

Bestemmingsplan Oude Spoorbaantracé, gemeente Waalre

Eindverslag inspraak en vooroverleg

IMRO-IDN:

NL.IMRO.0866.BP00166-0201

Datum:

4 maart 2013

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 1977” en “Valkenswaard-Noord”. De meeste gronden waarop het tracé is geprojecteerd zijn aangeduid als “Bosgebied”, “Natuurgebied” of een gebied met een bijzondere landschappelijke waarde. Binnen al deze bestemmingen is extensief dagrecreatief medegebruik toegestaan. Bouwen is in de meeste gevallen echter niet toegestaan. Omdat de nieuwe fietsverbinding een hoofdzakelijk utilitair karakter heeft en er bijbehorende bouwwerken (zoals verlichting) zullen worden opgericht, zijn de vigerende bestemmingen niet toereikend om de realisatie van het fietspad te kunnen bewerkstelligen.

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

1.2 Terinzagelegging

Op woensdag 21 november 2012 heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Waalre middels publicatie in De Schakel en op de gemeentelijke website de terinzagelegging van het voorontwerp bestemmingsplan “Oude Spoorbaantracé” met IMRO-idn “NL.IMRO.0866.BP00166-0101” aangekondigd. Ook heeft een inspraakbijeenkomst plaatsgevonden op woensdag 28 november 2012 voor inwoners van de gemeenten Waalre en Valkenswaard en overige geïnteresseerden.

Het voorontwerp bestemmingsplan heeft vanaf donderdag 22 november 2012 tot en met woensdag 19 december 2012 ter inzage gelegen. Conform artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening kon een ieder een schriftelijke of mondelinge inspraakreactie aangaande het voorontwerp bestemmingsplan bij de gemeenteraad indienen.

1.3 Ingekomen inspraakreacties

Er zijn gedurende de inspraakperiode 142 schriftelijke inspraakreacties ingediend. Verder is er een tweetal vooroverlegreacties van de provincie en het waterschap ontvangen.

In hoofdstuk 2 geven wij van elke inspraakreactie een korte samenvatting. Daarna omschrijven wij de reactie van het college van burgemeester en wethouders op de inspraakreactie. Deze reactie is gebaseerd op de volledige inspraakreactie.

Het voorontwerpbestemmingsplan “Oude Spoorbaantracé”, is toegezonden aan een aantal bestuurlijke instanties (in het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Besluit op de ruimtelijke ordening). Dit zijn;

- de Directie Ruimtelijke Ontwikkeling en Handhaving, Provincie Noord-Brabant, en
- Waterschap De Dommel.

Wij hebben aan deze instanties een advies gevraagd. De provincie Noord-Brabant en het waterschap De Dommel hebben schriftelijk hun advies uitgebracht.

1.4 Ontvankelijkheid

Naar analogie van het bepaalde in artikel 6.9 van de Algemene wet bestuursrecht is een inspraakreactie 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 (verzendtheorie), mits deze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen. Binnen de termijn zijn 138 inspraakreacties ontvangen. Vier brieven zijn buiten de gestelde termijn ontvangen en dus niet ontvankelijk. Deze zijn echter wel voorzien van een gemeentelijke antwoord. In deze nota zijn ook de inspraakreacties opgenomen, die tijdens de inspraakavond zijn ingediend.

1.5 Leeswijzer

In dit eindverslag inspraak en vooroverleg wordt in hoofdstuk 2 de ingekomen inspraakreactie van een gemeentelijke beantwoording voorzien. Hoofdstuk 3 geeft de conclusie voortkomend uit de beantwoording van de inspraakreacties weer. Hoofdstuk 4 geeft aan of en welke wijzigingen naar aanleiding van de inspraakreacties worden doorgevoerd. Hoofdstuk 5 geeft aan of en welke ambtshalve wijzigingen worden doorgevoerd. In bijlage 1 treft u een toelichting betreffende nut en noodzaak van de fietsverbinding Oude Spoorbaantracé aan.

2. Gemeentelijke beantwoording

Hieronder behandelen wij de ingekomen inspraakreacties inhoudelijk. De inspraakreactie is kort samengevat en vervolgens van een antwoord/reactie voorzien. Een groot aantal inspraakreacties betreffen reacties op basis van één document, die separaat zijn ondertekend en ingediend. We zullen aangeven welke personen hebben ingesproken, maar zullen inhoudelijk verwijzen naar de reactie op het “format” van de inspraakreactie.

INSPRAAKREACTIES	
Inspraakreactie	Beantwoording gemeente
Inspraakreactie: 1 Inspreker :  Dagtekening : 18 december 2012 Ingekomen : 21 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk Beknopte samenvatting reactie: Inspreker geeft aan dat: 1. Een fietspad over het Oude Spoorbaantracé meer nadelen dan voordelen kent: a. Positieve invloed fietspad op milieu is verwaarloosbaar; b. Nut en noodzaak voor het fietspad zijn nooit aangetoond; c. Fietspad is te duur; d. Er iets belangrijks (Westparallel) ten onrechte wordt gekoppeld aan iets onzinnings/onbelangrijks (fietspad Oude Spoorbaantracé); e. Er wordt een groot stuk bosgebied geruïneerd;	Onderstaand volgt puntsgewijs de reactie van de gemeente: 1a: De aanleg van de fietsverbinding is in de diverse onderzoeken naar nut en noodzaak als een kansrijke maatregel om het fietsverkeer te stimuleren beoordeeld. Bovendien kent het fietspad een groot gebruikerspotentieel. Over het nut en de noodzaak van de fietsverbinding Oude Spoorbaantracé is een memo opgesteld, dat te vinden is in bijlage 1 bij dit Eindverslag Inspraak en Vooroverleg. In dit memo wordt nader ingegaan op het gebruikerspotentieel en de kansen om het fietsgebruik te stimuleren. Onderzoek van MuConsult (Met de fiets minder file; eindrapport nulmeting, MuConsult, 2007). heeft de volgende effecten als gevolg van de realisatie van hoogwaardige fietsroutes vastgesteld: 1. Op de kansrijke routes ziet een kwart tot een derde van de spitsrijders (automobilisten) de fiets als alternatief voor de auto; 2. Een optimale fietsroute (comfortabel, volledig verlicht, vrijliggend en minder reistijd) verdubbelt nagenoeg het

f. Er kan niet worden gehandhaafd dat er alleen fietsers van het pad gebruik maken, verlichting mag niet in de EHS. 2. Er grote consequenties zijn voor de omgeving, met name dier, mens en natuur; 3. Er sprake zal zijn van een toename van gemotoriseerd verkeer (brommers, scooters en auto's) over het spoorbaantracé; 4. Sociale veiligheid ter discussie staat.	huidige aandeel fietsers op de onderzochte routes van 20% naar 38% ten koste van de auto. Dit kan een file schelen; 3. Optimalisatie van kansrijke fietsroutes reduceert filevertraging met 2 tot 6 procent. Bovenstaande effecten leveren een bijdrage aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en aan de reductie van akoestische belasting. Hiermee is er wel degelijk sprake van een positieve invloed op het milieu. 1b: Zoals vermeld onder 1a is over het nut en de noodzaak van de aanleg van de fietsverbinding Oude Spoorbaantracé een memo opgesteld. In dit memo wordt ingegaan op de diverse onderzoeken die in het verleden omtrent nut en noodzaak zijn uitgevoerd en wordt ingezoomd op de ontwerpuitgangspunten van de nieuwe fietsverbinding. Beargumenteerd wordt dat nut en noodzaak van de fietsverbinding aanwezig zijn en dat de aanleg van het fietspad als onderdeel van het maatregelenpakket uit het Gebiedsakkoord N69 een meerwaarde heeft. Deze onderzoeken betreffen onder andere het DHV-rapport "Nieuwe kansen voor een oud spoor", de Second Opinion van Accent Adviseurs en het rapport van MuConsult. In het rapport Second Opinion van Accent Adviseurs is onder meer het volgende gesteld: <i>Het toekomstige gebruik van het fietspad Oude Spoorbaantracé is in eerder uitgevoerde onderzoeken niet specifiek in beeld gebracht. Wel blijkt uit de onderzoeken dat er een groot gebruikerspotentieel bestaat. Gezien de beoogde uitvoering van het fietspad en de ligging is het volgens Accent adviseurs aannemelijk dat het fietspad intensief gebruikt zal gaan worden</i>. Later wordt door Accent Adviseurs hier het volgende aan toegevoegd: <i>"Ondanks dat het toekomstige gebruik specifiek voor het betreffende fietspad niet in beeld is gebracht, verwachten wij dat het fietspad veelvuldig gebruikt zal gaan</i>
--	---

	<i>worden. De centrale ligging, directheid, comfort en verkeersveiligheid liggen hier voornamelijk aan ten grondslag".</i> Bovenstaande verwachting van Accent Adviseurs wordt gestaafd door de onderzoeksresultaten van MuConsult. Uit dit onderzoek blijkt namelijk het volgende: <i>"Motivatie potentiële fietsers: Redenen die potentiële fietsers geven om niet te fietsen, liggen met name in de afstand, reistijd en de kans op slecht weer. Daarnaast zeggen potentiële fietsers dat zij niet fietsen, omdat ze de route niet snel, comfortabel en veilig vinden. De potentiële fietser zegt overgehaald te kunnen worden om te fietsen als de fietsroutes directer en veiliger zouden zijn".</i> 1c: 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 fietsverkeersveiligheid 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 werden meegenomen. 1d: In niet één van de onderzoeken (het planMER van Oranjewoud, het nut en noodzaak onderzoek door DHV of de second opinion door Accent Adviseurs) wordt de aanleg van de fietsverbinding als onzinnig beschouwd. Zowel op zichzelf staand als zijnde onderdeel van een Nulplus-maatregelenpakket wordt het nut van de fietsverbinding onderschreven. 1e: De aanleg van de fietsverbinding Oude Spoorbaantracé is een ingreep in de Ecologische Hoofdstructuur . 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 uitloopgebied 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 bromfietzers. - Daarnaast wordt zichtbaarheid van het fietspad vanuit en uitstraling daarvan naar de omgeving (leefgebieden beschermde soorten) beperkt door het ontwikkelen van structuurrijke bosrandvegetaties. De verandering van de bermen van het fietspad ten opzichte van de huidige situatie is in onderstaande afbeelding gevisualiseerd.
--	---

Afbeelding 1: Links de huidige, open randvegetatie langs het bestaande zandpad, rechts de te ontwikkelen structuurrijke, meer gesloten bosrandvegetatie.



