ruimte vaak wel aanwezig is) net zoals bij de aanleg van een fietsverbinding over het Oude Spoorbaantracé een ingreep in de Ecologische Hoofdstructuur op.

4 Conclusie nut en noodzaak fietsverbinding “Oude Spoorbaantracé”

De meerwaarde van een comfortabele en snelle fietsverbinding tussen Valkenswaard en de High-Tech Campus wordt in de diverse uitgevoerde onderzoeken onderschreven. De directe aansluiting op de Slowlane maakt het hoogwaardige fietsnetwerk rond Eindhoven completer. Alternatieven voor de aanleg van een nieuwe fietsverbinding kunnen niet hetzelfde bieden op het gebied van robuustheid, comfort, directheid en veiligheid. Ze zijn daarmee niet geschikt om de gewenste modal shift van auto naar fiets voor woon-werkverkeer te realiseren. De aanleg van een nieuwe, snelle fietsverbinding maakt bovendien in elk, kansrijke onderzocht alternatief voor een grenscorridor N69 deel uit van het maatregelenpakket en de waarde ervan wordt onderschreven. Nut en noodzaak van het fietspad Oude Spoorbaantracé zijn afdoende aangetoond.

Literatuur

Piet Rietveld and Vanessa Daniel, *Determinants of bicycle use: do municipal policies matter?* Transportation Research Part A 38 (2004), pp. 531-550

MuConsult, *Met de fiets minder file, eindrapport nulmeting*, (2007) AVV150.002

CROW, *Ontwerpwijzer fietsverkeer* (2006), CROW-publicatie 230.

Raadhuis Adviesbureau, *Gebiedsopgave grenscorridor N69* (2009)

SRE, *Definitieve aanvraag subsidie 'Fietsfilevrij' fietspad Oude spoorbaantracé Valkenswaard – Waalre – Eindhoven* (2009)

Ecorys, *"De potenties voor ontlasting van het wegennet door de fiets voor zeven stedelijke regio's"* (2009)

DHV, *Nieuwe kansen voor een oud spoor? Een nut en noodzaak onderzoek naar een fietsverbinding over het spoorwegtracé Valkenswaard, Waalre en Eindhoven*, (2010).

Accent Adviseurs, *Second opinion fietspad Oude Spoorbaantracé* (2012)

Oranjewoud, *Onderzoeksrapport - Gebiedsakkoord Gebiedsopgave Grenscorridor N69* (2010)

Oranjewoud, *Milieueffectrapportage (PlanMER) – Gebiedsopgave Grenscorridor N69* (2011)

Betreft	Alternatieve tracés snelfietsroute Valkenswaard – Waalre – Eindhoven (bijlage behorend bij Nota van zienswijze bestemmingsplan Oude spoorbaantracé gemeente Waalre (NL.IMRO.0866.BP00166-0301)
Ons kenmerk	WAL031-0020
Datum	5 december 2013
Behandeld door	Roy Janssen, Gertjan Hanckmann en Paul Hamaekers

Inleiding

Ter bevordering van het fietsverkeer tussen Valkenswaard, Waalre en Eindhoven hebben de gemeenten Waalre en Valkenswaard een plan opgesteld voor de aanleg van een nieuwe snelfietsroute tussen deze kernen. Hiervoor is het Oude spoorbaantracé voorzien. Dit is een snelle en directe verbinding tussen Valkenswaard, Waalre en Eindhoven v.v. en is daarmee een comfortabel, snel en verkeersveilig alternatief voor de N69 en de Heikantstraat (zie kader 1). Dit is ook de reden dat deze snelfietsroute is opgenomen in het Gebiedsakkoord Grenscorridor N69, waarmee de Ladder van Verdaas wordt gevolgd.

Snelfietsroutes

Sinds enkele jaren maken snelfietsroutes onderdeel uit van de landelijke beleidsvorming om fietsers over langere afstand beter te faciliteren. Dit zijn routes voor de middellange afstand die gemeentegrenzen overstijgen. Soms wordt geheel nieuwe infrastructuur aangelegd, soms voert de route over bestaande infrastructuur en zijn maatregelen noodzakelijk om bestaande fietsvoorzieningen in het tracé route ook echt de allure van een snelfietsroute te geven.

Deze snelfietsroutes worden in eerste instantie ingezet voor het woon-werk verkeer. Daarnaast faciliteren zij natuurlijk ook andere doelgroepen en motieven (naar school, recreatie en sportief).

Snelfietsroutes zijn met name kansrijk op trajecten waar de fiets een alternatief kan zijn voor het drukke autoverkeer. Hiermee wordt de het woon-werk verkeer gefaciliteerd waar sprake is van drukke forens-relaties. Daarbij is het idee dat de fietser over een afstand van circa 10 à 20 km een directe, snelle, conflictvrije en verkeersveilige route wordt aangeboden waarbij de fietser over deze afstand qua reistijd kan concurreren met de auto.

In toenemende mate zien provincies, regio's en gemeenten de meerwaarde in van snelfietsroutes. Juist omdat hiermee een brede doelgroep wordt bediend. Ook in gebieden en op vervoersrelaties waar zich niet direct een bereikbaarheidsprobleem voordoet onderkent men de waarde van snelle, comfortabele, directe en veilige verbindingen voor het langzaam verkeer, temeer omdat met de opkomst van de e-bike de reikwijdte van de fiets wordt vergroot.

Kader 1

Het zoekgebied van de beoogde snelfietsroute bestaat grotendeels uit Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Voor ontwikkelingen in de EHS geldt het 'nee-tenzij' principe (bron: Verordening ruimte 2012).

Toepassing van het 'nee-tenzij' principe zoals opgenomen in de Verordening ruimte 2012 kan slechts plaatsvinden als:

1. er sprake is van een groot openbaar belang;
2. er voor de ontwikkeling geen alternatieve locaties voorhanden zijn buiten de ecologische hoofdstructuur;
3. er geen andere oplossingen voorhanden zijn waardoor de aantasting van de ecologische

- hoofdstructuur wordt voorkomen;
4. de negatieve effecten waar mogelijk worden beperkt en de overblijvende, negatieve effecten worden gecompenseerd, waarbij voldaan wordt aan de regels met betrekking tot het compenseren van verlies van ecologische waarden en kenmerken, zoals verwoord in de Verordening ruimte artikel 4.11.

Ten aanzien van de alternatieven is de vraag gesteld of deze in voldoende mate zijn onderzocht. De gemeente Waalre heeft ten aanzien van de alternatieven (voorgaande punten 2, 3 en 4) Kragten gevraagd een overzicht te geven van de onderzochte alternatieven. De vragen die met dit onderzoek worden beantwoord zijn daarmee:

1. Zijn er alternatieve routes die gelegen zijn buiten de EHS?
2. Zijn er alternatieve routes voorhanden in de EHS die aantasting van de ecologische hoofdstructuur voorkomen?

In dit onderzoeksrapport worden de alternatieven besproken die expliciet en impliciet in een eerder stadium zijn bekeken en beoordeeld. De alternatieven buiten de EHS betreffen met name de routes langs de N69 en de Heikantstraat (beschreven en opgenomen als bijlage van de Nota van zienswijze). De overige alternatieven voor het fietspad over het oude spoorbaantracé zijn eerder beschreven en afgevalen, maar niet expliciet in een rapport vastgelegd. Voor de beoordeling van het fietspad is de doelstelling van een snelfietsroute leidend. Wanneer een alternatief niet kan voldoen aan de uitgangspunten van de snelfietsroute, kan het niet als een volwaardig alternatief gezien worden.

Samengevat zijn voor de beoordeling de volgende vragen van belang:

1. Heeft het alternatief de kenmerken van een snelfietsroute? Met andere woorden is het een snelle, comfortabele, directe en veilige verbinding, die een volwaardig alternatief biedt voor de auto?
2. Is het beschouwde alternatief een route die gelegen is buiten de EHS?
3. Wordt door het beschouwde alternatief aantasting van de EHS voorkomen?
4. Worden de negatieve effecten op de EHS beperkt en de overblijvende effecten gemitigeerd?

Beoordeling

Om bovengenoemde vragen te kunnen beantwoorden heeft Kragten een aantal beoordelingscriteria gehanteerd ten aanzien van verkeer, ecologie en haalbaarheid. Voor een nadere toelichting op deze beoordelingscriteria wordt verwezen naar bijlage 1.

