



NOTITIE BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN EN AMBTELIJKE WIJZIGINGEN

Ontwerpbestemmingsplan

Snelfietsroute Veghel, deel woongebied Veghel

College B&W 24 mei 2022
Gemeenteraad 23 juni 2022

Inhoud

1. Inleiding	2
2. De procedure	3
3. Zienswijzen	3
4. De ontvankelijkheid.....	3
5. Leeswijzer	3
6. Reactie op de zienswijze	4
7. Wijzigingen op bestemmingsplan	25
8. Conclusie en advies	25

1. Inleiding

Een snelfietsroute is een snelle, directe, comfortabele en veilige route die zorgt voor een korte reistijd én kortere reistijdbeleving. Dat maakt de fiets tot een aantrekkelijk alternatief voor auto en openbaar vervoer. De snelfietsroute Uden-Veghel verbindt de woon-, werk- en centrumgebieden van de gemeenten Uden en Veghel voor fietsers, evenals de natuurgebieden het Groene Woud en de Maashorst. Zo ontstaat een aantrekkelijke, snelle, comfortabele en veilige route voor inwoners, werknemers en bezoekers. De snelfietsroute draagt bij aan de bereikbaarheid van onze regio, de gezondheid van onze inwoners en de luchtkwaliteit in onze regio.

Voor het gehele projecttracé voor de aanleg van de snelfietsroute zijn planologische procedures nodig om over te kunnen gaan tot realisatie. Voor de delen Mariaheide en woongebied Veghel wordt nu een bestemmingsplan voorbereid in 2 separate bestemmingsplannen waarvan de ontwerpen ter inzage hebben gelegen.

2. De procedure

Het ontwerpbestemmingsplan 'Snelfietsroute Veghel, deel woongebied Veghel' is op 16 februari 2022 gepubliceerd in het gemeenteblad Meierijstad en op www.officielebekendmakingen.nl.

In de periode van donderdag 17 februari 2022 tot donderdag 31 maart 2022 heeft het ontwerp bestemmingsplan ter voldoening aan artikel 3.8 van de Wet op de ruimtelijke ordening voor een ieder ter inzage gelegen.

Daarnaast is het ontwerpbestemmingsplan via www.ruimtelijkeplannen.nl digitaal raadpleegbaar geweest.

Gedurende de genoemde termijn van zes weken kon een ieder naar keuze schriftelijk of mondeling een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan kenbaar maken aan de gemeenteraad van Meierijstad.

3. Zienswijzen

Er zijn tegen het ontwerpbestemmingsplan 'Snelfietsroute Veghel, zes schriftelijke en één mondelinge zienswijzen ingediend, afkomstig van:

- Reclamant 1;
- Reclamant 2 namens 32 bewoners van de straten Moerven, Rietven en Turfven;
- Reclamant 3;
- Reclamant 4 (mondeling);
- Reclamant 5;
- Reclamant 6;
- Provincie Noord-Brabant.

Ter bescherming van de persoonsgegevens van de reclamanten is deze notitie van zienswijzen en ambtelijke wijzigingen geanonimiseerd.

4. De ontvankelijkheid

Een zienswijze is ontvankelijk als deze uiterlijk de laatste dag van de periode van ter inzage legging is verzonden en binnen één week na deze dag is ingekomen (artikel 6:9 lid 2 Awb). De zienswijzen zijn binnen deze periode ingekomen en zijn daarom ontvankelijk.

5. Leeswijzer

In onderdeel 6 van deze notitie wordt inhoudelijk ingegaan op de zienswijzen. Indien deze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan zullen de wijzigingen worden aangegeven en zal voorgesteld worden de ontwerp bestemmingsplannen overeenkomstig gewijzigd vast te stellen. In onderdeel 7 van deze notitie staan eventuele ambtshalve wijzigingen. Ten slotte wordt in onderdeel 8 een overzicht van de eventueel voorgestelde wijzigingen op het ontwerp bestemmingsplan.