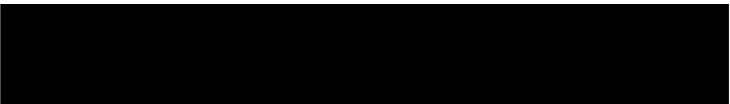
- Verstoring door verlichting, relevant voor vleermuizen, wordt zoveel mogelijk beperkt. De wijze van verlichting is hier specifiek op afgestemd. De nieuwe verlichting brandt slecht gedurende een korte periode van de ochtend en avond, bestaat uit LED-verlichting met lage intensiteit en geringe verstoring (geen UV-licht) en wordt langzaam op- en afgeschakeld.
- Ter compensatie van de nog resterende verstoring door geluid worden verschillende 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 laatvlieger slechts beperkt gevoelig zijn voor verlichting (zij komen ook in bebouwd gebied voor), kunnen zij van deze kwaliteitsverbetering profiteren. 1f: Fysieke maatregelen kunnen voorkomen dat brommobielen, quads en auto's van het tracé gebruik gaan maken. Om het gebruik van het fietspad door snor- en bromfietsen of crossmotors te voorkomen is handhaving door regelmatige controles (zoals dat overigens op alle fietspaden gebruikelijk is) mogelijk. M.b.t. verlichting in de EHS, zie 1e. 2: Voor de effecten op de natuur, zie antwoord 1e. De effecten voor de mens zijn juist positief. De recreatieve ontsluiting van een gebied wordt verbeterd en fietsgebruik wordt gestimuleerd. Door de herinrichting van het Oude Spoorbaantracé en de bijbehorende bosranden wordt een (recreatief) aantrekkelijke structuur toegevoegd, die bovendien een verwijzing is naar de geschiedenis van de spoorlijn. Door informatievoorziening kan een stuk geschiedenis beleefbaar worden gemaakt. Dit past binnen de gedachte "behoud door ontwikkeling". 3. Zie antwoord 1f. 4. 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 normaalgesproken 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.
Inspraakreactie: 2 Inspreker : Fietzersbond  Dagtekening : 15 december 2012 Ingekomen : 21 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Inspreker geeft aan dat: 1. De Fietzersbond enthousiast is over het initiatief, omdat een fietspad over het Oude Spoorbaantracé een duidelijke meerwaarde heeft boven bestaande fietsroutes; 2. Uit de door Accent uitgevoerde second opinion naar nut en noodzaak van fietspad blijkt dat het fietspad procedureel	Akkoord.

noodzakelijk is; 3. Het fietspad is nuttig, omdat het zorgt voor een directe, korte en comfortabele verbinding tussen Valkenswaard en Eindhoven door: a. Centrale ligging en toegankelijkheid; b. Veilig door een beperkt aantal kruisingen en zeer beperkte mening van verkeer; c. Het stimuleren van fietsgebruik door het bieden van meer keuzemogelijkheden; d. Aansluiting op de Slowlane Eindhoven; 4. Het fietspad is gelegen in een aangename omgeving en biedt kansen voor extensieve recreatie. 5. Bij de uitwerking van het plan voldoende aandacht moet zijn voor (sociale) veiligheid, type verharding en aansluiting op het bestaande fietsroutenetwerk in Valkenswaard.	
Inspraakreactie: 3 Inspreker : [REDACTED] Dagtekening : 11 december 2012 Ingekomen : 14 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Inspreker geeft aan dat: 1. Het bestemmingsplan geen enkel nut heeft; 2. Het initiatief veel te veel geld kost; 3. Het nieuwe fietspad parallel loopt aan de Vlasrootlaan, waarop je kunt fietsen; 4. Het fietspad door de bossen en de natuur loopt.	Onderstaand volgt puntsgewijs de reactie van de gemeente: 1. Voor nut en noodzaak van het bestemmingsplan, zie Inspraakreactie 1, antwoord 1a en 1b. 2. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1c. 3. Voor een klein gedeelte loopt het tracé inderdaad parallel aan de Vlasrootlaan. Het gebruiken van deze straat als onderdeel van de fietsroute past echter niet bij de (ontwerp)uitgangspunten voor de fietsverbinding Oude Spoorbaantracé. Deze uitgangspunten zijn opgesteld om zowel aan te sluiten bij de Slowlane Eindhoven als de CROW-richtlijnen voor nieuwe fietsverbindingen (zie ook het memo in bijlage 1). Bovendien vormt het geen directe verbinding tussen Valkenswaard en Waalre en is een extra oversteek van de N69 noodzakelijk. Dit is niet wenselijk. 4. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1e.

Inspraakreactie: 4 Inspreker :  Dagtekening : 20 december 2012 Ingekomen : 27 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk Beknopte samenvatting reactie: Inspreker geeft aan dat: 1. Ondanks recente externe onderzoeken de noodzaak voor een additioneel fietspad tussen Valkenswaard en de High-Tech Campus achterwege blijft; 2. Fietsen langs de Eindhovenseweg niet langer ongezond genoemd kan worden na realisatie van de Wetsparallel door de afname van het verkeer; 3. Het nieuwe fietspad een inbreuk oplevert op de beleving van de natuur en schoonheid ter plaatse door: a. Visuele verstoring door 3,5 m breed betonnen fietspad; b. Verstoring door grotendeels overdag brandende LED-verlichting; c. Gebrek aan sociale controle ter hoogte van de oude spoorbaan; d. Ongepaste ligging binnen de EHS. 4. De kosten voor het fietspad te hoog zijn.	Deze reactie is buiten de inzagetermijn binnen gekomen en is derhalve formeel niet ontvankelijk. Desondanks wil de gemeente toch een reactie formuleren. 1. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1a en 1b. 2. Dit standpunt is niet correct. 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 weg zal worden. Het blijft een belangrijke verkeersader die relatief druk blijft. Op het wegvak tussen Valkenswaard en Aalst, maar ook in de kern Aalst (waar het fietspad op sommige locaties direct naast of zelf niet geheel vrijliggend is) is er sprake van hinder voor fietsverkeer (zie ook het memo in bijlage 1). 3. Het fietspad wijzigt de ruimtelijke uitstraling in een deel van het bosgebied, maar: a. Visuele verstoring door de aanleg van een fietspad is niet aan de orde. De oude Spoordijk, die nu slechts ten dele herkenbaar is, wordt weer beleefbaar gemaakt. De bosranden worden bovendien aantrekkelijk ingericht om zodoende een ruimtelijke en ecologische kwaliteitsimpuls te creëren. b. De verlichting zal alleen branden op tijden dat dit noodzakelijk is: in de ochtend- en avondspits wanneer het donker is. De verlichting wordt bovendien dusdanig ingericht dat de verstoring voor de aanwezige fauna zo gering mogelijk is. c. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 4. d. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1e. 4. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1c.
--	---

Inspraakreactie: 5 Inspreker :  Dagtekening : 18 december 2012 Ingekomen : 18 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk (e-mail) <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Inspreker geeft aan dat: 1. Het nieuwe fietspad van ondergeschikt belang is, omdat het nagenoeg geen invloed heeft op de luchtkwaliteit of de verkeersintensiteiten en het uitsluitend een lokaal belang dient. Verkeer van en naar de High-Tech Campus is niet van het fietspad afhankelijk; 2. De noodzaak van het fietspad nooit is aangetoond, ook niet in externe onderzoeken; 3. Het fietspad te duur is en uitsluitend wordt ingezet als ruilmiddel voor de gemeente Waalre en het gebiedsakkoord; 4. Er kan niet worden gehandhaafd dat er alleen fietsers van het pad gebruik maken, verlichting mag niet in de EHS; 5. Fietsen langs de Eindhovenseweg niet langer ongezond genoemd kan worden na realisatie van de Wetsparallel door de afname van het verkeer.	Onderstaand volgt puntsgewijs de reactie van de gemeente: 1. Voor nut en noodzaak van het fietspad, zie Inspraakreactie 1, antwoord 1a en 1b. Verkeer van en naar de High-Tech Campus is weliswaar niet afhankelijk van de aanleg van een nieuwe fietsverbinding, maar dit houdt niet in dat het fietspad geen nut heeft. De meerwaarde van het fietspad blijkt uit alle uitgevoerde onderzoeken. 2. Voor nut en noodzaak van het fietspad, zie Inspraakreactie 1, antwoord 1a en 1b. 3. Wat betreft de kosten voor het fietspad, zie Inspraakreactie 1, antwoord 1c. <i>Aanvulling:</i> De nieuwe fietsverbinding is geen ruilmiddel in het gebiedsakkoord, maar is in het door Oranjewoud uitgevoerde planMER opgenomen als waardevolle aanvulling op het alternatief Westparallel (zie ook het memo in bijlage 1). 4. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1f. 5. Zie Inspraakreactie 4, antwoord 2.
Inspraakreactie: 6 Inspreker :  Dagtekening : 8 december 2012 Ingekomen : 11 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk	Onderstaand volgt puntsgewijs de reactie van de gemeente: 1. Zie Inspraakreactie 5, antwoord 3 en Inspraakreactie 1, antwoord 1a, 1b en 1d. Uitgangspunt voor de aanleg van het fietspad was een goed en effectief alternatief te bieden voor het gebruik van de auto voor woon-werk verkeer op de N69. Bepalende succesfactoren voor een dergelijk alternatief komen uit de “Ontwerpwijzer fietsverkeer” van het CROW. Het gaat hier om:

Beknopte samenvatting reactie: Inspreker geeft aan dat: 1. Het fietspad als gering onderdeel van het gebiedsakkoord N69 er met de haren is bijgesleept om de gemeente Waalre een prijs te laten betalen, terwijl het geen enkele relevantie heeft; 2. Er reeds twee fietspaden aan beide zijden van wegen liggen en een derde fietspad ineffectief is (zie rapport Oranjewoud); 3. Het fietspad maatschappelijk en financieel onverantwoord is in een tijd van bezuinigingen; 4. Het fietspad sociale onveiligheid in de hand werkt.	– Samenhang; – Reistijdverkortung; – Directheid; – Aantrekkelijkheid; – Veiligheid; – Comfort. De bestaande fietspaden komen onvoldoende overeen met de ontwerpwijzer. Bij opwaardering van bestaande fietspaden zal nog steeds op onderdelen onvoldoende gescoord worden. Het fietspad over het Oude spoorbaantracé scoort op alle punten goed, waardoor een zo optimaal mogelijke route wordt geboden. Hierdoor worden automobilisten verleid tot het nemen van de fiets. De kosten voor de aanpassing van de bestaande fietspaden zouden bovendien hoger zijn dan het aanleggen van een nieuwe verbinding. 2. Voor wat betreft de financiële consequenties, Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1c. <i>Aanvulling:</i> Maatschappelijk is het fietspad verantwoord, omdat het tot doel heeft het fietsgebruik te stimuleren en een bijdrage wil leveren aan het verbeteren van het leefklimaat. De ingreep in de Ecologische Hoofdstructuur wordt gecompenseerd volgens de eisen die hieraan worden gesteld. Dit houdt onder meer in dat er een toeslag van 2/3 wordt gehanteerd bij een ingreep in een oud deel van het bos en een toeslag van 1/3 voor de verwijderde EHS delen aan weerszijden van het zandpad waar het fietspad zal worden aangelegd. 3. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 4.
Inspraakreactie: 7 Inspreker : IVN Valkenswaard-Waalre	Onderstaand volgt puntsgewijs de reactie van de gemeente: 1. Het is goed te vernemen dat er, ondanks vragen en opmerkingen,


Dagtekening : 12 december 2012

Ingekomen : 14 december 2012

Wijze inbreng: schriftelijk

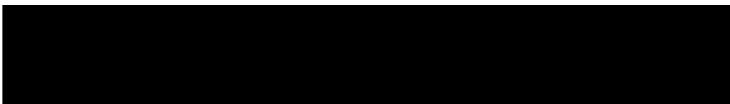
Beknopte samenvatting reactie:

Inspreker geeft aan dat:

1. De milieuwerggroep van het IVN in het algemeen waardering heeft voor de voorgestelde uitvoering van het fietspad, ook al is het een ernstige ingreep in de bosgordel.
2. Er wel een aantal vragen/ bezwaren zijn:
 - a. Zijn het nut en de noodzaak voor het fietspad voldoende onderbouwd om een dergelijke ingreep in de EHS te verantwoorden?
 - b. Een gelijkvloerse kruising met de Willibrorduslaan is geen goede oplossing;
 - c. Handhaving moet voorkomen dat het fietspad gebruikt wordt door gemotoriseerd verkeer;
 - d. Er is niets geregeld aangaande inpassing van het fietspad in de omgeving;
 - e. Er moet een ongelijkvloerse kruising komen nabij de Burgemeester Mollaan;
 - f. De aansluiting van de aftakking richting Dommelen op de Heikantstraat is niet goed.

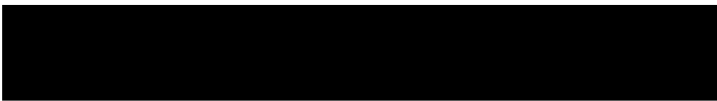
over het algemeen waardering is voor de voorgestelde uitvoering van het fietspad. In aanvulling hierop willen we de ernst van de ingreep in de bosgordel nader duiden. Er is sprake van een ingreep in de EHS. Tegelijkertijd wordt er voor een heel groot deel van de nieuwe fietsverbinding (inclusief de aantakking richting Dommelen) gebruik gemaakt van bestaande zandpaden en (onverharde) wegen door het bos die momenteel intensief worden gebruikt (paarden, mountainbikes, wandelen, uitlaten van honden). Dit houdt niet in dat er geen effect is op de natuur, maar wel dat de ernst van de ingreep anders is dan bij aanleg in een gebied waar nog geen paden aanwezig zijn.