De beoordeling ten aanzien van verkeer, ecologie en haalbaarheid is gebeurd aan de hand van kwalitatieve scores. Daarbij is allereerst het tracé via de oude spoorbaan objectief beoordeeld. Vervolgens zijn de overige tracé-alternatieven beoordeeld ten opzichte van dit oude spoorbaantracé. Er zijn in totaal 13 alternatieven beoordeeld. Alternatief 1 is realisatie van een fietspad over het Oude spoorbaantracé. Met de overige 12 alternatieven zijn, zonder uitputtend te zijn, alle realistische en haalbare tracés of combinaties van tracés tussen Valkenswaard, Waalre en de High Tech Campus in Eindhoven in de beoordeling betrokken. Voor een nadere toelichting van de beoordeling wordt verwezen naar kader 2.

Toelichting scores

De beoordeling is gebeurd aan de hand van kwalitatieve scores. Daarbij is een vijfpuntschaal gehanteerd. Voor de beoordeling van het oude spoorbaantracé (tracé 1) betekent dit het volgende:

++: uitstekend: verkeerskundig prima (op netwerk- en inrichtingsniveau), geen ecologische aantasting van flora en fauna, alles op gemeentelijk eigendom, minimale ruimtelijke ingreep, lage realisatiekosten.

+: goed

0: matig

-: slecht

--: zeer slecht: verkeerskundig geen meerwaarde, onveilige en onaantrekkelijke route, veel ecologische aantasting van flora en fauna, veel grondverwerving noodzakelijk, forse ruimtelijke ingreep, hoge realisatiekosten.

Voor de overige tracé-alternatieven geldt dat is beoordeeld ten opzichte van tracé 1. Daarbij gelden de volgende kwalitatieve scores:

++: Tracé scoort veel beter dan tracé 1 via oude spoorbaan

+: Tracé scoort beter dan tracé 1 via oude spoorbaan

0: Tracé is gelijk aan tracé 1 via oude spoorbaan

-: Tracé scoort slechter dan tracé 1 via oude spoorbaan

--: Tracé scoort veel slechter dan tracé 1 via oude spoorbaan

Kader 2

Voor de beoordeling is gebruik gemaakt van verschillend kaartmateriaal, namelijk:

- de kaart van de EHS behorende bij de Verordening ruimte (zie volgende pagina);
- gemeentelijke eigendommen (bijlage 2);
- en Natura 2000 (bijlage 2).

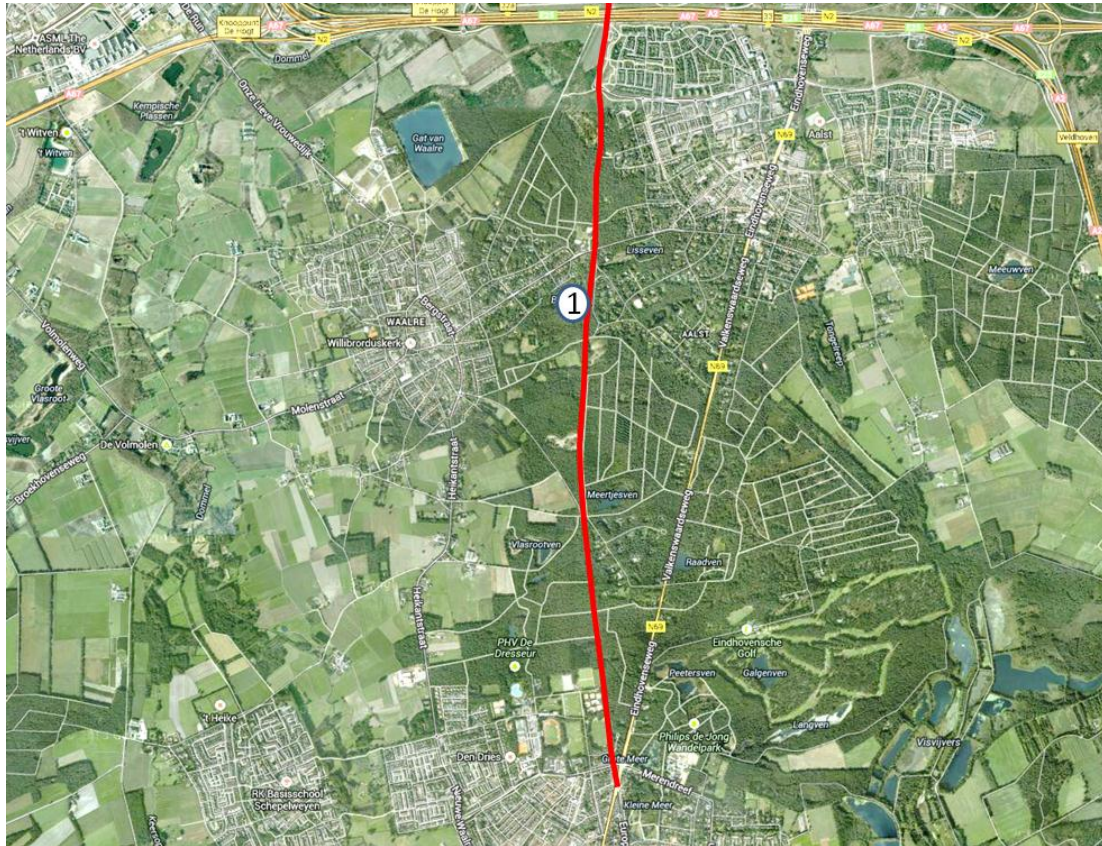
Ecologische Hoofdstructuur



De indeling van de Ecologische Hoofdstructuur wordt op provinciaal niveau geregeld. Provincie Noord-Brabant heeft de EHS opgenomen in het Natuurbeheerplan, te zien in bovenstaande afbeelding. Hierin geven diverse kleuren de EHS aan, elk met een ander beheertype. Beheertypen in de omgeving van de 'Oude Spoorbaan' bestaan uit 'Droog bos met productie', 'Zwak gebufferd ven', 'Droge heide' en 'Vochtige heide'.

Op de volgende pagina's is per tracé de beoordeling weergegeven.

Alternatief 1



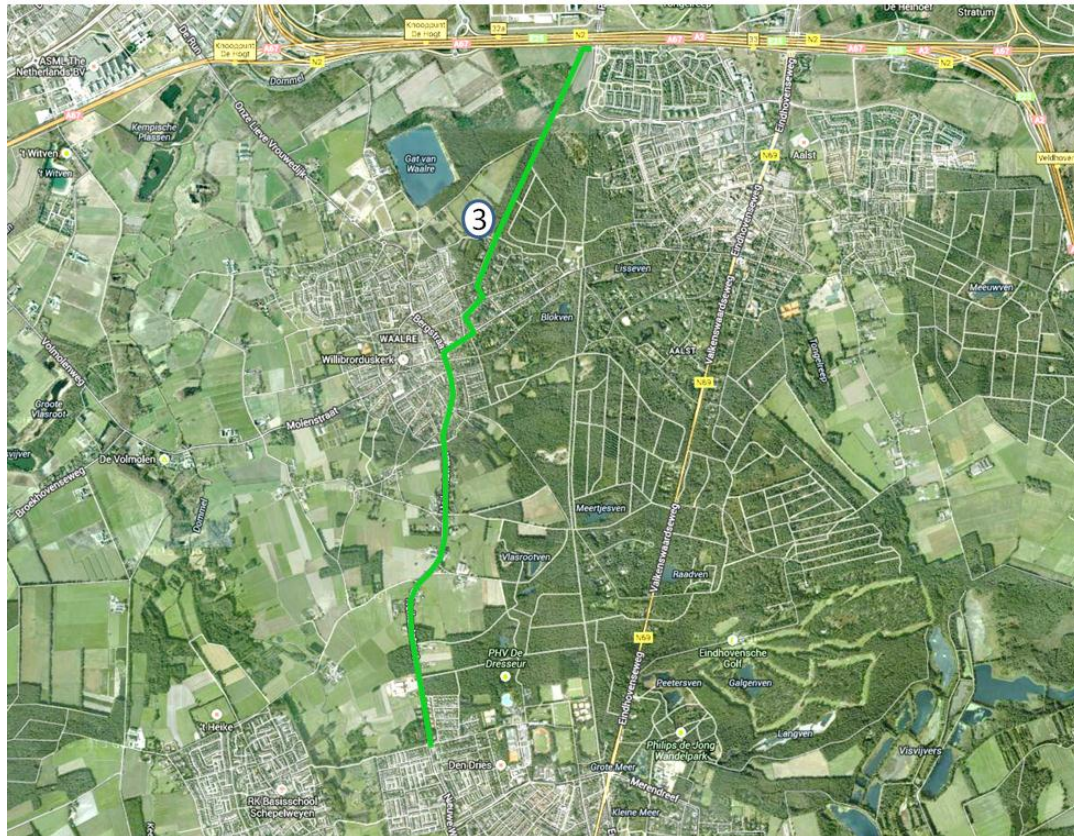
Criterium	Omschrijving / Effecten	Beoordeling
Fietsroutenetwerk: - Samenhang - Directheid - Ontvlechting	Logische schakel in totaal netwerk, legt verbinding tussen overige schakels Kortste route tussen Valkenswaard en Eindhoven Fietzers maximaal gescheiden van autoverkeer	++ ++ ++
Inrichting en beleving van de route: - Verkeersveiligheid - Aantrekkelijkheid - Comfort - Verkeershinder	Minimaal aantal conflictpunten Route door mooie, bosrijke omgeving Minimaal aantal stops, gestrekte verbinding Vrijwel geheel solitaire route, geen hinder	++ ++ ++ ++
Doorsnijding beschermde gebieden	Doorsnijding EHS	-
Aantasting beschermde soorten	Versnippering amfibieën en reptielen Verstoring vleermuizen Mogelijk effecten op vogels en reptielen (verstoring, vernietiging)	-
Boswet	Compensatie (te kappen) bomen	+
Haalbaarheid: - Eigendommen - Fysieke haalbaarheid / realisatie - Realisatiekosten	Geen grondverwerving noodzakelijk Geheel nieuwe route over bestaand pad en talud Geheel nieuwe infrastructuur	++ + -