6. Reactie op de zienswijze

6.1 Zienswijze 1: Reclamant 1

Zienswijzen 1.1

Reclamant ziet geen reden om bezwaar te maken, maar vraagt wel aandacht voor het spoorweg tracé van de Vorstenboschweg- Middegaal en Middegaal-Zuid Willemsvaart. Op het tracé Vorstenboschweg- Middegaal heeft reclamant treinmaterieel staan, liggen er spoorrails en heeft de spoorhefbrug een prominente plaats ingenomen. Richting de Zuid-Willemsvaart liggen er ook nog spoorrails van het voormalig Duits Lijntje. Zowel uit cultuurhistorisch als recreatief oogpunt is dit gedeelte van het Duits Lijntje belangrijk en komt nog prominenter in beeld op het moment dat de plannen voor het spoorpark concreter worden en tot realisatie komen. Gebruikers van het snelfietspad kunnen in de toekomst kennis maken met een stukje cultuur, historie en recreatie activiteiten zoals railfietsen. Ook de aanwezigheid van horeca-activiteiten na de herbouw van het vroegere stationsgebouw maakt het voor fietsers (en wandelaars) aantrekkelijk een pauze in te lassen. De huidige situatie maar ook ontwikkelingen in de komende jaren moeten geen belemmeringen kennen die het bestemmingsplan 'Snelfietsroute Veghel, Woongebied Veghel' zou kunnen opwerpen.

Beantwoording zienswijzen 1.1

De huidige situatie op het spoortracé is op verzoek van reclamant nadrukkelijker aangevuld in de toelichting van het bestemmingsplan. In het geval van een aanvraag voor een nieuwe ontwikkeling wordt per geval beoordeeld of dit ter plekke wenselijk en ruimtelijk passend is; dat geldt ook voor de door reclamant aangehaalde ontwikkelingen. Hierbij wordt zowel Rijks-, als provinciaal en gemeentelijk beleid en wetgeving betrokken. Indien reclamant ruimtelijke plannen heeft bekijken we derhalve graag met hem wat de mogelijkheden zijn, waarbij uiteraard wel geldt dat we hierbij gebonden zijn aan vastgestelde kaders.

Zienswijzen 1.2

In de toelichting op het bestemmingsplan en de Landschapsvisie 'Duits Lijntje' komen de begrippen recreatief gebruik en kunst en cultuurhistorie voor maar missen wij de relatie met de bestaande situatie zoals mede door SIEMei is gecreëerd en toekomstige ontwikkelingen.

Reclamant stelt het op prijs indien in het bestemmingsplan en/of toelichting de eerder genoemde tracés met aandacht voor de aanwezigheid van spoorwegmaterieel incl. de spoorhefbrug worden vermeld.

Ook dient rekening te worden gehouden met bovengenoemde ontwikkelingen zodat er straks geen obstakels zijn door het nog vast te stellen bestemmingsplan.

Beantwoording zienswijzen 1.2

De huidige situatie op het spoortracé is op verzoek van reclamant nadrukkelijker aangevuld in de toelichting van het bestemmingsplan. In het geval van een aanvraag voor een nieuwe ontwikkeling wordt per geval beoordeeld of dit ter plekke wenselijk en ruimtelijk passend is; dat geldt ook voor de door reclamant aangehaalde ontwikkelingen. Hierbij wordt zowel Rijks-, als provinciaal en gemeentelijk beleid en wetgeving betrokken. Indien reclamant ruimtelijke plannen heeft bekijken we derhalve graag met hem wat de mogelijkheden zijn, waarbij uiteraard wel geldt dat we hierbij gebonden zijn aan vastgestelde kaders.

Zienswijzen 1.3

Reclamant vraagt zich af of het fietspad vanaf de Spoorlaan naar het Geerbosch gehandhaafd blijft of komt deze verbinding door de aanleg van het snelfietspad te vervallen?