2. In antwoord op uw opmerkingen vragen is de reactie als volgt:
 - a. Voor een omschrijving van nut en noodzaak, zie Inspraakreactie 1, antwoord 1a en 1b.
 - b. Ook een gelijkvloerse kruising met de Willibrorduslaan kan verkeersveilig worden ingericht. Om de route te optimaliseren kan een ongelijkvloerse kruising worden aangelegd. Met een binnenplanse wijzigingsbevoegdheid wordt dit in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Omdat dit een relatief grote ingreep is, is ervoor gekozen dit niet rechtstreeks toe te staan, maar middels een wijzigingsbevoegdheid waarbij een aanvullende procedure wordt doorlopen.
 - c. Inderdaad zal handhaving moeten plaatsvinden om gebruik door gemotoriseerd verkeer tegen te gaan. Dit is overigens ook op andere fietspaden in de bossen in de gemeente het geval.
 - d. Dit is niet correct. Het plan van de Bosgroep-Zuid regelt de inpassing van het fietspad in het bestaande bosgebied. Door het creëren van een nieuwe bosrandvegetatie ontstaat een ecologisch aantrekkelijk randmilieu. Deze strook is niet in het bestemmingsplan opgenomen, omdat de bestaande bestemming "Bos" in het bestemmingsplan

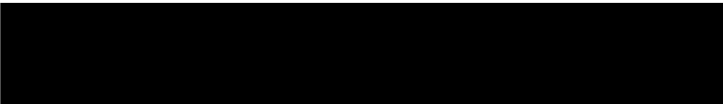
	“Buitengebied” de aanleg van deze bosranden rechtstreeks toestaat. Ook in het voorontwerp van het nieuwe bestemmingsplan Buitengebied is deze aanleg van deze bosranden toegestaan. De gronden zijn gelegen binnen de bestemmingen “Bos” of “Natuur”, die zijn bestemd voor “de instandhouding, herstel en ontwikkeling van ter plaatse voorkomend bos met daarop afgestemde bosbouw” respectievelijk “de instandhouding, herstel en ontwikkeling van ter plaatse voorkomende dan wel daaraan eigen landschappelijke en natuurwaarden”. e. De bedoelde kruising maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan “Oude Spoorbaantracé”. Aangesloten wordt op de huidige (twee-richtingen) fietsstructuur.. f. De bedoelde aansluiting maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan “Oude spoorbaantracé”, Bij de aanleg zullen binnen de huidige bestemming aanpassingen worden gedaan ten behoeve van de verkeersveiligheid, zoals attentieverhogende maatregelen.
Inspraakreactie: 8 Inspreker :  Dagtekening : 5 december 2012 Ingekomen : 12 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Inspreker geeft aan dat: 1. Een nieuw fietspad tussen Valkenswaard en de High-Tech Campus overbodig is; 2. Er vraagtekens zijn bij de behoefte aan een 3^{de} mogelijkheid, gezien	Onderstaand volgt puntsgewijs de reactie van de gemeente: 1 en 2: Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1a en 1b en Inspraakreactie 6, antwoord 2; 3. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1c, en 1e. <i>Aanvulling:</i> Voor wat betreft toezicht en onderhoud; de fietsverbinding zal inderdaad onderhouden moeten worden en controles zijn ook nodig. 4. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1a en 1b.

zijn 40 jaar fietservaring over de bestaande fietspaden; 3. Het nieuwe fietspad zonde is van de vernieling van groen, te duur is en teveel onderhoud en toezicht vergt; 4. Hij benieuwd is of er één automobilist is die de auto laat staan na realisatie van het nieuwe fietspad.	
Inspraakreactie: 9 Inspreker :  Dagtekening : 17 december 2012 Ingekomen : 18 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk Beknopte samenvatting reactie: Inspreker geeft aan dat: 1. Het zijn overtuiging is dat het fietspad louter als compensatie wordt gebruikt in het gebiedsakkoord; 2. Er geen noodzaak is voor het aanleggen van een derde fietspad; 3. Er sprake zal zijn van grote sociale onveiligheid op het nieuwe fietspad (beroving, verkrachting e.d) 4. Het fietspad veel zwerfafval zal genereren; 5. De aanleg van het fietspad financieel onverantwoord is.	Onderstaand volgt puntsgewijs de reactie van de gemeente: 1. Zie Inspraakreactie 5, antwoord 3 en Inspraakreactie 1, antwoord 1d; 2. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1a en 1b; 3. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 4. 4. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1e. 5. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1c.
Inspraakreactie: 10 Inspreker :  Dagtekening : 16 december 2012 Ingekomen : 18 december 2012	Onderstaand volgt puntsgewijs de reactie van de gemeente: 1. Zie Inspraakreactie 5, antwoord 3 en Inspraakreactie 1, antwoord 1d. 2. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1a en 1b. 3. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1e. 4. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1f.

Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting reactie: Inspreker geeft aan dat: 1. Het er sterk op lijkt dat het nieuwe fietspad wordt ingezet als wisselgeld voor de aanleg van de Westparallel; 2. De noodzaak voor een derde fietspad nihil is; 3. Fietsverbinding met de voorgestelde breedte zal een geweldige negatieve invloed hebben op de dieren in het bosgebied en de recreanten; 4. Handhaving van het gebruik door uitsluitend fietsverkeer is niet realistisch, gezien het huidige gebruik als crossbaan van delen van het tracé.; 5. Voor inwoners van de gemeente Waalre is het nieuwe fietspad geen alternatief, gezien de ingang nabij het Stationskoffiehuis; 6. Er geen sociale controle op het fietspad is en het dus niet veilig is (bijvoorbeeld voor schoolgaande kinderen); 7. Het fietspad gezien de hoge kosten een slechte investering is.	Aanvulling: Ook 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 zal door fysieke maatregelen worden verminderd en bemoeilijkt. Meer handhaving moet de problemen verder verhelpen. Daarnaast lijkt het onwaarschijnlijk dat een fietsverbinding over het Oude Spoorbaantracé aantrekkelijker is voor crossmotoren dan het huidige zandpad. De centrale ligging van de nieuwe fietsverbinding wordt in alle onderzoeken als belangrijke meerwaarde gezien. De ingang nabij het Stationskoffiehuis is zeer centraal gelegen. Ook voor inwoners van Waalre is de nieuwe fietsverbinding een aantrekkelijk alternatief.. 5. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 4. 6. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1c.
Inspraakreactie: 11 Inspreker :  Dagtekening : 11 december 2012 Ingekomen : 12 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting reactie: Inspreker geeft aan dat: 1. Het fietspad van ondergeschikt belang is gezien de verwaarloosbare invloed op het milieu, de verkeersintensiteiten en het feit dat het een lokale verbinding betreft (zie rapport	Onderstaand volgt puntsgewijs de reactie van de gemeente: 1. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1a en 1b; 2. In het memo in bijlage 1 aangaande nut en noodzaak van de fietsverbinding wordt ingegaan op het genoemde rapport van Oranjewoud; 3. Zie Inspraakreactie 6, antwoord 2. 4. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1a en 1b en Inspraakreactie 6, antwoord 3. 5. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1c. 6. Zie Inspraakreactie 5, antwoord 3 en Inspraakreactie 1, antwoord 1d. 7. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1e. 8. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1e.

Oranjewoud); 2. Het autogebruik door de aanleg van het fietspad met minder dan 1% zou afnemen op basis van de onderzoeksresultaten van Oranjewoud; 3. Er reeds 3 fietspaden in noord-zuid richting zijn; 4. Nut en noodzaak van het fietspad niet zijn aangetoond en de offers voor de natuur de aanleg niet rechtvaardigen; 5. Het fietspad zonde is van belastinggeld; 6. Er iets belangrijks (Westparallel) ten onrechte wordt gekoppeld aan iets onzinnings/onbelangrijks (fietspad Oude Spoorbaantracé); 7. Er een groot stuk bosgebied wordt geruïneerd; 8. Men vraagtekens heeft bij het feit dat er verlichting in de EHS wordt aangelegd; 9. De aanleg mogelijk met minder gevolgen voor de omgeving kan plaatsvinden door: a. Het geplande fietspad minder breed te maken. Toeristische fietspaden zijn slechts 1 meter breed voor 2-richtingen fietsverkeer; b. Verlichting achterwege te laten; c. Het plaatsen van een bord FIETSPAD; d. Handhaving.	9. De voorgestelde gewijzigde aanleg van de fietsverbinding achten wij ten dele niet wenselijk, omdat: a. Het doel en de ontwerpuitgangspunten van het Oude Spoorbaantracé eisen een bepaalde ontwerpbreedte. Alleen dan kan een robuust en toekomstbestendig fietspad worden aangelegd. b. Vanwege sociale veiligheidsredenen is verlichting een vereiste. Wel wordt deze dusdanig toegepast dat verstoring zoveel mogelijk wordt beperkt (zie ook Inspraakreactie 1, antwoord 1e). c. Het plaatsen van een bord FIETSPAD zal in ieder geval worden gedaan. Aanvullende fysieke maatregelen zullen ongewenst gebruik verder tegengaan. d. Handhaving zal inderdaad noodzakelijk zijn.
Inspraakreactie: 12 Inspreker :  Dagtekening : 17 december 2012 Ingekomen : 18 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk Beknopte samenvatting reactie: Inspreker geeft aan dat: 1. Niet kan worden aangetoond dat een derde fietspad, buiten de	Onderstaand volgt puntsgewijs de reactie van de gemeente: 1. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1a en 1b. 2a. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 4. 2b. 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.

twee bestaande, goede fietspaden leidt tot meer fietsgebruik en een afname van het autogebruik; 2. Het aanleggen van een slecht te controleren fietspad leidt tot de volgende problemen: - Verminderde sociale veiligheid; - Verhoogde kans op toename criminaliteit; - Oneigenlijk gebruik van het fietspad door motorcrossers en quads; - Verkeersonveiligheid door onveilige kruisingen met Julianalaan en Professor Holstlaan; - Extra kosten voor handhaving. 3. De kosten voor de aanleg van het fietspad te hoog zijn en in tijden van recessie beter anders besteed kunnen worden.	2c. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1f. 2d. De verkeersonveiligheid neemt door de aanleg van de fietsverbinding Oude Spoorbaantracé juist sterk af. Er wordt voor de huidige fietsers een aantrekkelijker, comfortabeler en verkeersveiliger alternatief geboden dan de huidige woon-werkroutes. De weinige kruisingen met wegen met autoverkeer worden verkeersveilig heringericht. 2e. Zie Inspraakreactie 8, antwoord 3. 3. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1c.
Inspraakreactie: 13 Inspreker :  Dagtekening : 17 december 2012 Ingekomen : 18 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk Beknopte samenvatting reactie: Inspreker geeft aan dat: - De noodzaak van het fietspad nooit is aangetoond. Het autogebruik zou met minder dan 1% afnemen; - Het fietspad zonde is van belastinggeld, omdat het een onnutte en milieuonvriendelijke investering is; - Er een groot stuk bosgebied wordt geruïneerd door de breedte van het fietspad en het feit dat niet kan worden gegarandeerd dat alleen fietsers van het pad gebruik maken.	Onderstaand volgt puntsgewijs de reactie van de gemeente: - Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1a en 1b en Inspraakreactie 11, antwoord 2. - Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1c. <i>Aanvulling:</i> De stelling dat de aanleg van het fietspad milieuonvriendelijk is, is niet gebaseerd op feiten of onderzoek. De aanleg van een fietsverbinding zal hoe dan ook het fietsgebruik stimuleren, hierover bestaat overeenstemming in alle uitgevoerde onderzoeken. Dit houdt in dat de uitstoot van milieuverontreinigende stoffen zal afnemen. Dit is goed voor het milieu. - Zie inspraakreactie 1, antwoord 1c.