Alternatief 2



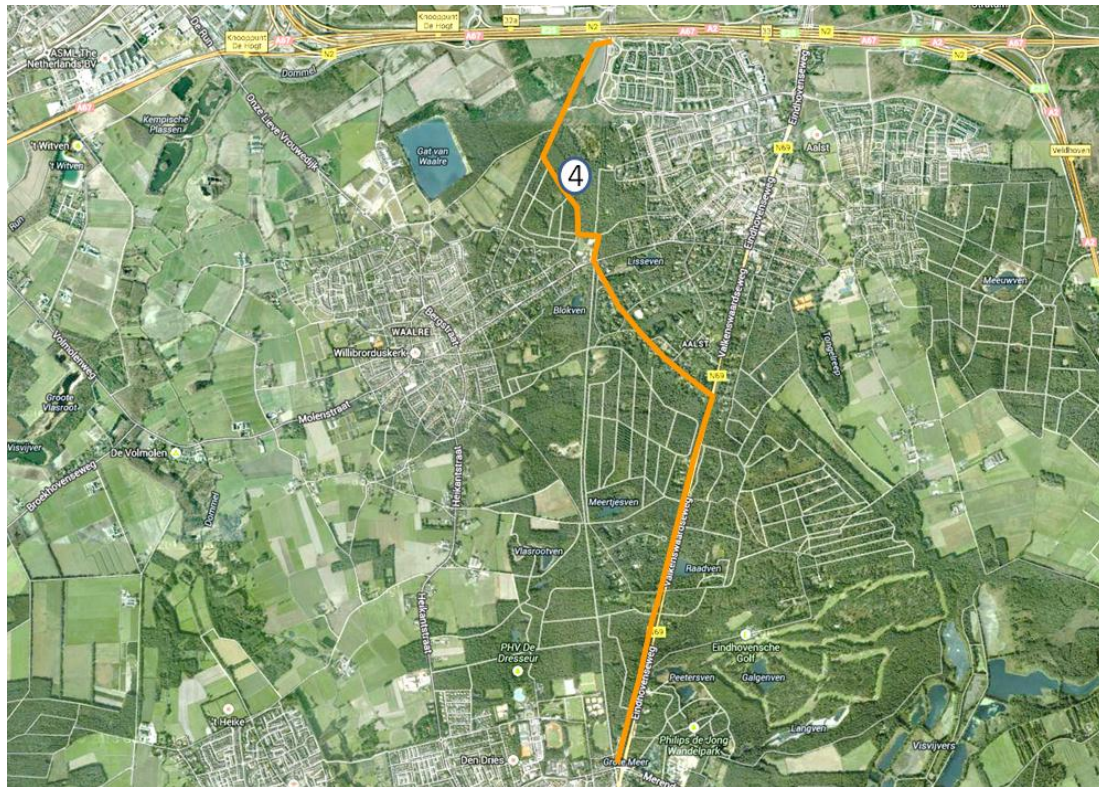
Criterium	Omschrijving / Effecten	Beoordeling t.o.v. tracé 1
Fietsroutenetwerk: - Samenhang - Directheid - Ontvlechting	Route slechts deel aanvulling op bestaand netwerk Niet de meest korte route tussen Valkenswaard en Eindhoven Fietzers slechts ten dele gescheiden van autoverkeer	- - -
Inrichting en beleving van de route: - Verkeersveiligheid - Aantrekkelijkheid - Comfort - Verkeershinder	Een aantal conflictpunten in Waalre-Dorp Route door mooie, bosrijke omgeving Laag aantal stops, minder gestrekte verbinding Slechts deels solitaire route, deels verkeershinder	- 0 - -
Doorsnijding beschermde gebieden	Doorsnijding EHS	0
Aantasting beschermde soorten	Versnippering amfibieën en reptielen Verstoring vleermuizen Mogelijk effecten op vogels en reptielen (verstoring, vernietiging)	0
Boswet	Compensatie (te kappen) bomen	0
Haalbaarheid: - Eigendommen - Fysieke haalbaarheid / realisatie - Realisatiekosten	Geen grondverwerving nodig Geheel over bestaande routes, wel door bebouwde kom Bestaande routes deels opwaarderen	0 0 +

Alternatief 3



Criterium	Omschrijving / Effecten	Beoordeling t.o.v tracé 1
Fietsroutenetwerk: - Samenhang - Directheid - Ontvlechting	Route nauwelijks aanvulling op bestaand netwerk Directe route tussen Valkenswaard en Eindhoven Fietzers nauwelijks gescheiden van autoverkeer	- 0 --
Inrichting en beleving van de route: - Veiligheidsveiligheid - Aantrekkelijkheid - Comfort - Verkeersshinder	Groot aantal conflictpunten Deels fraaie route, deels druk verkeer (slechte luchtkwaliteit) Groot aantal stops, redelijk gestrekte verbinding Veel menging en bundeling met autoverkeer	-- - - -
Doorsnijding beschermde gebieden	Weinig doorsnijding EHS	+
Aantasting beschermde soorten	Mogelijk effecten op vogels en reptielen(verstoring, vernietiging).	+
Boswet	Compensatie (te kappen) bomen	+
Haalbaarheid: - Eigendommen - Fysieke haalbaarheid / realisatie - Realisatiekosten	Geen grondverwerving nodig Geheel over bestaande routes, wel door bebouwde kom Bestaande route deels opwaarderen, impact binnen bebouwde kom	0 0 -