Beantwoording zienswijzen 1.3

Deze verbinding blijft gehandhaafd. De fietsverbinding is aangelegd bij de komst van het Zwijsen College in het PWA Sportpark. Het is een belangrijke fietsverbinding tussen het Zwijsen College en omgeving en het centrum van Veghel en de woongebieden in de omgeving. Het terugbrengen van de spoorstaven, wat eerder door reclamant als wens is uitgesproken, is op deze locatie bespreekbaar voor de gemeente, mits er voldoende voorzieningen getroffen worden om overlast te beperken en verkeersveiligheidsmaatregelen worden genomen bij het incidentele gebruik van dit spoor.

6.2 Zienswijze 2: Reclamant 2

Zienswijzen 2.1

In het ontwerp bestemmingsplan deel Veghel - Mariaheide, wordt artikel 4 uit het oude bestemmingsplan herschreven en wordt het in de nieuwe versie artikel 3. In het huidige bestemmingsplan worden restricties opgelegd met betrekking tot aanleg van wegen, waar het struweel van belang is voor zangvogels, kleine zoogdieren, reptielen etc. Het creëert schuilplaatsen voor dieren en zoals eerder door de gemeente geschetst, de flora en fauna is belangrijk voor deze zone. Dit komt in artikel 3 van het nieuwe bestemmingsplan niet terug, er worden geen restricties opgelegd.

Beantwoording zienswijzen 2.1

Deze zienswijze heeft geen betrekking op het bestemmingsplan 'Snelfietsroute Veghel - Uden, Woongebied, Veghel', maar op het bestemmingsplan 'Snelfietsroute Veghel - Uden, Mariaheide'; daar wordt op deze zienswijze ingegaan. In het bestemmingsplan 'Snelfietsroute, Woongebied Veghel' zijn geen agrarische gronden (met waarden) gelegen.

Zienswijzen 2.2

In het nieuwe plan wordt nu een asfaltweg pal naast de ecologische verbindingszone (EVZ) gepland, welke een minimaal tijds- c.q. afstandsvoordeel biedt voor fietsers en bromfietzers. Afhankelijk van het type fiets scheelt het in tijd maar 1 tot 2 minuten.

De wijziging op het huidige bestemmingsplan vindt reclamant een onjuiste beslissing. Het verstoort een gebied met een diversiteit aan flora en fauna. (IVN heeft dit in een eerder stadium reeds opgemerkt). Het struweel verdwijnt en wordt als natuurgebied gedegradeerd tot een geasfalteerde weg.

Beantwoording zienswijzen 2.2

De aanleg van de snelfietsroute tussen Uden en Veghel scheelt fietsers niet alleen in tijd en afstand maar de fietsroute biedt ook meer comfort, veiligheid en aantrekkelijkheid. De realisatie van het fietspad is één van de maatregelen om onze ambities voor bereikbaarheid, gezondheid, duurzaamheid, toerisme en recreatie waar te maken. Uit onderzoek van Goudappel Coffeng (2018) naar de snelfietsroute tussen Uden en Veghel verwachten we een reistijdwinst van 4,5 minuut tussen Uden en het Moerven (in Veghel) en een reistijdwinst van 6,5 minuut tussen Uden en bedrijventerrein De Dubbelen in Veghel. Waar struweel of bomen verdwijnen voor de aanleg van het fietspad wordt dit ook gecompenseerd met de aanleg van groen elders op de route om zo ook de ecologische verbindingszone (EVZ) verder te versterken. De werking en kwaliteit van de EVZ of het

Natuur Netwerk Brabant (NNB) is derhalve niet in het geding. Met realisatie van dit project wordt ook op het gebied van ecologie de oost-west verbinding juist versterkt en robuuster gemaakt. Grotendeels gaat de route over bestaande wegen of fietspaden die functioneel verbeterd worden en voor het overige deel is ervoor gekozen om uit de EVZ/NNB te blijven. Uit het ecologisch onderzoek is tevens gebleken dat er door aanleg en het gebruik van de snelfietsroute geen negatieve gevolgen optreden ten aanzien van flora en fauna.