Inspraakreactie: 14 Inspreker :  Dagtekening : 28 november 2012 Ingekomen : 28 november 2012 Wijze inbreng: schriftelijk (inloopavond) <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Inspreker geeft aan dat: 1. Het plan “Fietspad Oude Spoorbaan” typisch bureaucratisch is ontstaan en dat burgers nergens om wordt gevraagd; 2. Er al twee goede fietspaden zijn.	Onderstaand volgt puntsgewijs de reactie van de gemeente: 1. Het fietsplan komt voort uit diverse beleidsplannen, zoals het luchtkwaliteitsplan, het fietsbeleidsplan en het Gebiedsakkoord N69. Bij deze plannen zijn ook reacties van burgers betrokken, via inspraakmogelijkheid, belangengroeperingen of democratisch gekozen organen. Bij het onderhavige bestemmingsplan is een inspraakavond georganiseerd en er is een voorontwerp ter inzage gelegd. Waardevolle bijdragen vanuit inspraakreacties kunnen in het ontwerpbestemmingsplan worden meegenomen. 2. Zie Inspraakreactie 6, antwoord 2.
Inspraakreactie: 15 Inspreker :  Dagtekening : 28 november 2012 Ingekomen : 28 november 2012 Wijze inbreng: schriftelijk (inloopavond) <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Inspreker geeft aan dat het een heel mooi fietspad is dat zo snel mogelijk moet worden aangelegd.	Akkoord. Met de aanleg zal niet eerder worden gestart, dan nadat de bestemming is gewijzigd middels het onderhavige bestemmingsplan.

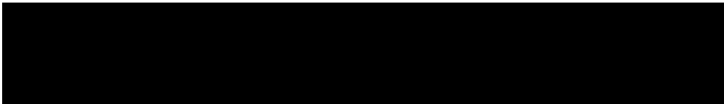
Inspraakreactie: 16 Inspreker :  Dagtekening : 28 november 2012 Ingekomen : 28 november 2012 Wijze inbreng: schriftelijk (inloopavond) Beknopte samenvatting reactie: Inspreker geeft aan dat: 1. De noodzakelijkheid van het fietspad niet is aangetoond; 2. Het bos ongerept moet worden gelaten; 3. Inspreker dagelijks naar Eindhoven fietst over de Bayeuxlaan en dit prima gaat; 4. Er reeds voldoende bestaande fietspaden zijn; 5. Fervente automobilisten door de aanleg van het fietspad de auto niet zullen laten staan.	Onderstaand volgt puntsgewijs de reactie van de gemeente: 1. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1a en 1b. 2. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1e. 3. De Bayeuxlaan is gelegen in Eindhoven en vormt de toegang tot de High-Tech Campus. Om daar te komen moet door de kern van Aalst worden gefietst. Deze route voldoet niet aan de landelijke richtlijnen m.b.t. een veilige hoofdfietsroute en zal niet bijdragen aan het stimuleren van het fietsgebruik. 4. Zie Inspraakreactie 6, antwoord 2. 5. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1a en 1b. <i>Aanvulling:</i> Het doel van de aanleg van het fietspad is niet om alle automobilisten uit de auto en op de fiets te krijgen, laat staan de fervente automobilisten. Dit zou niet realistisch zijn. Het bieden van een aantrekkelijke, snelle en comfortabele route kan wel bijdragen aan het fietsgebruik. Dit is in diverse onderzoeken aangetoond (zie ook het memo in bijlage 1).
Inspraakreactie: 17 Inspreker :  Dagtekening : onbekend Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk Beknopte samenvatting reactie: Inspreker geeft aan dat: 1. Nut en noodzaak van het nieuwe fietspad ontbreken. Het doel om automobilisten uit de auto te krijgen wordt niet gestaafd door onderzoeksresultaten. Het fietspad zal wel worden gebruikt, maar voornamelijk door fietsers die nu van de bestaande fietspaden gebruik maken;	Onderstaand volgt puntsgewijs de reactie van de gemeente: 1. Zie inspraakreactie 1, antwoord 1a en 1b. <i>Aanvulling:</i> Uit onderzoeken naar gebruikerspotentieel en de second opinion van Accent Adviseurs blijkt dat het niet uitsluitend (of voornamelijk) gaat om gebruikers van de huidige fietspaden, maar dat wel degelijk extra forenzen van het fietspad gebruik zullen maken. 2. Er zijn momenteel twee belangrijke bestaande fietsroutes tussen Valkenswaard, Waalre en Eindhoven. Het betreft de volgende routes: – Fietsverbinding langs de N69 tussen Valkenswaard-centrum en Eindhoven. – Fietsverbinding Nieuwe Waalreseweg, Heikantstraat, Onze Lieve Vrouwedijk en De Run tussen Valkenswaard-

2. Er bij de ingreep in de EHS niet is onderzocht in hoeverre er alternatieven zijn voor de aanleg van een fietspad in de EHS. Dit houdt in dat er niet is uitgegaan van het voorgeschreven Nee, tenzij-principe; 3. Het compensatieplan voorziet niet in extra hectaren natuur, maar verbetert alleen bestaande natuur door achterstallig onderhoud in de bestaande EHS uit te voeren. Dit is geen compensatie; 4. In het flora- en faunaonderzoek geen aandacht is besteed aan de beschermde amfibieën (Heikikker en de Poelkikker). Het leef- en fourageergebied van deze soorten wordt doorsneden en neemt af in oppervlakte. In het compensatieplan wordt hier wel aandacht aan besteed, maar wordt overgegaan tot mitigatievoorstellen zonder te weten welke diersoorten er voorkomen; 5. Het flora- en faunaonderzoek wat betreft vleermuizen niet voldoet aan het protocol en het er de schijn van heeft dat wordt getracht onder de ontheffingsplicht uit te komen. 6. Heroverwogen moet worden of de aanleg van het fietspad noodzakelijk is of dat er betere alternatieven zijn.	west en Veldhoven. 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 door over het Oude Spoorbaantracé heeft enkele belangrijke voordelen voor woon-werkverkeer ten opzichte van de beide 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 (centrum, A2-gebied, Maxima Medisch Centrum en ASML). 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. Zodoende wordt voldaan aan het ‘nee, tenzij’-regime. 3. Deze stelling is niet correct. De te compenseren oppervlakte EHS wordt aangelegd op een agrarisch perceel dat momenteel geen onderdeel van de EHS uitmaakt, maar hier wel op aansluit. Dit perceel is kadastraal bekend als: gemeente Waalre, sectie A, nummer 5360 (deels). 4. Het flora- en faunaonderzoek (Kragten, 2010) is gebaseerd op literatuuronderzoek en veldonderzoek, waarbij verschillende onderzoeksronden zijn uitgevoerd, specifiek afgestemd op ter plaatse te verwachten soortgroepen die negatieve effecten zouden kunnen ondervinden van de geplande aanleg van het fietspad. In het kader van het compensatieplan (Ecologica, 2012) is aanvullend op het flora- en faunaonderzoek opnieuw literatuuronderzoek uitgevoerd, om na te gaan of nog aanvullend waarnemingen van beschermde soorten naar voren komen, waarmee rekening gehouden moet worden. Ook is opnieuw een
--	---

	veldbezoek gedaan. Door de uitgevoerde literatuuronderzoeken en veldbezoeken is een goed beeld ontstaan van de aanwezige beschermde soorten in en nabij het geplande fietspad. Tijdens de verschillende veldbezoeken zijn direct langs het tracé van het geplande fietspad geen waarnemingen gedaan van zwaar beschermde amfibieënsoorten. Bij de actualisatie van het literatuuronderzoek ten behoeve van het compensatieplan kwam de aanwezigheid van poelkikker en heikikker in enkele vennen langs het fietspad naar voren. De huidige bermen langs het bestaande zandpad, waarop het fietspad zal worden aangelegd, vormen momenteel slechts op een beperkt aantal plekken geschikt leefgebied voor beschermde amfibieën. De begroeiing in de bermen is veelal beperkt, zodat weinig beschutting aanwezig is voor amfibieën. Afname van leef- en foerageergebied is dan ook te verwaarlozen. Wel zullen amfibieën van de ene zijde van het pad naar de andere zijden trekken, omdat zich aan beide zijden geschikte leefgebieden bevinden. In het compensatieplan is dit onderkend en zijn maatregelen beschreven om verstoring van de aangrenzende leefgebieden zoveel mogelijk te voorkomen en om de uitwisselingsmogelijkheden tussen beide zijden van het toekomstig fietspad veilig te stellen. 5. Tijdens twee nachten is vleermuisonderzoek uitgevoerd, waarbij alleen laatvliegers en gewone dwergvleermuizen zijn waargenomen. Conform het vleermuisprotocol (gehanteerde versie: 2010) kan het voorkomen van vaste vliegroutes van deze beide soorten middels één nachtonderzoek worden geïnventariseerd. Omdat voor aanleg van het fietspad geen gebouwen gesloopt worden, zullen overige vaste rust- en verblijfplaatsen van de beide vleermuissoorten niet worden aangetast (laatvlieger en gewone dwergvleermuis verblijven niet
--	--

	in bomen). Overige vleermuissoorten zijn tijdens de beide nachtonderzoeken niet aangetroffen. Er is door de gekozen onderzoeksopzet dan ook ruimschoots voldaan aan het vleermuisprotocol. 6. Zie Inspiraakreactie 1, antwoord 1a en 1b.
Inspraakreactie: 18 Inspreker : [REDACTED] Dagtekening : 12 december 2012 Ingekomen : 18 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Inspreker geeft aan dat: 1. Het fietspad niet moet worden aangelegd, omdat er geen verbetering van enige betekenis van het verkeersprobleem aan kan worden toegeschreven; 2. Er geen afweging is gemaakt tussen nut en noodzaak van het plan; 3. Niet is aangetoond in het rapport van DHV dat er een causaal verband is tussen de aanleg van het fietspad en een afname van het autoverkeer op de N69, terwijl uit eerder onderzoek (Oranjewoud) blijkt dat Nulplus-maatregelen (waaronder de aanleg van het fietspad) het autogebruik met minder dan 1% doet verminderen; 4. Indien een fietspad toch moet worden aangelegd, men betere alternatieven moet benutten, zoals: a. Gebruik voor het noordelijk deel het bestaande fietspad	Onderstaand volgt puntsgewijs de reactie van de gemeente: 1. Zie Inspiraakreactie 1, antwoord 1a en 1b. 2. Zie Inspiraakreactie 1, antwoord 1a en 1b. 3. Zie Inspiraakreactie 11, antwoord 2. 4a en 4b Zoals ook bij andere verbetervoorstellen is verwoord zijn de ontwerpuitgangspunten voor het fietspad Oude Spoorbaantracé weloverwogen en op basis van landelijke richtlijnen gekozen. Deze ontwerpuitgangspunten dragen in belangrijke mate bij aan het toekomstig functioneren van de verbinding (zie ook memo in bijlage 1). Genoemde verbetervoorstellen zorgen voor meer potentiële conflictpunten (zijstraten) en een extra oversteek van de N69. Dit wordt niet wenselijk geacht. 5. De geplande kruising van het fietspad met de Willibrorduslaan is gelijkvloers en dus niet ondergronds. De vormgeving wordt zo veilig mogelijk ontworpen, waarbij rekening wordt gehouden met zowel de aard van het fietspad als de drukte op de Willibrorduslaan. 6. Zie Inspiraakreactie 14, antwoord 1.