Alternatief 4



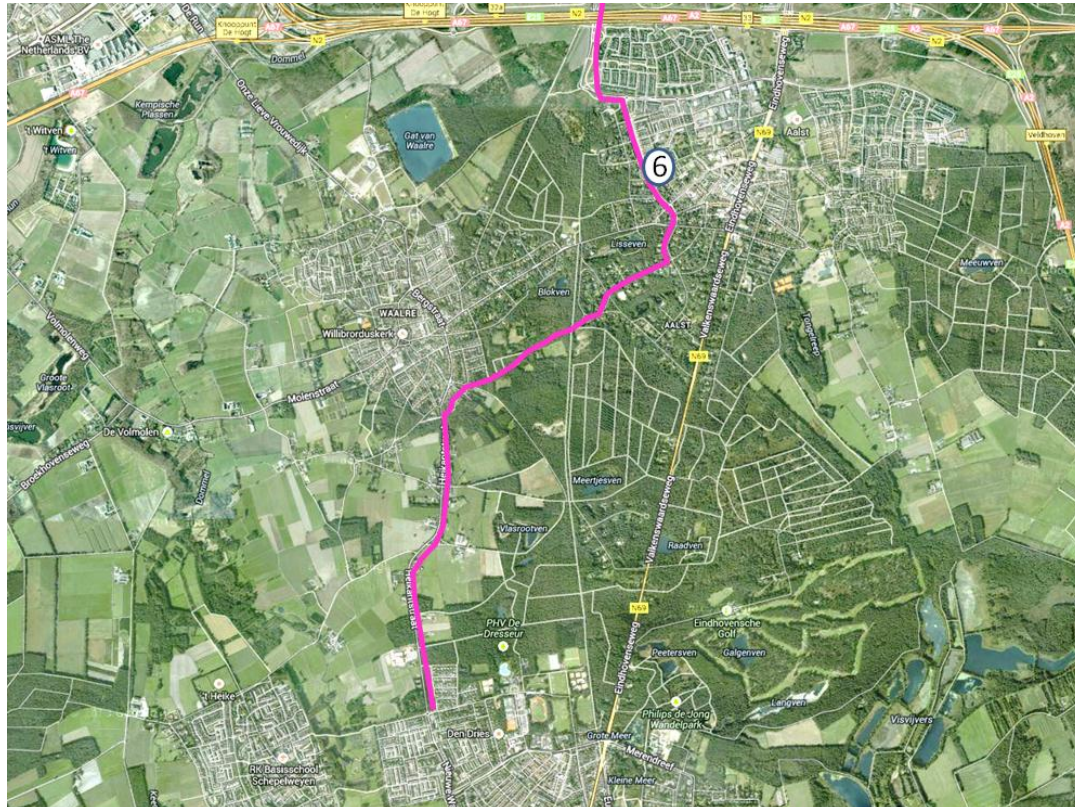
Criterium	Omschrijving / Effecten	Beoordeling t.o.v. tracé 1
Fietsroutenetwerk: - Samenhang - Directheid - Ontvlechting	Route slechts deels aanvulling op bestaand netwerk Niet de meest korte route tussen Valkenswaard en Eindhoven Fietzers slechts ten dele gescheiden van autoverkeer	- - -
Inrichting en beleving van de route: - Verkeersveiligheid - Aantrekkelijkheid - Comfort - Verkeershinder	Klein aantal conflictpunten, menging met verkeer binnen bebouwde kom Route door mooie, bosrijke omgeving Laag aantal stops, minder gestrekte verbinding Slechts deels solitaire route, deels verkeershinder	- 0 - -
Doorsnijding beschermde gebieden	Doorsnijding EHS	0
Aantasting beschermde soorten	Versnippering amfibieën. Verstoring vleermuizen Mogelijk effecten op vogels en reptielen(verstoring, vernietiging).	0
Boswet	Compensatie (te kappen) bomen	0
Haalbaarheid: - Eigendommen - Fysieke haalbaarheid / realisatie - Realisatiekosten	Geen grondverwerving nodig Volledig over bestaande routes Bestaande route deels opwaarderen	0 0 +

Alternatief 5



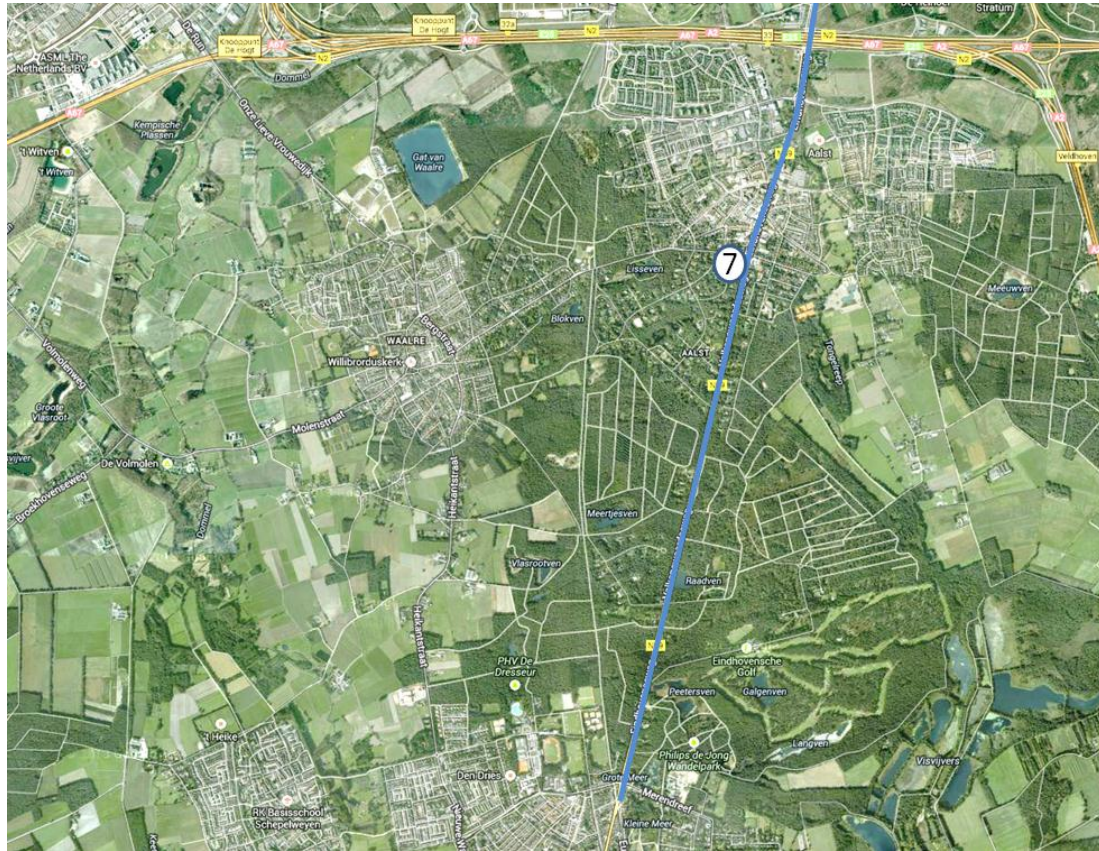
Criterium	Omschrijving / Effecten	Beoordeling t.o.v tracé 1
Fietsroutenetwerk: - Samenhang - Directheid - Ontvlechting	Route slechts deels aanvulling op bestaand netwerk Niet de meest korte route tussen Valkenswaard en Eindhoven Fietsers vrijwel overal gescheiden van autoverkeer	0 - 0
Inrichting en beleving van de route: - Vekeersveiligheid - Aantrekkelijkheid - Comfort - Verkeersshinder	Minimaal aantal conflictpunten Route door mooie, bosrijke omgeving Laag aantal stops, minder gestrekte verbinding Nauwelijks verkeersshinder	0 0 -- 0
Doorsnijding beschermde gebieden	Doorsnijding EHS	0
Aantasting beschermde soorten	Versnippering amfibieën en reptielen Verstoring vleermuizen Mogelijk effecten op vogels en reptielen(verstoring, vernietiging)	0
Boswet	Compensatie (te kappen) bomen	0
Haalbaarheid: - Eigendommen - Fysieke haalbaarheid / realisatie - Realisatiekosten	Deels grondverwerving nodig Merendeel geheel nieuwe route Vrijwel geheel nieuwe infrastructuur	- 0 0

Alternatief 6



Criterium	Omschrijving / Effecten	Beoordeling t.o.v tracé 1
Fietsroutenetwerk: - Samenhang - Directheid - Ontvlechting	Route slechts deels aanvulling op bestaand netwerk Niet de meest korte route tussen Valkenswaard en Eindhoven Fietzers vrijwel niet gescheiden van autoverkeer	- - --
Inrichting en beleving van de route: - Veiligheidsbeleving - Aantrekkelijkheid - Comfort - Verkeersshinder	Aantal conflictpunten Route door mooie, bosrijke omgeving Laag aantal stops, minder gestrekte verbinding Slechts deels solitaire route, deels verkeersshinder	- 0 - -
Doorsnijding beschermde gebieden	Relatief weinig doorsnijding EHS	+
Aantasting beschermde soorten	Versnippering amfibieën en reptielen Verstoring amfibieën, vleermuizen en reptielen Mogelijk effecten op vogels (verstoring, vernietiging).	0
Boswet	Compensatie (te kappen) bomen	+
Haalbaarheid: - Eigendommen - Fysieke haalbaarheid / realisatie - Realisatiekosten	Deels grondverwerving nodig Bestaande route opwaarderen, impact binnen bebouwde kom	0 - 0