Daarnaast is het gebruik van de snelfietsroute, met uitzondering van de fietsstraten, beperkt tot gebruik door (brom)fietsers. De ruimtelijke uitstraling van een fietspad is veel beperkter dan die van een 'geasfalteerde weg' en door de aanleg van de snelfietsroute wordt het autogebruik juist beperkt, aangezien het één van de doelen is om autogebruikers te stimuleren om wat vaker de fiets als vervoersmiddel te gebruiken.

Zienswijzen 2.3

Reclamant geeft aan dat bij het (Moer-)vennetje mogelijk een klasse A beschermd natuurgebied wordt aangetast.

Beantwoording zienswijzen 2.3

Het Moerven, of feitelijk het vochtig bos rondom het Moerven, maakt onderdeel uit van het Natuur Netwerk Brabant. Voor de aanleg van de snelfietsroute vinden er, zoals te zien is op de inrichtingstekeningen, echter geen maatregelen plaats aan dit gebied; de snelfietsroute maakt hier gebruik van de bestaande weg die als fietsstraat wordt ingericht. Het vochtig bos blijft onaangeroerd. Er is derhalve geen sprake van aantasting van natuurwaarden.

Om dat ook juridisch-planologisch te borgen, is er in het vast te stellen bestemmingsplan ten zuiden van de fietstraat bij het Moerven een strook opgenomen met een 'Groen' bestemming, waar in het ontwerpbestemmingsplan een verkeersbestemming gelegen was.

Zienswijzen 2.4

Er worden zeer hoge kosten gemaakt (het budget is reeds eerder aangepast) voor een marginale tijdswinst en voor een onbekend aantal extra fietsers en bromfietsers. Reclamant is van mening dat de kosten niet opwegen tegen de baten.

Beantwoording zienswijzen 2.4

De fietspotentie van de snelfietsroute komt naar voren in de Uitvoeringsagenda Snelfietsroutenetwerk Brabant (USB). Dit document, opgesteld samen met de regionale partners (GGA-regio's, betrokken gemeenten en de Fietzersbond) beschrijft de kansrijkheid van snelfietsroutes tot 2020 en geeft een doorkijk naar de komende periode. De kansrijkheid van een route is bepaald op basis van potentie en draagvlak. Uit dit onderzoek is gebleken dat de fietspotentie voor het traject Uden – Veghel – Nistelrode – Oss bestaat uit ca. 2000 nieuwe fietsers. Deze verbetering komt met name voort uit een verhoogd comfort en het aanleggen van ontbrekende schakels. Dit heeft een positief gevolg voor de reistijd en daarmee het aantal bestemmingen dat binnen bereik van de fietser komt te liggen. Daarnaast leidt het verbeteren van de fietsinfrastructuur tot een versterking en verbetering van het woon- en leefklimaat doordat de mogelijkheden om te bewegen voor bewoners worden vergroot. Dit levert tevens een positieve bijdrage aan het thema gezondheid in de gemeente Meierijstad. Ook recent onderzoek op de A50 laat zien dat er relatief veel korte afstandsverkeer (8% van het totale verkeer) rijdt op de A50 tussen Uden en Veghel (Bron: Strategische Agenda A50 Corridor, Studio Bereikbaar, 2020). Voor deze korte afstandsbevingen is het kansrijk om automobilisten te stimuleren om de fiets te pakken, waarbij de autobewegingen op iets langere afstand mogelijk ook nog voor omvorming naar fietsbewegingen in aanmerking komen, waarmee er dus een grote potentiële doelgroep is.

Ook op het gebied van ruimtelijke kwaliteit zorgt dit project voor een kwaliteitsverbetering door versterking van de groene waarden van deze oost-west verbinding, zichtbaar houden van de cultuurhistorische waarden van het Duits lijntje en robuuster maken van een belangrijke groenvoorziening in het stedelijk gebied van Veghel.