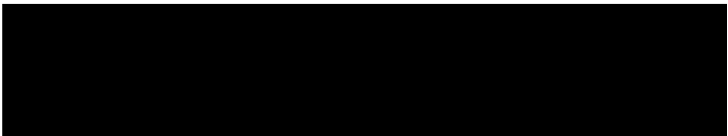
tussen N67 over de Dirk van Hornelaan en buig voor de bebouwing van Waalre in oostelijke richting af; b. Gebruik voor het zuidelijk deel de Lissevenlaan en sluit aan op het bestaande fietspad langs de N69. Dit kan ook bijdragen aan het oplossen van het probleem met sluipverkeer aldaar; 5. Het voorgestelde ondergrondse kruispunt Oude Spoorbaan-Willibrorduslaan is verkeersonveilig en sociaal onveilig; 6. De gemeente beter met de burgers samen kan werken aan een alternatief plan in plaats van kosten te maken voor advies.	
Inspraakreactie: 19 Inspreker :  Dagtekening : 14 december 2012 Ingekomen : 18 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Insprekers geven aan dat: 1. Men als aanwonenden van het geplande fietspad zich zorgen maakt over de (sociale) veiligheid, omdat het (brede) fietspad een aantrekkelijke toegangsweg voor gespuis met crossmotoren, quads, stropers en hangjeugd bij de vennen vormt. Deze zorg komt voort uit geruime ervaring met criminaliteit in het gebied; 2. Ze voor het overige volledig achter het schrijven van een aantal verontruste inwoners staan (reactie van 9 december 2012, .	Onderstaand volgt puntsgewijs de reactie van de gemeente: 1. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 4 en Inspraakreactie 12 antwoord 2b. 2. Zie Inspraakreactie 17

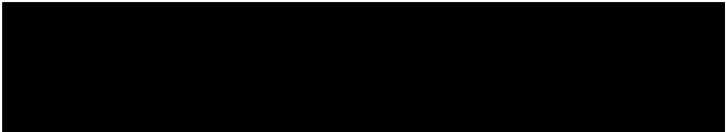
Inspraakreactie: 20 Inspreker :  Dagtekening : 18 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Inspreker geeft aan dat: 1. De gemeente de volgende argumenten heeft voor de aanleg van het fietspad heeft: a. Verbetering milieu door afname autogebruik; b. Aanleg fietspad is overeengekomen met partners in het Gebiedsakkoord N69 en gekoppeld aan de Westparallel, omdat er van een toename van woon-werk fietsverkeer wordt uitgegaan. 2. Er door onderzoek nut en noodzaak van het fietspad echter niet zijn aangetoond, 3. De gemeenteraad een besluit heeft genomen op onjuiste gronden door het dreigement van een package deal in de behandeling van het Gebiedsakkoord in de raad; 4. De kosten voor het fietspad in deze tijd niet te verantwoorden zijn en de gemeente terug moet naar haar partners in het Gebiedsakkoord om een heroverweging op het aanleggen van het fietspad kenbaar te maken.	Onderstaand volgt puntsgewijs de reactie van de gemeente: 1 en 2: Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1a en 1b. 3. Zie Inspraakreactie 5, antwoord 3 e Inspraakreactie 1, antwoord 1d. 4. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1c.
Inspraakreactie: 21 Inspreker :  Dagtekening : 19 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012	Onderstaand volgt puntsgewijs de reactie van de gemeente: 1. Zie Inspraakreactie 5, antwoord 3 e Inspraakreactie 1, antwoord 1d. 2. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1a en 1b. 3. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1e.

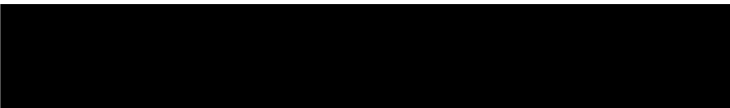
Wijze inbreng: schriftelijk Beknopte samenvatting reactie: Insprekers geven aan dat: 1. Er geen noodzaak is voor de aanleg van het fietspad Oude Spoorbaantracé en de gesuggereerde verplichting als onderdeel van het akoord Grenscorridor N69 onterecht is; 2. Er twijfel is aan de doelmatigheid van het fietspad, gezien de ligging van twee bestaande fietspaden. Zonder inzicht op de werkelijke effecten op het autoverkeer ontbreekt de basis voor de bestemmingsplanwijziging; 3. De aanleg van het fietspad een aantasting is van de leefomgeving (EHS) die zonder aangetoonde noodzaak niet te rechtvaardigen is. Dit wordt verder beargumenteerd door verschillende vormen van aantasting te benoemen, zoals versnippering, betere bereikbaarheid en toegankelijkheid van kwetsbare gebieden en de aantasting van cultuurhistorische waarden; 4. Er diverse mogelijkheden zijn om bestaande fietspaden te verbeteren; 5. Zij als frequente gebruikers van de bossen zich betrokken voelen bij plannen die deze betreffen en , die leiden tot een aantasting van de leefomgeving en een waardevermindering van hun woning; 6. Dat in deze tijd geld maar één keer kan worden uitgegeven en er nuttiger zaken zijn dan de aanleg van het fietspad;	4. Zie Inspraakreactie 6, antwoord 2. 5. Wanneer met aantasting van de leefomgeving de invloed op de natuur bedoeld wordt, zie Inspraakreactie 1, antwoord 1e. Indien u doelt op uw eigen woongenot en overlast, kunnen wij u als volgt antwoorden. De fietsverbinding naar Eindhoven is bedoeld voor woon-werkverkeer. Vanzelfsprekend zal ook recreatief gebruik van het fietspad tot de mogelijkheid behoren. Extensieve dagrecreatie levert in de regel weinig tot geen overlast op. De inrichting van het fietspad is erop gericht woon-werkverkeer te utiliseren. Om die reden brandt de verlichting uitsluitend wanneer nodig; de ochtend- en avondspits. 's Nachts zal het fietspad niet verlicht zijn. Voor uitgaansfietsverkeer (als potentiële bron van overlast) zal het geen aantrekkelijke route zijn. Indien u van mening bent dat u in een planologische nadeligere situatie komt te verkeren, komt u het recht toe om op grond van artikel 6.1 van de Wet op de ruimtelijke ordening een verzoek om vergoeding tot planschade in te dienen bij het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Waalre. Dit artikel is vooral geschreven voor gevallen, waarin planologische maatregelen toch onverhoopt mocht lijden tot schade voor derden. 6. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1c
Inspraakreactie: 22 Inspreker : [REDACTED] Dagtekening : 12 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk	Onderstaand volgt puntsgewijs de reactie van de gemeente: 1. Door het fietsverkeer te stimuleren ontstaan er een aantal effecten (zie Inspraakreactie 1, antwoord 1a). Deze effecten betreffen onder meer een toename van het fietsgebruik ten koste van de auto en een afname van de filevertraging. Beide beschreven effecten hebben een verbetering van de luchtkwaliteit tot gevolg. Hoe minder filevertraging en hoe groter de afname van het autoverkeer, des te positiever is de invloed op

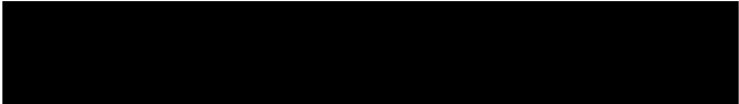
Beknopte samenvatting reactie: Inspreker geeft aan dat: 1. Het nut en de noodzaak van het nieuwe fietspad niet zijn aangetoond, de aanname dat de luchtkwaliteit zal verbeteren is een slag in de lucht, omdat niet is aangetoond dat de aanleg leidt tot een afname van verkeer; 2. Het fietspad bijna 2 hectare EHS vernietigt zonder dat daar milieuvoordelen uit voortvloeien; 3. Het fietspad een stuk bos doorsnijdt en de leefmogelijkheden van dieren negatief beïnvloedt; 4. De kosten voor het fietspad zeer hoog zijn, zeker in een tijd van bezuinigingen; 5. Als nut en noodzaak worden aangetoond of het plan in het kader van het Gebiedsakkoord noodzakelijk is, wordt voorgesteld een smal (1 m) fietspad aan te leggen dat uitsluitend voor fietsers is bedoeld en onverlicht is.	de luchtkwaliteit. 2. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1e en Inspraakreactie 6, antwoord 3. 3. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1e en Inspraakreactie 17. 4. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1c. 5. Zie Inspraakreactie 11, antwoord 9a.
Inspraakreactie: 23 Inspreker :  Dagtekening : 17 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk Beknopte samenvatting reactie: Inspreker geeft aan dat: 1. Nut en noodzaak van het fietspad niet zijn aangetoond. In het rapport “second opinion” staat te lezen: “Er is geen toekomstverwachting gegeven over hoeveel fietsverkeer specifiek van het fietspad Oude Spoorbaantracé gebruik gaat maken. Er liggen immers twee bestaande fietsverbindingen die in de	Onderstaand volgt puntsgewijs de reactie van de gemeente: 1. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1a en 1b. 2. Met betrekking tot de luchtkwaliteit, zie Inspraakreactie 22, antwoord 1. Vergrijzing is inderdaad een belangrijk thema, maar de regio Eindhoven is qua werkgelegenheid met name voor hoger opgeleid personeel nog altijd een groeiregio. Daarnaast wordt door de opkomst van de elektrische fiets ook voor ouderen het fietsen goed haalbaar. Er is voldoende reden om aan te nemen dat de stellingen met betrekking tot het gebruikerspotentieel in de uitgevoerde onderzoeken reëel zijn. 3. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1f. 4. In de toelichting is aangetoond dat de economische uitvoerbaarheid is verzekerd. Er is een subsidie toegekend en het resterende bedrag voor de aanleg van de fietsverbinding is in de gemeentelijke begroting opgenomen. Zie Inspraakreactie 17,

bestaande situatie “stevig” worden gebruikt. Op basis van het onderzoek naar het gebruikerspotentieel is de noodzaak voor de aanleg van het fietspad cijfermatig niet onomstotelijk aangetoond”. 2. Niet is meegenomen dat Nederland vergrijst en de bevolking krimpt. Dit maakt het gebruikerspotentieel kleiner. De aanname dat de luchtkwaliteit zal verbeteren na aanleg van het fietspad is op niets gebaseerd; 3. De omwonenden het nut en de meerwaarde van het fietspad in twijfel trekken en dan met name in relatie tot oneigenlijk gebruik (door gemotoriseerd verkeer), sociale veiligheid en schadelijke milieueffecten; 4. De economische haalbaarheid van het bestemmingsplan is niet afdoende aangetoond; 5. Er geen sprake is van herbegrenzing en compensatie van de EHS volgens het Nee, tenzij-principe, maar er wordt uitgegaan van Ja, mits. Dit vanwege het ontbreken van optimalisatiemogelijkheden van de bestaande fietspaden; 6. Het flora- en faunaonderzoek niet volstaat als basis voor een ontheffing van de Flora- en faunawet; 7. Er alternatieve mogelijkheden zijn om fietsgebruik te stimuleren, zoals bestaande wegen fietsvriendelijker te maken; 8. Er mogelijkheden zijn om het fietspad minder schadelijk te maken, zoals het smaller maken van het profiel (fietspad en bermen) en het weglaten van verlichting;	antwoord 2. 5. Zie Inspraakreactie 17, antwoord 4 en 5 6. Zie Inspraakreactie 6, antwoord 2 en Inspraakreactie 18, antwoord 4a en 4b. 7. Zie Inspraakreactie 11, antwoord 9.
Inspraakreactie: 24 Inspreker :  Dagtekening : 13 december 2012 Ingekomen : 18 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk	Onderstaand volgt puntsgewijs de reactie van de gemeente: 1. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1a en 1b. 2. In het in bijlage 1 opgenomen memo naar nut en noodzaak wordt uitgebreid ingegaan op de ontwerpuitgangspunten voor het fietspad Oude Spoorbaantracé. De keuze voor het huidige tracé wordt hierin gemotiveerd. 3. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 4.