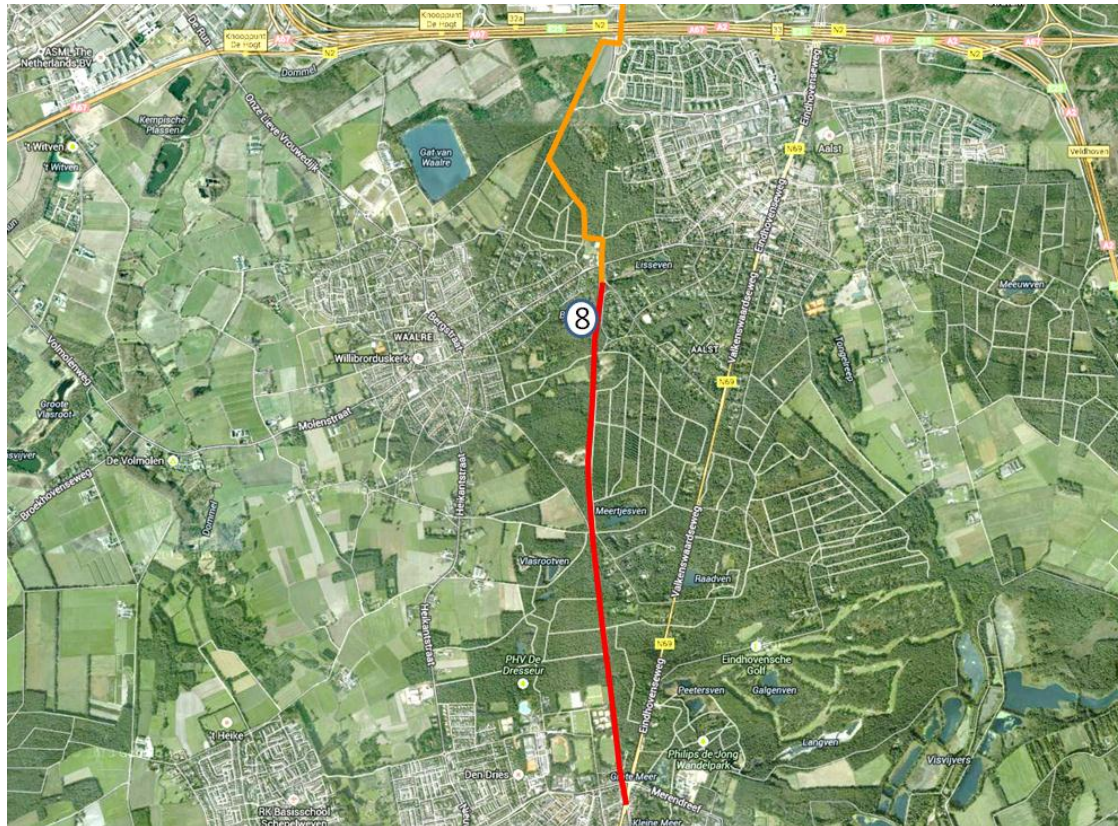
Alternatief 7



Criterium	Omschrijving / Effecten	Beoordeling t.o.v. tracé 1
Fietsroutenetwerk: - Samenhang - Directheid - Ontvlechting	Route geen aanvulling op bestaand netwerk Kortste route tussen Valkenswaard en Eindhoven, maar niet naar HTC Fietzers niet gescheiden van druk autoverkeer	- 0 --
Inrichting en beleving van de route: - Veiligheidsveiligheid - Aantrekkelijkheid - Comfort - Verkeersshinder	Groot aantal conflictpunten in Aalst Route langs drukke verkeersweg, deels door druk centrum (slechte luchtkwaliteit) Aantal stops in Aalst, gestrekte verbinding Veel verkeersshinder	-- - - --
Doorsnijding beschermde gebieden	Nauwelijks doorsnijding EHS	+
Aantasting beschermde soorten	Geen negatieve effecten op vogels en reptielen(verstoring, vernietiging).	+
Boswet	Compensatie (te kappen) bomen niet nodig	+
Haalbaarheid: - Eigendommen - Fysieke haalbaarheid / realisatie - Realisatiekosten	Geen grondverwerving nodig Volledig over bestaande routes, knelpunt in centrum Aalst Bestaande route geheel opwaarderen	0 +/- -

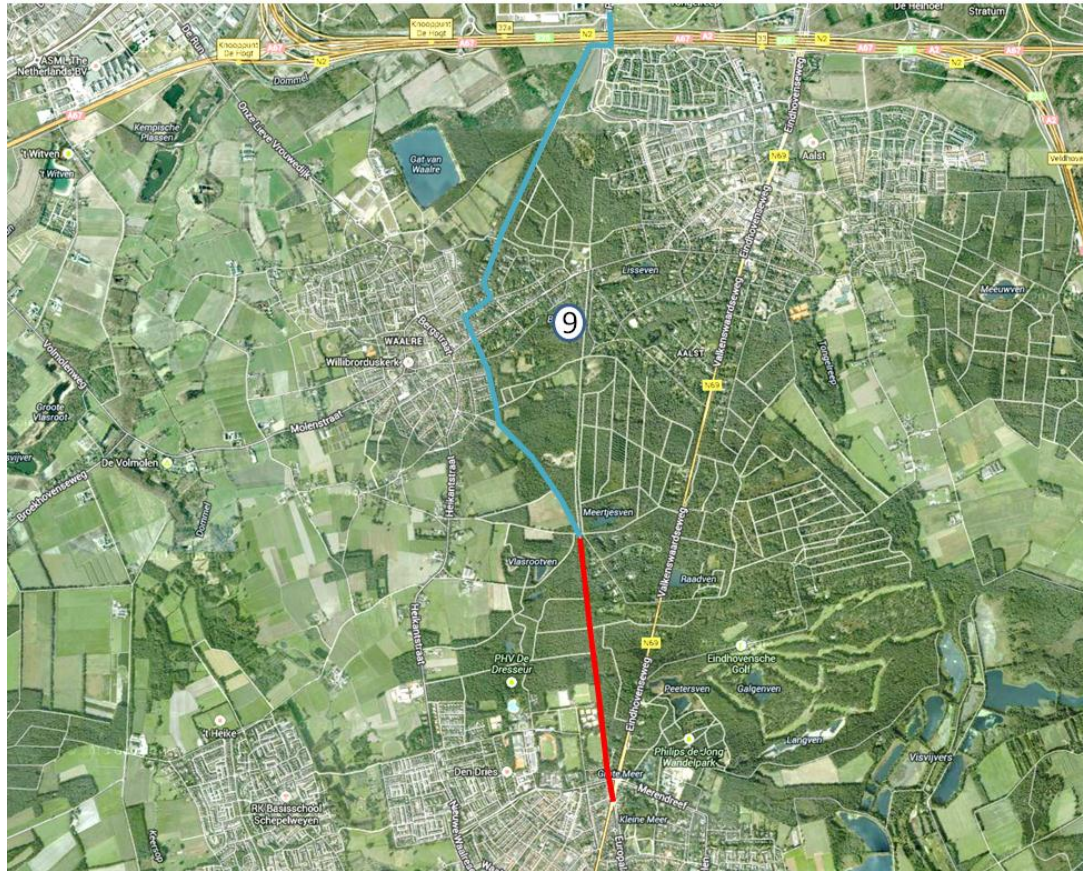
De routes van onderstaande alternatieven (8 t/m 13) zijn combinaties van de hiervoor beschreven routes (1 t/m 7).