Er zijn derhalve diverse redenen, zowel op het gebied van ruimtelijke kwaliteit als op het gebied van infrastructuur, om de snelfietsroute Veghel – Uden te realiseren.

Zienswijzen 2.5

Doordat de "Gazellebrug" vooralsnog niet wordt verplaatst zal, door de vermeende extra hoeveelheid gebruikers, ook hier een zeer gevaarlijke situatie ontstaan. Het niet verplaatsen heeft tevens tot gevolg dat de SFR niet meer, als oorspronkelijk gepland, aansluit op het fietsnetwerk en ook niet meer voldoet aan de criteria voor een SFR. Daarnaast heeft de ontwikkeling van bedrijventerrein "Doornhoek" tot gevolg dat juist meer woon-werkverkeer wordt aangetrokken via de zuidelijke route.

Beantwoording zienswijzen 2.5

Bij de keuze van het voorkeursalternatief (in 2018) is aangegeven dat op bedrijventerrein De Dubbelen twee goede alternatieve fietsroutes bestaan, namelijk één met verplaatsing van de Gazellebrug naar het tracé van het Duits Lijntje en één met handhaving van de bestaande Gazellebrug via de Edisonweg. Beide routes sluiten aan op het regionale fietsnetwerk en voldoen aan de criteria voor een snelfietsroute.

Verder ligt langs de Corridor-Rembrandtlaan-Udenseweg en door Mariaheide een regionale fietsroute. Beide routes (noordelijke en zuidelijke route) zijn aanvullend aan elkaar. Elke route heeft belangrijke fietsbestemmingen.

Zienswijzen 2.6

Wordt het aantal fietsers en bromfietsers inderdaad substantieel groter, dan wordt daarmee vanzelfsprekend ook, als eerder benoemd, de veiligheid minder. Bijvoorbeeld op het gedeelte Rietven/Moerven zal de realisatie van een fietsstraat zeer onveilige situaties met zich meebrengen daar er op opritten haaks geparkeerd wordt hetgeen achteruitrijdende bewegingen geeft op de rijbaan, met slecht zicht voor de automobilist. In de CVC-leidraad (versie april 2017) wordt haaks parkeren bij fietsstraten uitgesloten.

Reclamant begrijpen de wens van snelfietsroutes, maar dit zou toch nooit ten koste mogen gaan van de veiligheid in een woonwijk?

Beantwoording zienswijzen 2.6

De fietsroute wordt op een veilige wijze uitgevoerd. Ten opzichte van de huidige situatie verbetert de verkeersveiligheid omdat verkeersonveilige situaties worden aangepast. Voorbeeld is de kruising van de fietsroute met de Udenseweg, deze wordt ongelijkvloers uitgevoerd (fietsstunnel). Nergens worden in het nieuwe ontwerp van de fietsstraten haakspaarkeervakken toegepast, enkel langspaarkeervakken, dit vanwege de veiligheid voor de fietsers. Ook op andere locaties in de provincie Noord-Brabant en in de gemeente Meierijstad worden fietsstraten gerealiseerd, bijvoorbeeld recent nog de Rembrandtlaan in Veghel.

Alle ontwerptekeningen van de fietsmaatregelen zijn op verkeersveiligheid beoordeeld in een verkeersveiligheidsaudit. Deze toets is uitgevoerd door een extern gecertificeerde auditor op het gebied van verkeersveiligheid. Opmerkingen die vanuit deze toets naar voren zijn gekomen, zijn verwerkt in het ontwerp.