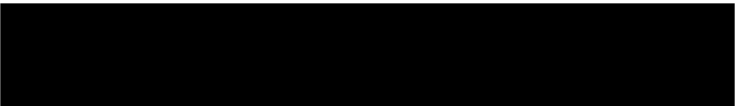
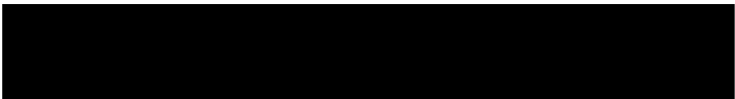
Beknopte samenvatting reactie: Inspreker geeft aan dat: 1. Omdat in potentie veel woon-werk verkeer pendelt tussen Valkenswaard, Waalre en de High-Tech Campus en De Run in Veldhoven vermindering van autoverkeer aanbevelenswaardig is, maar dat onafhankelijk deskundig onderzoek de noodzaak voor een fietspad aan zou moeten tonen. De oplossing moet niet gebaseerd zijn op politieke overwegingen; 2. Er twijfel is of bij gebleken noodzaak voor een extra fietsverbinding het gekozen tracé de beste oplossing is; 3. Vanwege sociale onveiligheid (of het gevoel daarvan) ondanks verlichting het tracé in het donker minder zal worden benut; 4. Het veel logischer is om van bestaande wegen gebruik te maken. Voorgesteld wordt om tot aan de Koningin Julianalaan vanuit het zuiden een fietspad op de Lissevenlaan aan te leggen om vervolgens het voorgestelde tracé in het voorontwerp bestemmingsplan te vervolgen. Dit heeft minder milieuschade en kosten tot gevolg;	4. Zie Inspraakreactie 18, antwoord 4a en 4b.
Inspraakreactie: 25 Inspreker :  Dagtekening : 18 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk Beknopte samenvatting reactie: Inspreker geeft aan dat: 1. Nut, noodzaak en meerwaarde van het aan te leggen fietspad ontbreken (hiertoe wordt verwezen naar de second opinion door Accent Adviseurs). Uit een telling is gebleken dat slechts 17 fietsers	1. Zie inspraakreactie 1, antwoord 1a en 1b. <i>Aanvulling:</i> De telling betreft een momentopname. De resultaten van deze momentopname kunnen ook anders worden geïnterpreteerd, zoals: – Blijkbaar is de route door de Lissevenlaan naar de High-Tech Campus niet de meest gekozen route. – Het regende die dag heel erg en de meeste mensen gingen met de auto; – De noodzaak voor een directe verbinding wordt des te meer duidelijk, omdat men blijkbaar niet kiest voor een route over bestaande wegen. 2. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1f; 3. Zie antwoord 23.4. <i>Aanvulling.</i> Het geld voor de aanleg van het

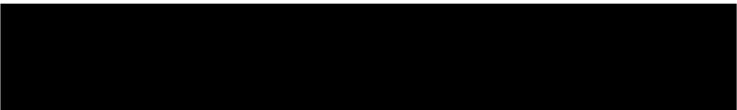
tussen 07.00 hr en 09.00 hr uit de richting Valkenswaard afsloeg op de Lisseveenlaan; 2. Oneigenlijk gebruik van het fietspad voor de hand ligt; 3. De economische haalbaarheid van het bestemmingsplan is niet voldoende onderbouwd. Het geld voor de aanleg van het fietspad kan bovendien beter worden besteed; 4. Er onvoldoende zicht is op handhaving om oneigenlijk gebruik tegen te gaan; 5. Er is onvoldoende onderzocht of alternatieven voor het fietspad in de EHS ontbreken en derhalve wordt niet gehandeld volgens het Nee, tenzij principe; niet volstaat als basis voor een ontheffingsaanvraag in het kader van de Flora- en faunawet; 6. Er ten onrechte is afgezien van een milieueffectrapportage; 7. Er geen deugdelijke onderbouwing is voor verwachte verbetering van de luchtkwaliteit; 8. De sociale veiligheid niet kan worden gegarandeerd (overvallen etc.); 9. Geconcludeerd moet worden dat het voorontwerp niet deugdelijk is gemotiveerd, nut noch noodzaak zijn aangetoond, terwijl wel een belangrijk stuk EHS wordt opgeofferd.	fietspad komt voort uit een subsidie met een specifiek doel (aanleg fietspad) en geoormerkte gelden (verbeteren luchtkwaliteit, waaronder aanleg fietspad). Deze gelden kunnen en mogen wij niet inzetten voor andere doelen. 4. Handhaving is een instrument dat ook in de huidige situatie wordt toegepast en waarvoor middelen beschikbaar zijn gesteld (personeel en financiën). Voor het tegengaan van oneigenlijk gebruik, zie ook Inspraakreactie 1, antwoord 1f. 5. Zie Inspraakreactie 17. 6. Zoals is gemotiveerd in de toelichting bij het bestemmingsplan zijn er door de aanleg van het fietspad geen significante negatieve effecten op de omgeving te verwachten. De ingreep in de EHS wordt volgens de hiervoor geldende regels uitgevoerd en de natuurwaarde van de betrokken gronden is afdoende vastgesteld. Een weg is pas m.e.r-plichtig indien dit een 4-baansweg met een lengte van tenminste 10 km of een autoweg of autosnelweg betreft. Een fietspad dat bedoeld is ter verbetering van het milieu is niet m.e.r.-plichtig. 7. Zie Inspraakreactie 22, antwoord 1. 8. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 4. 9. In de toelichting bij het bestemmingsplan, die zal worden aangevuld met de memo betreffende nut en noodzaak, is voldoende onderbouwd dat de fietsverbinding nut heeft en een goede investering is.
Inspraakreactie: 26 Inspreker :  Dagtekening : 18 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk	Zie inspraakreactie 25

Beknopte samenvatting reactie: De reactie met Inspraakreactie 26 heeft dezelfde inhoud als de inspraakreactie met Inspraakreactie 25.	
Inspraakreactie: 27 Inspreker :  Dagtekening : 17 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk Beknopte samenvatting reactie: Inspreker geeft aan dat: 1. De gemeente Waalre gebonden is aan een ingreep die ze helemaal niet wil uitvoeren, maar dat op basis van gewijzigd inzicht nu een streep door een slecht plan gezet moet worden; 2. Het plan slecht is vanwege: a. de vernietiging van een kostbaar stuk bosgebied; b. het ontbreken van handhaving om oneigenlijk gebruik te voorkomen; c. het feit dat de noodzaak van het fietspad niet is aangetoond.	Onderstaand volgt puntsgewijs de reactie van de gemeente: 1. Reeds lange tijd wordt een fietspad over het Oude Spoorbaantracé gezien als een mogelijke maatregel. Zo is in 2004 in de Intentieverklaring Integrale Oplossingsrichting bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen in relatie tot rijksweg N69 door vele partijen ondertekend, waarin de het fietspad over het Oude Spoorbaantracé nadrukkelijk genoemd wordt. Daarna is op vele momenten gewogen of het fietspad een goede maatregel is (Fietsbeleidsplan, Luchtkwaliteitsplan, Gebiedsakkoord). Nog steeds zijn wij van mening dat het fietspad een goede maatregel is in het geheel van de aanpak van de N69 problematiek en een goede aanvulling is op ons streven naar een goede de luchtkwaliteit in Waalre. 2. Zie inspraakreactie 1, antwoord 1a, 1b en 1e.
Inspraakreactie: 28 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk Beknopte samenvatting reactie:	Deze Inspraakreactie is gebaseerd op een brief, waaraan een antwoordstrook is bevestigd. Alle reacties vanaf Inspraakreactie 28 hebben exact dezelfde inhoud. Onderstaand volgt puntsgewijs de reactie van de gemeente, die geldt voor alle volgende inspraakreacties: 1. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1a en 1b; 2. De beschreven verwachting is gebaseerd op onderzoek bij diverse vergelijkbare fietsverbindingen (zie Inspraakreactie 1, antwoord 1a en 1b).

Inspreker geeft aan dat: 1. Het nut, de noodzaak en de meerwaarde van de aanleg van fietspad “Oude Spoorbaantracé” niet zijn aangetoond (zie ook de second opinion van Accent Adviseurs); 2. De verwachting dat de aanleg van een hoogwaardige fietsverbinding een kwart tot een derde van de spitsrijders kan verleiden tot het gebruik van de fiets op niets is gebaseerd; 3. Oneigenlijk gebruik van het fietspad in de verwachting ligt en dat handhaving moeilijk is. Welke maatregelen moeten oneigenlijk gebruik voorkomen?; 4. De ligging van het fietspad leidt tot sociale onveiligheid; 5. De aantasting/herbegrenzing van de EHS niet volgens het Nee, tenzij-principe is vormgegeven; 6. Het flora en faunaonderzoek een niet volstaat als basis voor een ontheffingsaanvraag in het kader van de flora- en faunawet; 7. Er alternatieven zijn om het fietsgebruik te stimuleren.	3. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 1f; 4. Zie Inspraakreactie 1, antwoord 4; 5. Zie Inspraakreactie 17; 6. Zie inspraakreactie 17; 7. Er zijn mogelijk inderdaad alternatieven om het fietsgebruik te stimuleren. Deze alternatieven worden ook genoemd als Nulplusmaatregel in het door Oranjewoud opgestelde planMER. Niet voor niets is echter ook de aanleg van de verbinding Oude Spoorbaantracé in het maatregelenpakket opgenomen. Het is een relatief goedkoop te realiseren oplossing die aansluit op het fietsbeleid en de ontwikkeling van fietsstructuren in de regio Eindhoven, zoals de Slowlane. Deze laatste wordt landelijk gepresenteerd als een mooie manier om fietsgebruik te stimuleren.
Inspraakreactie: 29 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 30 Inspreker : 	Zie Inspraakreactie 28

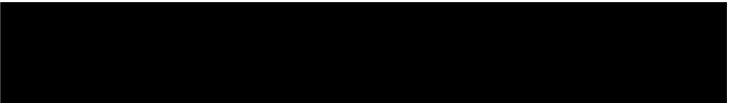
Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk Beknopte samenvatting reactie: Zie Inspraakreactie 28	
Inspraakreactie: 31 Inspreker : Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk Beknopte samenvatting reactie: Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 32 Inspreker : Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk Beknopte samenvatting reactie: Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 33 Inspreker : Dagtekening : 10 december 2012	Zie Inspraakreactie 28

Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	
Inspraakreactie: 34 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 35 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 36 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012	Zie Inspraakreactie 28

Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting reactie: Zie Inspraakreactie 28	
Inspraakreactie: 37 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting reactie: Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 38 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting reactie: Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 39 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012	Zie Inspraakreactie 28

Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting reactie: Zie Inspraakreactie 28	
Inspraakreactie: 40 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting reactie: Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 41 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting reactie: Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 42 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012	Zie Inspraakreactie 28

Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	
Inspraakreactie: 43 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 44 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 45 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012	Zie Inspraakreactie 28

Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	
Inspraakreactie: 46 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 47 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 48 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012	Zie Inspraakreactie 28

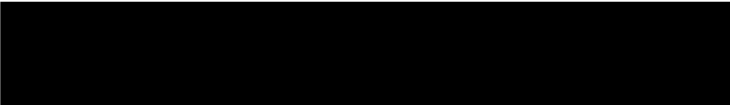
Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	
Inspraakreactie: 49 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 50 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 51 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012	Zie Inspraakreactie 28

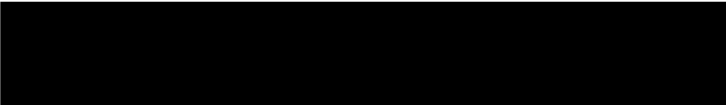
Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	
Inspraakreactie: 52 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 53 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 54 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012	Zie Inspraakreactie 28

Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting reactie: Zie Inspraakreactie 28	
Inspraakreactie: 55 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting reactie: Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 56 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting reactie: Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 57 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012	Zie Inspraakreactie 28

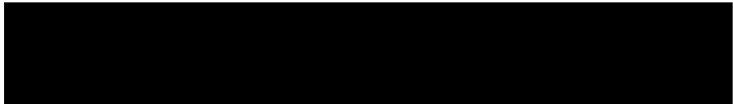
Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	
Inspraakreactie: 58 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 59 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 60 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012	Zie Inspraakreactie 28

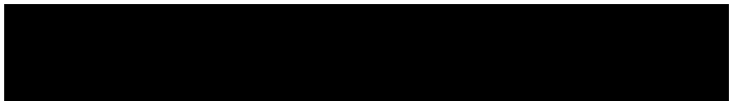
Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting reactie: Zie Inspraakreactie 28	
Inspraakreactie: 61 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting reactie: Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 62 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting reactie: Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 63 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012	Zie Inspraakreactie 28

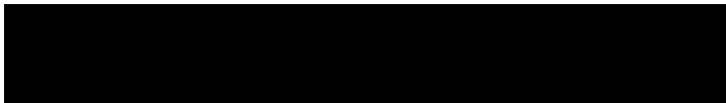
Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting reactie: Zie Inspraakreactie 28	
Inspraakreactie: 64 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting reactie: Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 65 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting reactie: Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 66 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012	Zie Inspraakreactie 28