Alternatief 8



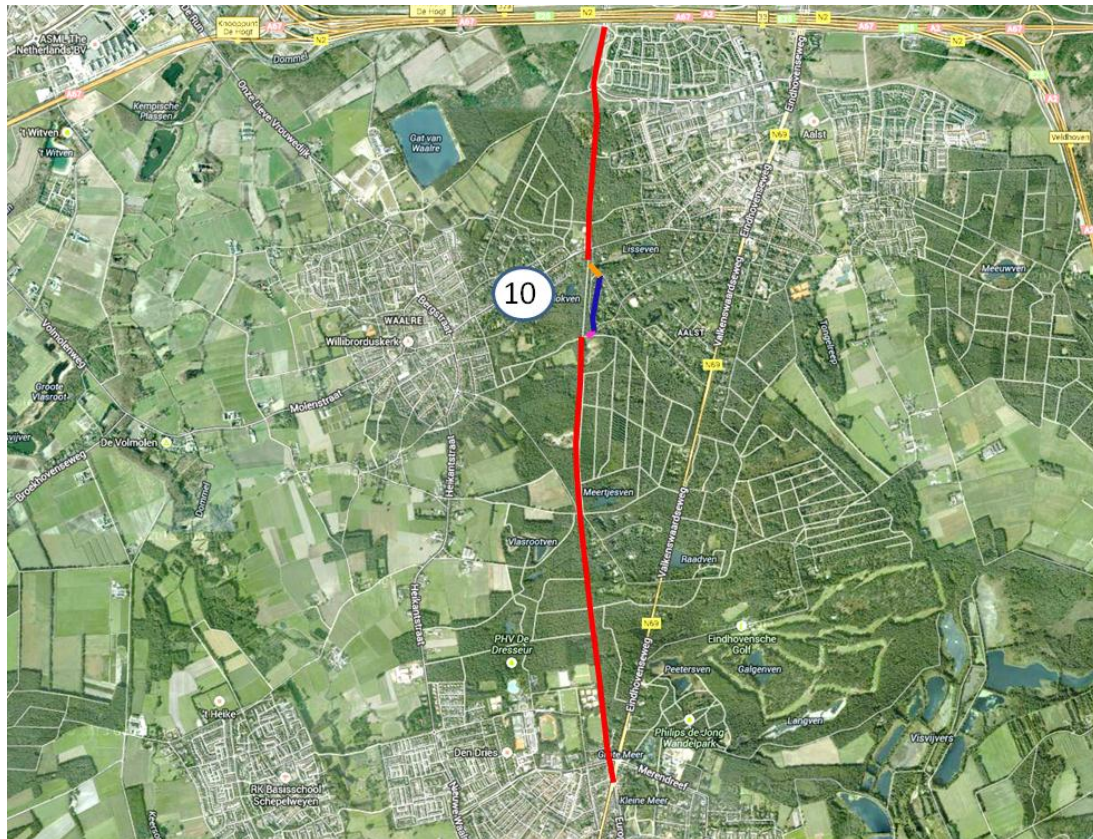
Criterion	Omschrijving / Effecten	Beoordeling t.o.v. tracé 1
Fietsroutenetwerk: - Samenhang - Directheid - Ontvlechting	Logische schakel in totaal netwerk, legt verbinding tussen overige schakels Korte route tussen Valkenswaard en Eindhoven Fietzers overal gescheiden van autoverkeer	0 - 0
Inrichting en beleving van de route: - Veiligheidsniveau - Aantrekkelijkheid - Comfort - Verkeersshinder	Minimaal aantal conflictpunten Route door mooie, bosrijke omgeving Minimaal aantal stops, gestrekte verbinding Vrijwel geheel solitaire route, nauwelijks hinder	0 0 0 0
Doorsnijding beschermde gebieden	Doorsnijding EHS	0
Aantasting beschermde soorten	Versnippering amfibieën en reptielen. Verstoring vleermuizen Mogelijk effecten op vogels en reptielen(verstoring, vernietiging).	0
Boswet	Compensatie (te kappen) bomen	0
Haalbaarheid: - Eigendommen - Fysieke haalbaarheid / realisatie - Realisatiekosten	Geen grondverwerving nodig deels nieuwe route over bestaand pad en talud Vrijwel geheel nieuw tracé	0 0 0

Alternatief 9

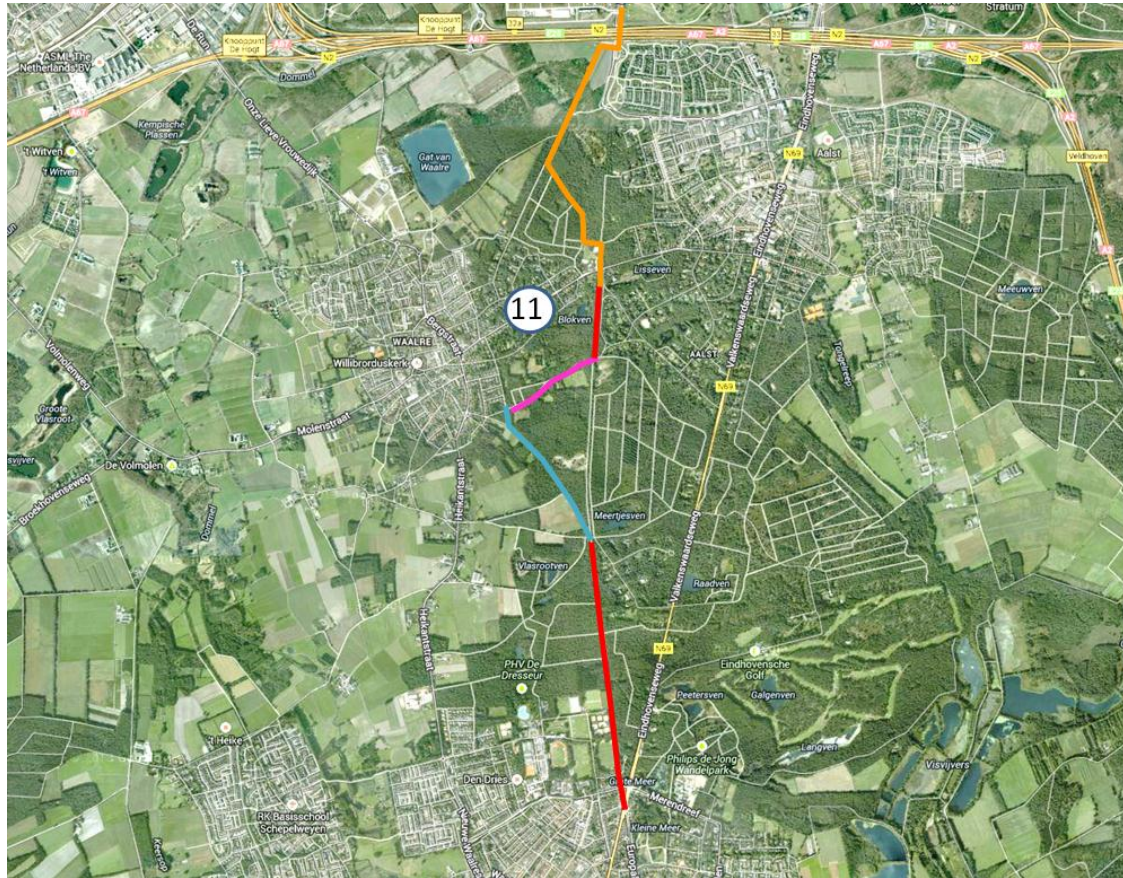


Criterium	Omschrijving / Effecten	Beoordeling t.o.v tracé 1
Fietsroutenetwerk: - Samenhang - Directheid - Ontvlechting	Logische schakel in totaal netwerk, legt verbinding tussen overige schakels Korte route tussen Valkenswaard en Eindhoven, maar Fietzers niet overal gescheiden van autoverkeer	0 - -
Inrichting en beleving van de route: - Veiligheidsbeleving - Aantrekkelijkheid - Comfort - Verkeersshinder	Conflictpunten in Waalre-Dorp Route door mooie, bosrijke omgeving In bebouwde kom weinig comfort, daarbuiten wel Verkeersshinder binnen bebouwde kom	- 0 - -
Doorsnijding beschermde gebieden	Doorsnijding EHS	0
Aantasting beschermde soorten	Versnippering amfibieën en reptielen Verstoring vleermuizen Mogelijk effecten op vogels en reptielen (verstoring, vernietiging)	0
Boswet	Compensatie (te kappen) bomen	0
Haalbaarheid: - Eigendommen - Fysieke haalbaarheid / realisatie - Realisatiekosten	Geen grondverwerving nodig Deels nieuwe route over bestaande route. Impact binnen bebouwde kom Deels nieuwe verbinding, deels in bebouwde kom opwaarderen	0 - 0