6.3 Zienswijze 3: Reclamant 3

Zienswijzen 3.1

Reclamant kon in 2019 door ernstige en dringende privéomstandigheden niet bij de bewonersavond aanwezig zijn. Zo zijn er toen suggesties gekomen om maar een parkeerplaats te maken t.h.v. de speeltuin voor de woning van reclamant. Echter, dit zijn niet direct aanwonende bewoners geweest en reclamant heeft zich daarna toen helemaal niet kunnen verweren! Dus als er nu aangenomen dat dit door de bewoners destijds zelf geopperd is tijdens de bewonersavond is dit niet waar! Reclamant hoopt dat er nu alsnog serieus naar zijn input geluisterd.

Reclamant heeft in 2020 al meerdere keren zijn zienswijze gemaild, maar daar is nooit enige reactie op gekomen vanuit de gemeente!!! (reclamant had ook steeds om een ontvangstbevestiging gevraagd). Reclamant heeft zijn zienswijze nu geüpdatet naar de laatste stand van zaken volgens de beschikbare tekeningen. Hopelijk wordt er serieus mee omgegaan, aangezien dit plan nogal wat invloed kan hebben op de leefomgeving van direct aanwonenden

Beantwoording zienswijzen 3.1

De binnengekomen zienswijzen wordt nu alsnog meegenomen bij de totstandkoming van het definitieve plan.

Zienswijzen 3.2



Figuur 1: plan voor parkeervak bij speeltuin (rode pijl).

Het aanleggen van dit parkeervak (rode pijl) heeft een aantal nadelen, zowel esthetisch als qua verkeersveiligheid. Het huidige mooie aanzicht als één van de weinige groene zones in de wijk wordt daardoor teniet gedaan. Reclamant is hier juist komen wonen voor het mooie uitzicht en heb daar ook een flinke meerprijs voor betaald. Bovendien ZIJN ER AL 3 PARKEERPLAATSEN pal naast het huis. Het laatste stukje uitzicht wordt zo ook nog om zeep geholpen! In tegenstelling tot diverse woningen verderop in de straat, die bijv. een heg voor de deur hebben, en waar dus helemaal niemand kan parkeren! Het is belangrijk parkeerplaatsen evenredig over alle woningen in de wijk te verdelen en niet alles nabij 1 woning te

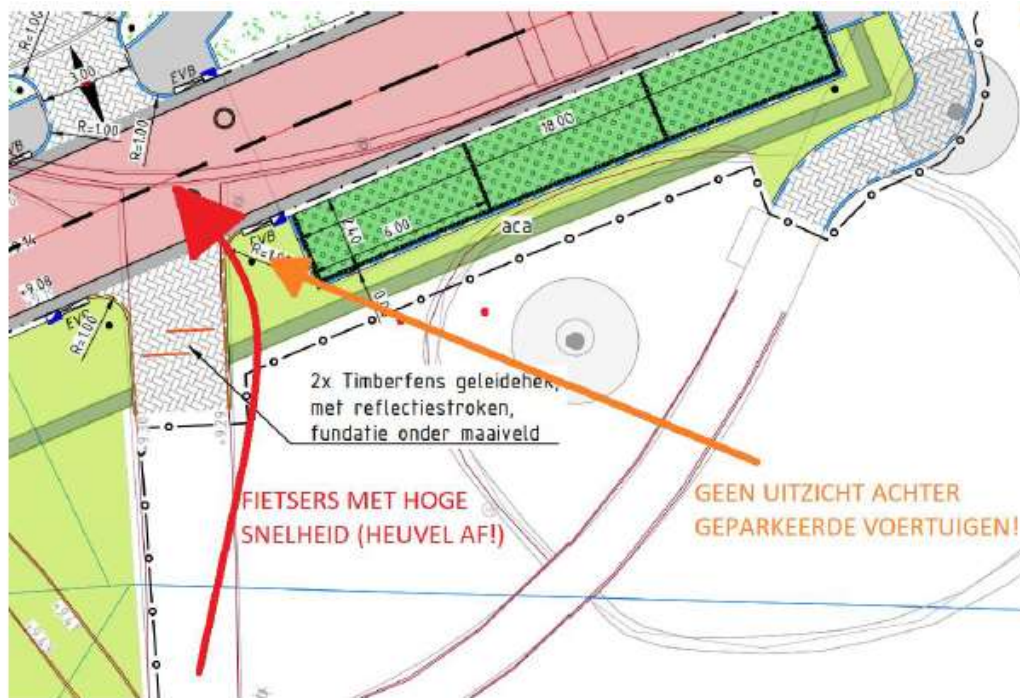
concentreren. Ook voor de kinderen in de speeltuin wordt het dan minder prettig vertoeven achter dergelijke bussen. Bovendien wordt het zicht ontnomen op wat zich daar afspeelt door kinderen of hangjeugd. Er zijn al regelmatig vernielingen geweest daar (prullenbak, bank etc.). Ook is de consistentie zoek (initieel plan was alleen parkeren aan de noordkant snelfietsroute, niet aan zuidkant!). Eén van de weinige groene zones wordt zo toch verpest, dit is ook voor andere wijkbewoners minder aantrekkelijk en ook onnodig!