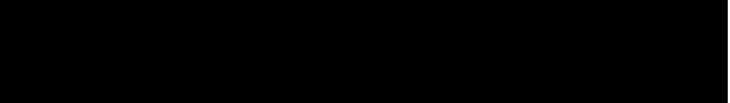
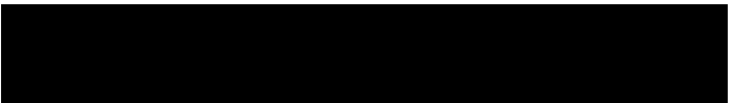
Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	
Inspraakreactie: 67 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 68 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 69 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012	Zie Inspraakreactie 28

Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	
Inspraakreactie: 70 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 71 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 72 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012	Zie Inspraakreactie 28

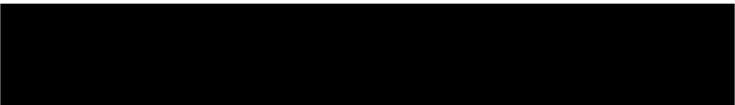
Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	
Inspraakreactie: 73 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 74 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 75 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012	Zie Inspraakreactie 28

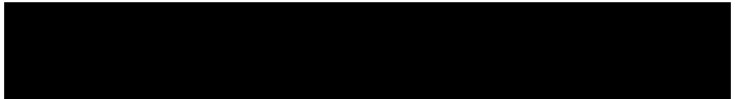
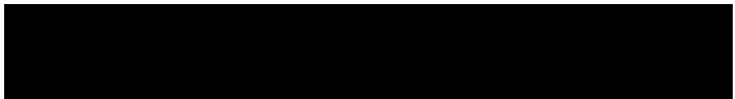
Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	
Inspraakreactie: 76 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 77 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 78 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012	Zie Inspraakreactie 28

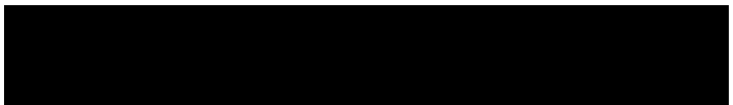
Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	
Inspraakreactie: 79 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 80 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 81 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012	Zie Inspraakreactie 28

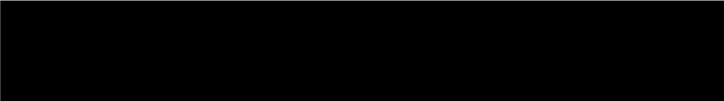
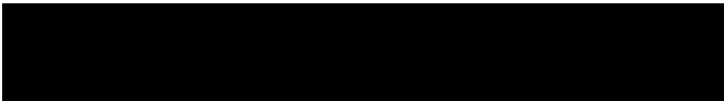
Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	
Inspraakreactie: 82 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 83 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 84 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012	Zie Inspraakreactie 28

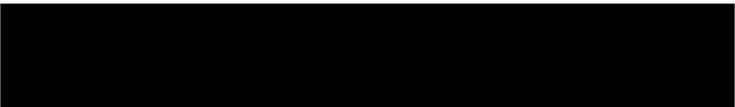
Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	
Inspraakreactie: 85 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 86 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 87 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012	Zie Inspraakreactie 28

Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting reactie: Zie Inspraakreactie 28	
Inspraakreactie: 88 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting reactie: Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 89 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting reactie: Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 90 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012	Zie Inspraakreactie 28

Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	
Inspraakreactie: 91 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 18 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 92 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 18 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 93 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012	Zie Inspraakreactie 28

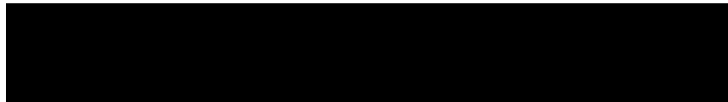
Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	
Inspraakreactie: 94 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 95 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 21 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 96 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012	Zie Inspraakreactie 28

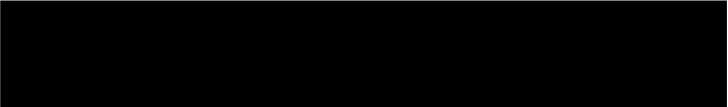
Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	
Inspraakreactie: 97 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 18 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 98 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 99 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 27 december 2012	Zie Inspraakreactie 28

Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	
Inspraakreactie: 100 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 101 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 102 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012	Zie Inspraakreactie 28

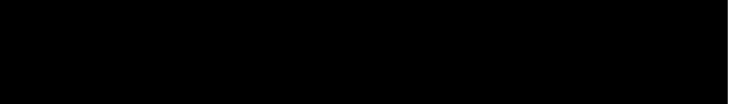
Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	
Inspraakreactie: 103 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 104 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 31 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 105 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012	Zie Inspraakreactie 28

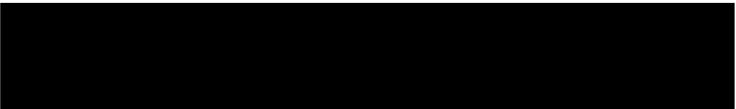
Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	
Inspraakreactie: 106 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 107 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 27 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 108 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012	Zie Inspraakreactie 28

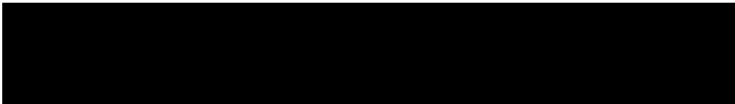
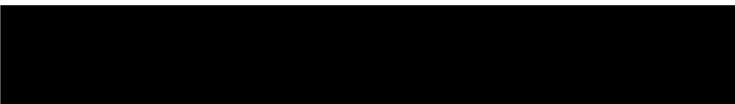
Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	
Inspraakreactie: 109 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 21 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 110 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 111 Inspreker :  Dagtekening : onbekend Ingekomen : 19 december 2012	Zie Inspraakreactie 28

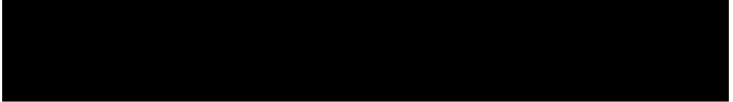
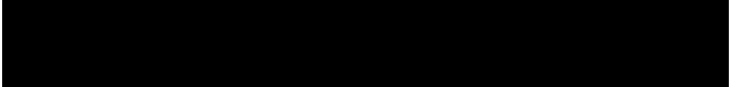
Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	
Inspraakreactie: 112 Inspreker :  Dagtekening : onbekend Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Inspreker heeft uitsluitend de antwoordstrook die bij het format, zoals weergegeven in Inspraakreactie 28 ingestuurd. Er is geen inhoudelijke motivering van de reactie. Voor een gemeentelijke reactie wordt desondanks verwezen naar Inspraakreactie 28.	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 113 Inspreker :  Dagtekening : onbekend Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Inspreker heeft uitsluitend de antwoordstrook die bij het format, zoals weergegeven in Inspraakreactie 28 ingestuurd. Er is geen inhoudelijke motivering van de reactie. Voor een gemeentelijke reactie wordt desondanks verwezen naar Inspraakreactie 28.	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 114 Inspreker : 	Zie Inspraakreactie 28

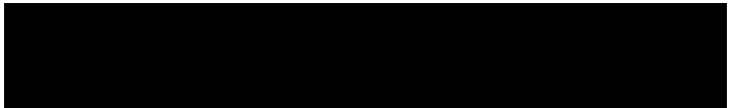
Dagtekening : onbekend Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Inspreker heeft uitsluitend de antwoordstrook die bij het format, zoals weergegeven in Inspraakreactie 28 ingestuurd. Er is geen inhoudelijke motivering van de reactie. Voor een gemeentelijke reactie wordt desondanks verwezen naar Inspraakreactie 28.	
Inspraakreactie: 115 Inspreker : Dagtekening : onbekend Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Inspreker heeft uitsluitend de antwoordstrook die bij het format, zoals weergegeven in Inspraakreactie 28 ingestuurd. Er is geen inhoudelijke motivering van de reactie. Voor een gemeentelijke reactie wordt desondanks verwezen naar Inspraakreactie 28.	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 116 Inspreker : Dagtekening : onbekend Ingekomen : 19 december 2012	Zie Inspraakreactie 28

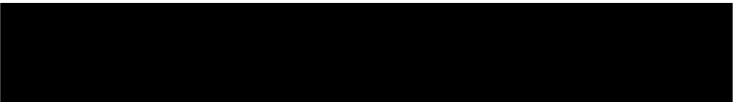
Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting reactie: Inspreker heeft uitsluitend de antwoordstrook die bij het format, zoals weergegeven in Inspraakreactie 28 ingestuurd. Er is geen inhoudelijke motivering van de reactie. Voor een gemeentelijke reactie wordt desondanks verwezen naar Inspraakreactie 28.	
Inspraakreactie: 117 Inspreker :  Dagtekening : onbekend Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting reactie: Inspreker heeft uitsluitend de antwoordstrook die bij het format, zoals weergegeven in Inspraakreactie 28 ingestuurd. Er is geen inhoudelijke motivering van de reactie. Voor een gemeentelijke reactie wordt desondanks verwezen naar Inspraakreactie 28.	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 118 Inspreker :  Dagtekening : onbekend Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk Beknopte samenvatting reactie: Inspreker heeft uitsluitend de antwoordstrook die bij het format, zoals weergegeven in Inspraakreactie 28 ingestuurd. Er is geen inhoudelijke motivering van de reactie. Voor een gemeentelijke reactie wordt	Zie Inspraakreactie 28

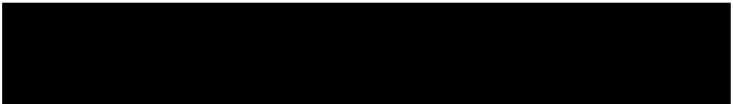
desondanks verwezen naar Inspraakreactie 28.	
Inspraakreactie: 119 Inspreker :  Dagtekening : onbekend Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Inspreker heeft uitsluitend de antwoordstrook die bij het format, zoals weergegeven in Inspraakreactie 28 ingestuurd. Er is geen inhoudelijke motivering van de reactie. Voor een gemeentelijke reactie wordt desondanks verwezen naar Inspraakreactie 28.	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 120 Inspreker :  Dagtekening : onbekend Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Inspreker heeft uitsluitend de antwoordstrook die bij het format, zoals weergegeven in Inspraakreactie 28 ingestuurd. Er is geen inhoudelijke motivering van de reactie. Voor een gemeentelijke reactie wordt desondanks verwezen naar Inspraakreactie 28.	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 121 Inspreker :  Dagtekening : onbekend	Zie Inspraakreactie 28

Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Inspreker heeft uitsluitend de antwoordstrook die bij het format, zoals weergegeven in Inspraakreactie 28 ingestuurd. Er is geen inhoudelijke motivering van de reactie. Voor een gemeentelijke reactie wordt desondanks verwezen naar Inspraakreactie 28.	
Inspraakreactie: 122 Inspreker :  Dagtekening : onbekend Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Inspreker heeft uitsluitend de antwoordstrook die bij het format, zoals weergegeven in Inspraakreactie 28 ingestuurd. Er is geen inhoudelijke motivering van de reactie. Voor een gemeentelijke reactie wordt desondanks verwezen naar Inspraakreactie 28.	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 123 Inspreker :  Dagtekening : onbekend Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng : schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Inspreker heeft uitsluitend de antwoordstrook die bij het format, zoals weergegeven in Inspraakreactie 28 ingestuurd. Er is geen inhoudelijke	Zie Inspraakreactie 28

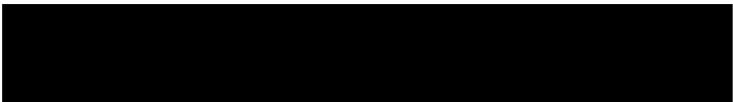
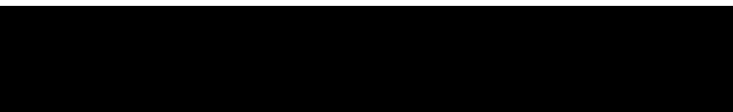
motivering van de reactie. Voor een gemeentelijke reactie wordt desondanks verwezen naar Inspraakreactie 28.	
Inspraakreactie: 124 Inspreker :  Dagtekening : onbekend Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk Beknopte samenvatting reactie: Inspreker heeft uitsluitend de antwoordstrook die bij het format, zoals weergegeven in Inspraakreactie 28 ingestuurd. Er is geen inhoudelijke motivering van de reactie. Voor een gemeentelijke reactie wordt desondanks verwezen naar Inspraakreactie 28.	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 125 Inspreker :  Dagtekening : onbekend Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk Beknopte samenvatting reactie: Inspreker heeft uitsluitend de antwoordstrook die bij het format, zoals weergegeven in Inspraakreactie 28 ingestuurd. Er is geen inhoudelijke motivering van de reactie. Voor een gemeentelijke reactie wordt desondanks verwezen naar Inspraakreactie 28.	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 126 Inspreker : 	Zie Inspraakreactie 28