Alternatief 10

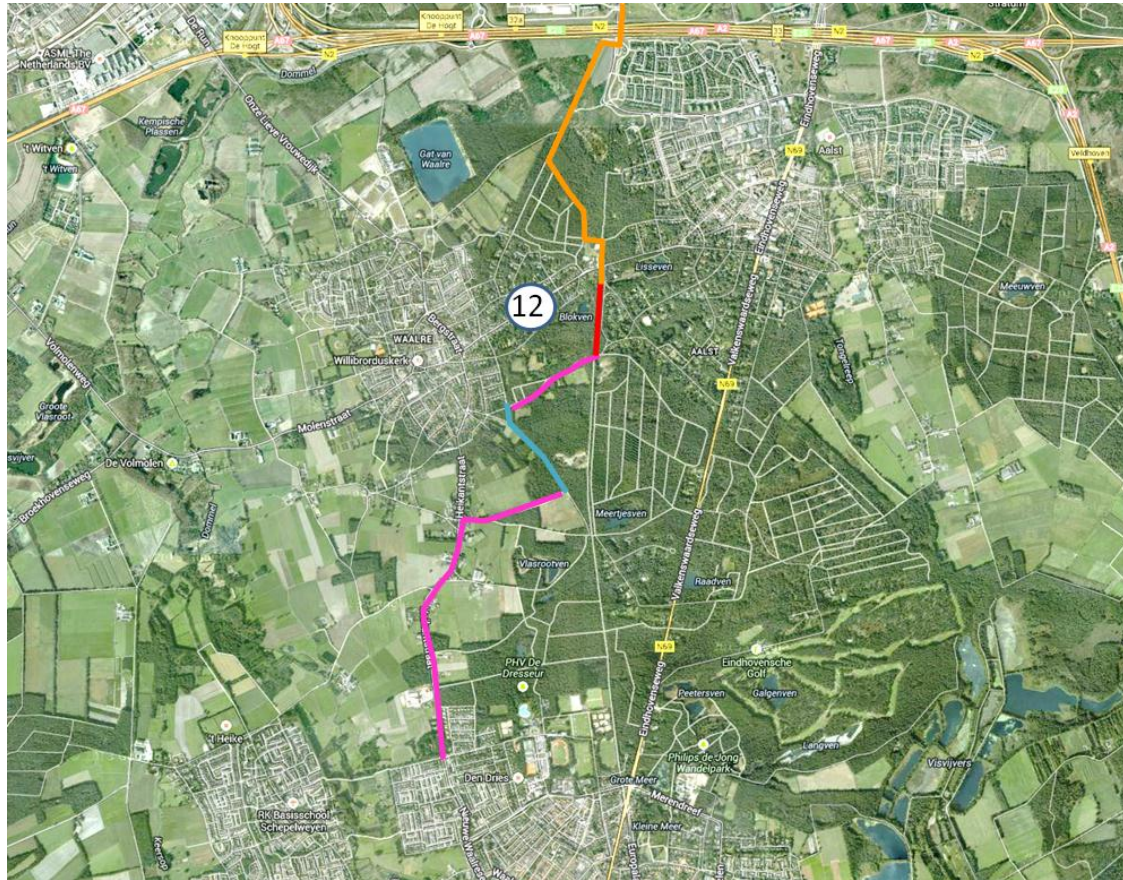


Criterium	Omschrijving / Effecten	Beoordeling t.o.v. tracé 1
Fietsroutenetwerk: - Samenhang - Directheid - Ontvlechting	Logische schakel in totaal netwerk, legt verbinding tussen overige schakels Vrijwel kortste route tussen Valkenswaard en Eindhoven Fietsers grotendeels gescheiden van autoverkeer	0 0 0/-
Inrichting en beleving van de route: - Vekeersveiligheid - Aantrekkelijkheid - Comfort - Verkeersshinder	Minimaal aantal conflictpunten Route door mooie, bosrijke omgeving Minimaal aantal stops, gestrekte verbinding Vrijwel geheel solitaire route, geen hinder	0 0 - 0
Doorsnijding beschermde gebieden	Doorsnijding EHS	0
Aantasting beschermde soorten	Versnippering amfibieën en reptielen. Verstoring vleermuizen Mogelijk effecten op vogels en reptielen(verstoring, vernietiging).	0
Boswet	Compensatie (te kappen) bomen	0
Haalbaarheid: - Eigendommen - Fysieke haalbaarheid / realisatie - Realisatiekosten	Geen grondverwerving noodzakelijk Geheel nieuwe route over bestaand pad en talud Vrijwel geheel nieuw tracé	0 0 0

Alternatief 11

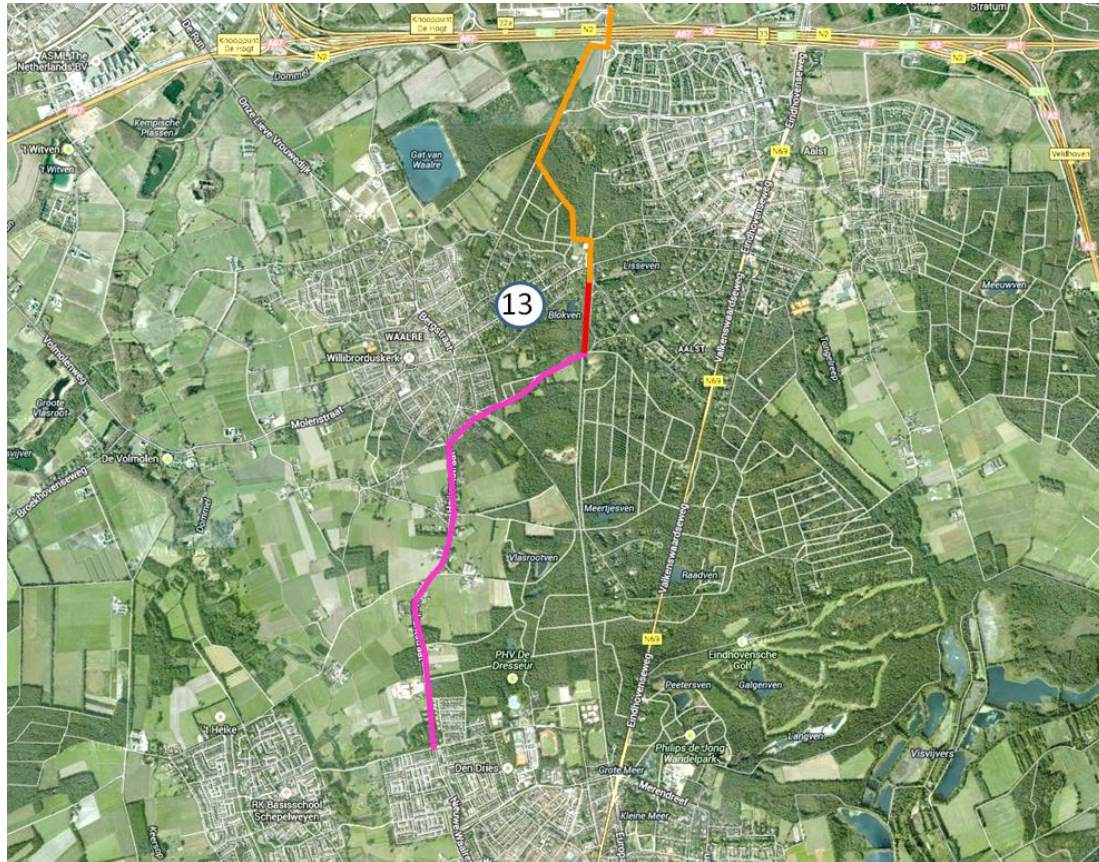
Criterium	Omschrijving / Effecten	Beoordeling t.o.v. tracé 1
Fietsroutenetwerk: - Samenhang - Directheid - Ontvlechting	Minder logische schakel in totaal netwerk, legt verbinding tussen overige schakels Geen korte route tussen Valkenswaard en Eindhoven Fietzers vrijwel maximaal gescheiden van autoverkeer	0 - -
Inrichting en beleving van de route: - Veiligheidsniveau - Aantrekkelijkheid - Comfort - Verkeersshinder	Minimaal aantal conflictpunten Route door mooie, bosrijke omgeving Weinig stops, minder gestrekte verbinding Vrijwel geheel solitaire route, nauwelijks hinder	0 0 -- -
Doorsnijding beschermde gebieden	Doorsnijding EHS	0
Aantasting beschermde soorten	Versnippering amfibieën en reptielen. Verstoring vleermuizen Mogelijk effecten op vogels en reptielen(verstoring, vernietiging).	0
Boswet	Compensatie (te kappen) bomen	0
Haalbaarheid: - Eigendommen - Fysieke haalbaarheid / realisatie - Realisatiekosten	Deels grondverwerving noodzakelijk deels nieuwe route over bestaand pad en talud Deels nieuwe verbinding, deels in bebouwde kom opwaarderen	0 0 0

Alternatief 12



Criterium	Omschrijving / Effecten	Beoordeling t.o.v tracé 1
Fietsroutenetwerk: - Samenhang - Directheid - Ontvlechting	Geen logische schakel in totaal netwerk, legt verbinding tussen overige schakels Geen korte route tussen Valkenswaard en Eindhoven Fietsers deels gescheiden van autoverkeer	-- -- -
Inrichting en beleving van de route: - Verkeersveiligheid - Aantrekkelijkheid - Comfort - Verkeershinder	Minimaal aantal conflictpunten Route door mooie, bosrijke omgeving Weinig stops, minder gestrekte verbinding Deels solitaire route en deels verkeers-hinder	0 0 -- -
Doorsnijding beschermde gebieden	Doorsnijding EHS	0
Aantasting beschermde soorten	Versnippering amfibieën en reptielen. Verstoring vleermuizen Mogelijk effecten op vogels en reptielen(verstoring, vernietiging).	0
Boswet	Compensatie (te kappen) bomen	0
Haalbaarheid: - Eigendommen - Fysieke haalbaarheid / realisatie - Realisatiekosten	Deels grondverwerving noodzakelijk deels nieuwe route over bestaand pad en talud Deels nieuwe verbinding, deels in bebouwde kom opwaarderen	- 0 0