Beantwoording zienswijzen 3.2

Alle parkeervoorzieningen zijn besproken in overleg met omwonenden tijdens de participatie in 2019. Op verzoek van reclamant heeft de gemeente deze situatie nogmaals beoordeeld aan de hand van parkeertellingen, vigerend parkeerbeleid en op het vlak van verkeersveiligheid. In het huidige ontwerp zitten meer parkeervakken dan volgens telling en norm nodig zijn. Ook zien we als gemeente het verkeersveiligheidsissue in relatie tot het kruisende fietspad en de speelplek. Op basis van de zienswijzen van reclamant en deze inhoudelijke beoordeling heeft de gemeente besloten de drie parkeervakken vooralsnog te laten vervallen en deze zone te behouden als groenstrook. Mocht in de toekomst blijken dat de parkeerdruk toch te hoog is, worden de parkeervakken mogelijk alsnog aangebracht, waarbij vervolgens gekeken wordt naar een verkeersveilige inpassing in de nieuwe situatie.

Zienswijzen 3.3

GEVAAR: over het fietspad vanuit de Bunders komen meerdere keren per dag schoolkinderen die naar Basisschool het Ven gaan (dit is een zeer drukke schoolroute!). Als daar voertuigen geparkeerd staan wordt het uitzicht op de snelfietsroute voor hen ontnomen, wat gevaarlijke situaties kan opleveren. Als kinderen ineens achter een bus tevoorschijn komen kan dit gevaarlijk zijn, zeker met stillere elektrische voertuigen en fietsen op het snelfietspad (die ook nog eens snel gaan). Naast schoolkinderen komen er ook scooters met hoge snelheid vanuit de Bunders over de kruising gereden, die bij blokkerend uitzicht ook gevaarlijke situaties kunnen opleveren. In het huidige plan zie ik dat er nu Timberfens-geleidehekken voorzien zijn. Echter, komende vanaf het voormalige Duits lijntje (vanaf de Bunders), is dit een hoge bult. Veel fietsers komen met grote vaart dan omlaag gereden en zullen hoogst waarschijnlijk er voor kiezen om voorbij de Timberfens hekken te gaan rijden (over het grasveld). Wat de situatie alleen nog maar gevaarlijker maakt als er een voertuig op het nu parkeervak staat. Zie figuur 3b (rode pijl). M.a.w. die Timberfens hekken hebben geen functie of verergeren de situatie juist!