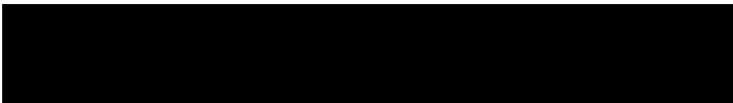
Dagtekening : onbekend Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Inspreker heeft uitsluitend de antwoordstrook die bij het format, zoals weergegeven in Inspraakreactie 28 ingestuurd. Er is geen inhoudelijke motivering van de reactie. Voor een gemeentelijke reactie wordt desondanks verwezen naar Inspraakreactie 28.	
Inspraakreactie: 127 Inspreker :  Dagtekening : onbekend Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Inspreker heeft uitsluitend de antwoordstrook die bij het format, zoals weergegeven in Inspraakreactie 28 ingestuurd. Er is geen inhoudelijke motivering van de reactie. Voor een gemeentelijke reactie wordt desondanks verwezen naar Inspraakreactie 28.	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 128 Inspreker :  Dagtekening : onbekend Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Inspreker heeft uitsluitend de antwoordstrook die bij het format, zoals	Zie Inspraakreactie 28

weergegeven in Inspraakreactie 28 ingestuurd. Er is geen inhoudelijke motivering van de reactie. Voor een gemeentelijke reactie wordt desondanks verwezen naar Inspraakreactie 28.	
Inspraakreactie: 129 Inspreker :  Dagtekening : onbekend Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk <i>Beknorte samenvatting reactie:</i> Inspreker heeft uitsluitend de antwoordstrook die bij het format, zoals weergegeven in Inspraakreactie 28 ingestuurd. Er is geen inhoudelijke motivering van de reactie. Voor een gemeentelijke reactie wordt desondanks verwezen naar Inspraakreactie 28.	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie 130 Inspreker :  Dagtekening : onbekend Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk <i>Beknorte samenvatting reactie:</i> Inspreker heeft uitsluitend de antwoordstrook die bij het format, zoals weergegeven in Inspraakreactie 28 ingestuurd. Er is geen inhoudelijke motivering van de reactie. Voor een gemeentelijke reactie wordt desondanks verwezen naar Inspraakreactie 28.	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 131 Inspreker : 	Zie Inspraakreactie 28

Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	
Inspraakreactie: 132 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 18 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 133 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 17 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 134 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012	Zie Inspraakreactie 28

Ingekomen : 18 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	
Inspraakreactie: 135 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 18 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 136 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 18 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 137 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012	Zie Inspraakreactie 28

Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	
Inspraakreactie: 138 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 139 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 140 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012	Zie Inspraakreactie 28

Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	
Inspraakreactie: 141 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28
Inspraakreactie: 142 Inspreker :  Dagtekening : 10 december 2012 Ingekomen : 19 december 2012 Wijze inbreng: schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Zie Inspraakreactie 28	Zie Inspraakreactie 28

Vooroverlegreactie: 1 Inspreker: Provincie Noord – Brabant Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling en Handhaving Dagtekening: 17 december 2012 Ingekomen: 19 december 2012 Wijze van inbreng: schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> De provincie geeft aan dat ze bij de beoordeling van bestemmingsplannen de Verordening Ruimte en de Structuurvisie als leidraad gebruikt om te toetsen of er provinciale belangen in het geding zijn. In dit geval heeft het bestemmingsplan invloed op de Ecologische Hoofdstructuur (hoofdstuk 4 van de Verordening Ruimte). Er is een natuurcompensatieplan opgesteld om de ingreep in de EHS te compenseren. Ook is er sprake van financiële compensatie. De provincie merkt op dat de compensatie (nog) niet is geregeld in een overeenkomst. In het plan is feitelijk herbegrenzing van de EHS aan de orde. Artikel 4.6 van de Verordening Ruimte geeft hiervoor de procedurele voorwaarden waaraan moet worden voldaan. Dit dient ook in het plan zelf tot uiting te komen door opname van een "gebiedsaanduiding: overig - verwijderde EHS" en een "gebiedsaanduiding: overig - toegevoegde EHS". Bij de terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan dient ook duidelijk te worden gemaakt dat in verband met het plan het voornemen bestaat, om Gedeputeerde Staten (GS) te verzoeken om de EHS in de Verordening aan te passen en dat daarop zienswijzen ingediend kunnen worden. Dit dient in de publicatie van het ontwerpplan tot uitdrukking te	Onderstaand volgt de reactie van de gemeente: Naar aanleiding van de vooroverlegreactie is contact gezocht met de provincie om enkele vragen te kunnen stellen met betrekking tot de EHS-compensatie. Uit dit overleg is gebleken dat er geen overeenkomst hoeft te worden afgesloten om de compensatie te borgen, omdat de gemeente in dit geval initiatiefnemer is van het plan. Belangrijk is dat de compensatie geborgd wordt en dat voldaan wordt aan hetgeen beschreven is in de Verordening Ruimte. Dit moet uit het plan (toelichting van bestemmingsplan) blijken en uit een besluit door Burgemeester en wethouders. Daarnaast moet in de toelichting worden opgenomen dat een herbrenzingsverzoek bij GS zal worden ingediend. De toelichting bij het bestemmingsplan zal op basis van bovengenoemde punten worden aangepast. Tevens zal worden opgenomen hoe men het beheer van het toekomstige EHS-perceel ziet en hoe de financiële compensatie wordt geborgd. Ook zullen de aanduiding EHS-verwijderd en EHS-toegevoegd op de verbeelding worden opgenomen. Tot slot wordt dit voornemen tot herbegrenzing gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd.

komen. Na afloop van de terinzagelegging dient het verzoek om herbegrenzing te worden ingediend bij GS, vergezeld van onder andere de zienswijzen die betrekking hebben op de EHS-begrenzing, het gemeentelijk standpunt daarover en het natuurcompensatieplan.	
Vooroverlegreactie: 2 Inspreker: Waterschap De Dommel Dagtekening: 17 december 2012 Ingekomen: 19 december 2012 Wijze van inbreng: schriftelijk <i>Beknopte samenvatting reactie:</i> Op 26 oktober 2011 heeft het waterschap per brief (Z10847/U8915) reeds ingestemd met het onderzoeksrapport over de aanleg van een verhard fietspad op het oude spoorbaantracé van Valkenswaard – via Waalre - naar Eindhoven. Ik heb geen verdere opmerkingen op het nu voorliggende bestemmingsplan. Het plan voorziet in de aanleg van een fietsverbinding, waardoor het verhard oppervlak met circa 15.000 m2 toeneemt. Het fietspad is onder meer gelegen in een Natte Natuurparel. De aanleg van het fietspad heeft zowel tijdens als na de aanleg geen negatieve invloed op de waterhuishouding in het plangebied en de omgeving. Voor de werkzaamheden zal namelijk geen bronbemaling worden toegepast of drainage worden aangelegd. Verder kan het hemelwater dat van het fietspad afstroomt direct in de bodem infiltreren, waardoor het plan voldoet aan het principe van ‘hydrologisch neutraal ontwikkelen’.	Akkoord

3. Conclusie

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

4. Wijzigingen naar aanleiding van de inspraakreacties en het vooroverleg

De ingekomen inspraakreacties hebben geleid tot een wijziging van het bestemmingsplan. Op basis van de inspraakreacties is in de toelichting nader ingegaan op het nut en de noodzaak van het aanleggen van de fietsverbinding. Hoofdstuk 3 van de toelichting is hierop aangepast. Daarnaast is in paragraaf 5.2,5 een bronvermelding naar het onderzoek van MuConsult opgenomen voor wat betreft de uitspraak dat de aanleg van de fietsverbinding een kwart tot een derde van de spitsrijders zou kunnen verleiden tot het gebruiken van de fiets. Tot slot is naar aanleiding van de reacties aanvullend gemotiveerd waarom het bestemmingsplan economisch uitvoerbaar is (paragraaf 7.1).

De vooroverlegreactie van de provincie Noord-Brabant heeft geleid tot aanvulling van de toelichting. In paragraaf 5.2.3 wordt ingegaan op het herbegrenzingsverzoek van de EHS aan Gedeputeerde Staten. Ook wordt ingegaan op de borging (zowel financieel als feitelijk) van de compensatie. Tot slot zullen de aanduiding EHS-verwijderd en EHS-toegevoegd op de verbeelding worden opgenomen.

5. Ambtshalve wijzigingen

Om de regels beter te laten aansluiten bij de intentie voor de aanleg van de fietsverbinding is in de planregels in artikel 6.1 een maximale breedte van 3,5 meter voor het fietspad opgenomen. Deze aanpassing is tevens beschreven in hoofdstuk 6 van de toelichting.

Bijlagen

Toelichting

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 Gebiedsakkkoord 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 gebiedsakkkoord 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 ontwerpuitgangspunten van het nieuwe fietspad leveren hier een belangrijke bijdrage aan. De aanleg van een goede fietsverbinding zou echter nutteloos zijn zonder voldoende gebruikerspotentieel. Ook hiernaar is onderzoek gedaan in het kader van de subsidieaanvraag Fiets Filevrij (en later in diverse nut- en noodzaakonderzoeken). Het maatschappelijk nut om fietsgebruik te stimuleren is onomstreden. In geval 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 Ontwerpuitgangspunten 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 hoofdwegenet, 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 reistijdverkortng 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 belenningen (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 ontwerpuitgangspunten van de slowlane, hetgeen de herkenbaarheid van de route vergroot.

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

Directheid

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

Spoorbaan is ongeveer 5,8 km lang en kent slechts twee kruisingen (Eksterlaan in Valkenswaard en Willibrorduslaan).

Aantrekkelijkheid

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

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

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 toprioriteit 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 hoofdfietsroute 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 grenscorridor 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 Adst 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 Zuudoostvleugel Brabantstad wordt ingezet op het realiseren van een ster- en regionaal fietsnetwerk, van stalling- en overstreekvoorzieningen 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 vervullen 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 vervullen 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 uitrustings 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 verkeersveilig 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 Nulpluismaatregelen (waaronder de aanleg van een fietsverbinding) op de verkeersintensiteiten. Voordat het planMER gereed was is als bijlage bij het gebiedsakkkoord een onderzoeksrapport gevoegd, waarin het keuzeproces om te komen tot een voorkeursalternatief is beschreven (Oranjewoud, 2010). Ten aanzien van het pakket Nulplus wordt het volgende geconcludeerd:

- “Maatregelenpakket Nulplus leidt tot een afname van het gebruik van de auto, maar in relatief beperkte mate (minder dan 1%). Maatregelenpakket 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. Nulpluismaatregelen zijn waardevol en dragen bij aan de doelstelling van de Gebiedsopgave, maar hebben alleen (zonder aanvullende maatregelen) onvoldoende oplossend vermogen.”

Bovenaanstaande 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 Nulpluismaatregelen, 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 Nulpluismaatregelen 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 Ontwerprijze 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 zijaan sluitingen 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 werkllocatie 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 zijansluitingen 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 verkeersdrukte 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-Elkenlaan om bij de Willbroduslaan 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 verhardingsoorten. Deels zijn dit tegels of asfalt waarvan de kwaliteit wisselend is. Verder heeft de fietser regelmatig te maken met onderbreking door verkeerslichten en zijansluitingen.

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 zijansluitingen. 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 werkllocatie 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 Hoofstructuur op.

4

Conclusie nut en noodzaak fietsverbinding “Oude Spoorbaantracé”

De meerwaarde van een comfortabele en snelle fietsverbinding tussen Valkenwaard 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 onderzoek 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)
- Ecoijs, *"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, *Milieu-effectrapportage (PlanMER) – Gebiedsopgave Grenscorridor N69* (2011)