Alternatief 13



Criterium	Omschrijving / Effecten	Beoordeling t.o.v tracé 1
Fietsroutenetwerk: - Samenhang - Directheid - Ontvlechting	Route slechts deels aanvulling op bestaand netwerk Niet de meest korte route tussen Valkenswaard en Eindhoven Fietzers vrijwel niet gescheiden van autoverkeer	- - --
Inrichting en beleving van de route: - Verkeersveiligheid - Aantrekkelijkheid - Comfort - Verkeershinder	Aantal conflictpunten Route door mooie, bosrijke omgeving Laag aantal stops, minder gestrekte verbinding Slechts deels solitaire route, deels verkeershinder	- 0 - -
Doorsnijding beschermde gebieden	Relatief weinig doorsnijding EHS	+
Aantasting beschermde soorten	Versnippering amfibieën en reptielen Verstoring amfibieën, vleermuizen en reptielen Mogelijk effecten op vogels (verstoring, vernietiging)	0
Boswet	Compensatie (te kappen) bomen	+
Haalbaarheid: - Eigendommen - Fysieke haalbaarheid / realisatie - Realisatiekosten	Deels grondverwerving nodig Vrijwel geheel over bestaande routes, impact binnen bebouwde kom	- - 0

Conclusies

Alle alternatieven zijn hiervoor kwalitatief vergeleken op verschillende onderdelen. Vanuit deze kwalitatieve beschrijving kunnen wij de onderzoeksvragen beantwoorden.

1. Zijn er alternatieve routes die gelegen zijn buiten de EHS?

Er zijn twee routes die buiten de EHS zijn gelegen: alternatieven 3 en 7, waarbij alternatief 3 nog deels door de EHS gaat (fietspad Dirck van Hornelaan). Beide routes voldoen niet aan de verkeerskundige aspecten om volwaardig als snelfietsroute gekarakteriseerd te kunnen worden. Daarnaast is de luchtkwaliteit langs beide routes slecht als gevolg van veel gemotoriseerd verkeer. Wij concluderen dat er geen alternatieven zijn voor een snelfietsroute volledig buiten de EHS.

2. Zijn er alternatieve routes voorhanden in de EHS die aantasting van de ecologische hoofdstructuur voorkomen?

De alternatieven 2, 3, 4, 5, 6, 9, 11, 12 en 13 scoren onvoldoende op de verkeerskundige criteria voor een snelfietsroute (snelheid, comfort, verkeersveiligheid en gebruiksgemak) om als volwaardig alternatief te dienen. De alternatieven 8 en 10 scoren op deze criteria gedeeltelijk slechter dan alternatief 1 en zijn deels vergelijkbaar met alternatief 1. Beide alternatieven lopen echter vrijwel geheel door de EHS, net als alternatief 1. Derhalve concluderen wij dat er geen alternatieven zijn binnen de EHS die aantasting geheel kunnen voorkomen.

Alternatief 1 beantwoordt verreweg het beste aan de criteria en functionaliteit van een snelfietsroute en kan hiermee met recht het predicaat 'snelfietsroute' dragen. Het tracé via de Oude spoorbaan is het meest directe en aantrekkelijke tracé voor een snelfietsroute tussen Valkenswaard, Waalre en Eindhoven. Dit tracé maakt gebruik van de oude spoorbaan die door het bos loopt. Daarmee is naast de directheid ook de aantrekkelijkheid gegarandeerd. Gelet op het feit dat dit tracé alleen de Koningin Julianalaan/Willibrorduslaan als drukke verbinding voor het gemotoriseerd verkeer kruist is dit ook een optimaal tracé op het gebied van verkeersveiligheid.

Doorsnijding van de EHS is voor dit alternatief onontkoombaar. De aantasting van de EHS wordt gecompenseerd, negatieve effecten op beschermde soorten worden gemitigeerd. Gedeputeerde Staten zijn bevoegd om te besluiten over herbegrenzing van de EHS met bijbehorende mitigatie en compensatie. Inmiddels hebben GS besloten de EHS ten behoeve van het fietspad Oude Spoorbaantracé te herbegrenzen.

Bijlage 1: Toelichting beoordelingscriteria

1. Verkeer

- Netwerk:
 - o Samenhang: in hoeverre hangt het tracé samen met het bestaande utilitaire en recreatieve fietsroutenetwerk?
 - o Directheid: in hoeverre worden fietsers op de snelfietsroute geconfronteerd met omrijafstanden?
 - o Mate van ontvlechting ten opzichte van netwerk gemotoriseerd verkeer: in hoeverre zijn fietsers gescheiden van gemotoriseerd verkeer?
- Inrichting:
 - o Verkeersveiligheid
 - ☐ Kruispunten: aantal conflictpunten tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer
 - ☐ Wegvakken: in hoeverre vindt menging op wegvakken plaats tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer?
 - o Aantrekkelijkheid (sfeer en beleving)
 - o Comfort: hoeveelheid afslagbewegingen (gestrektheid), aantal stops
 - o Verkeershinder / overlast van veel verkeer in de nabijheid (geluid, uitstoot e.d.)

2. Ecologie

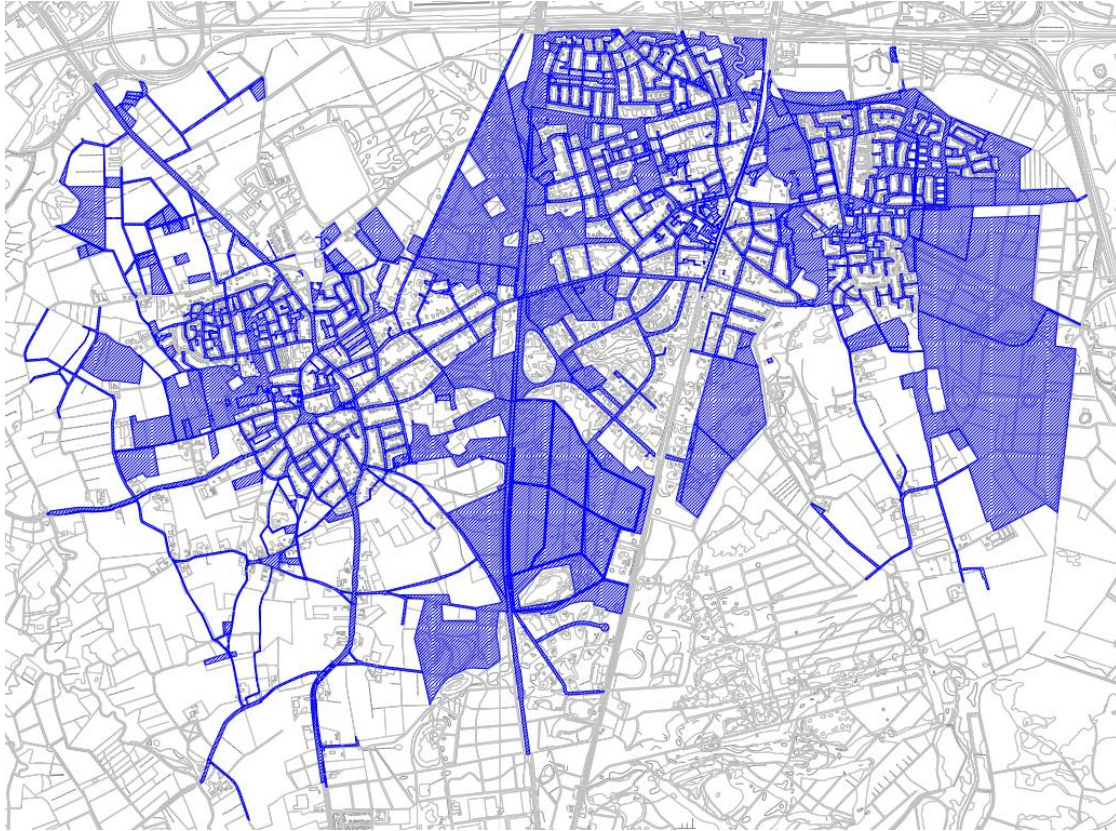
- Doorsnijding van beschermde gebieden (de versnippering, vernietiging of verstoring van beschermde gebieden)
- Aantasting / beperking van beschermde soorten (de versnippering, vernietiging of verstoring van beschermde soorten en de toename van slachtoffers)
- Consequenties tav de Boswet (in geval van bomenkap)

3. Haalbaarheid realisatie

- Grondverwerving: in hoeverre is grondverwerving noodzakelijk?
- Fysieke haalbaarheid / realisatie: hoe groot is de ruimtelijke ingreep?
- Realisatiekosten: globale inschatting van de kosten van aanleg, exclusief grondverwerving, planschade e.d.

Bijlage 2: Geraadpleegde kaarten

Eigendommen



Natura 2000