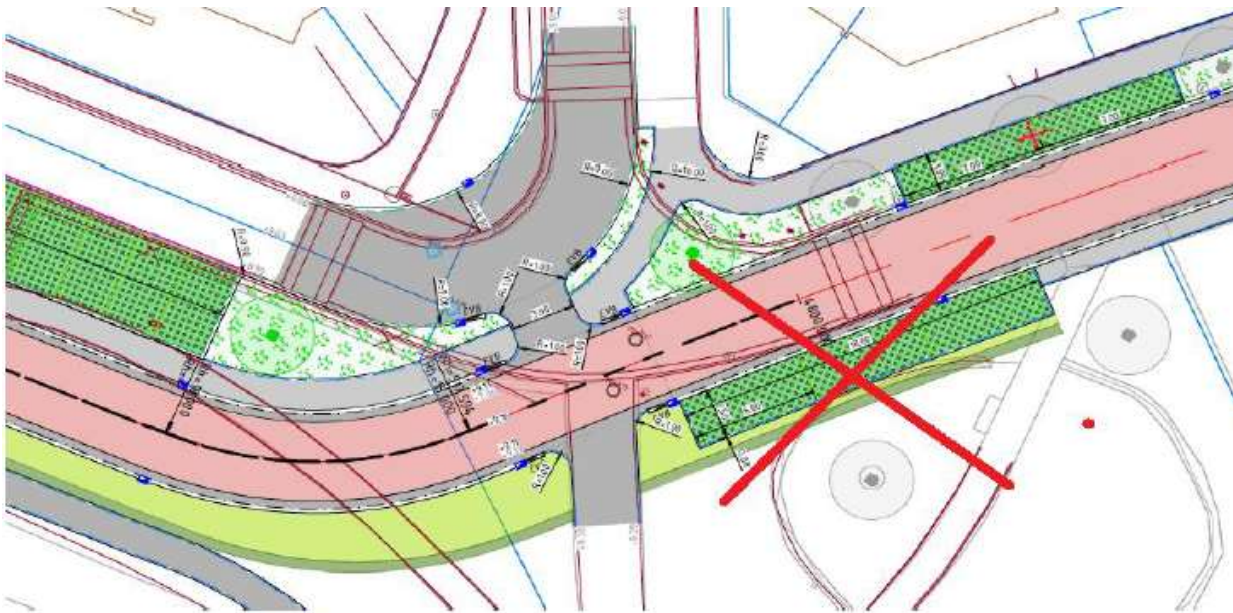
Figuur 3b: Fietzers met hoge snelheid kunnen geleidehekken omzeilen (vlak achter geparkeerde voertuigen).

Beantwoording zienswijzen 3.3

De drie parkeervakken komen vooralsnog te vervallen en daarmee ook de noodzaak van de plaatsing van de timberfens hekwerken. In het uitvoeringsontwerp wordt markering en bebording toegevoegd om de situatie te verduidelijken.

Zienswijzen 3.4

Gevaarlijke parkeersituaties op dezelfde kruising (op het trottoir in de bocht bij Moerven 262) waren eerder de reden dat er momenteel 5 paaltjes staan geplaatst op deze kruising om het parkeren op de hoek te voorkomen en soortgelijke gevaarlijke situaties met enthousiast overstekende kinderen te voorkomen. Het voorstel is daarom deze parkeerplaatsen DUS HELEMAAL NIET TE REALISEREN (zie figuur 4), en eventueel een alternatief te zoeken of deze te schrappen.



Figuur 4: Helemaal geen parkeerplaatsen bij speeltuin realiseren.

Het is namelijk zo dat er al een flink aantal extra parkeerplaatsen zijn gerealiseerd in uw ontwerp (zie de blauwe pijlen in figuur 1). Dit lijkt mij ruim voldoende, aangezien het tekort meestal maximaal 3 plaatsen is (de laatste tijd is er eigenlijk helemaal geen noemenswaardig parkeerprobleem, dus het maken van extra parkeerplaatsen is nog minder belangrijk geworden) en dit alleen al een stuk of 6/7 extra plaatsen zijn. Daarnaast is de wijk nu rond de 20/25 jaar oud en zullen thuiswonende kinderen binnen afzienbare termijn steeds meer het huis uit gaan, wat ook meer parkeerplaats oplevert (kinderen nu met eigen auto).

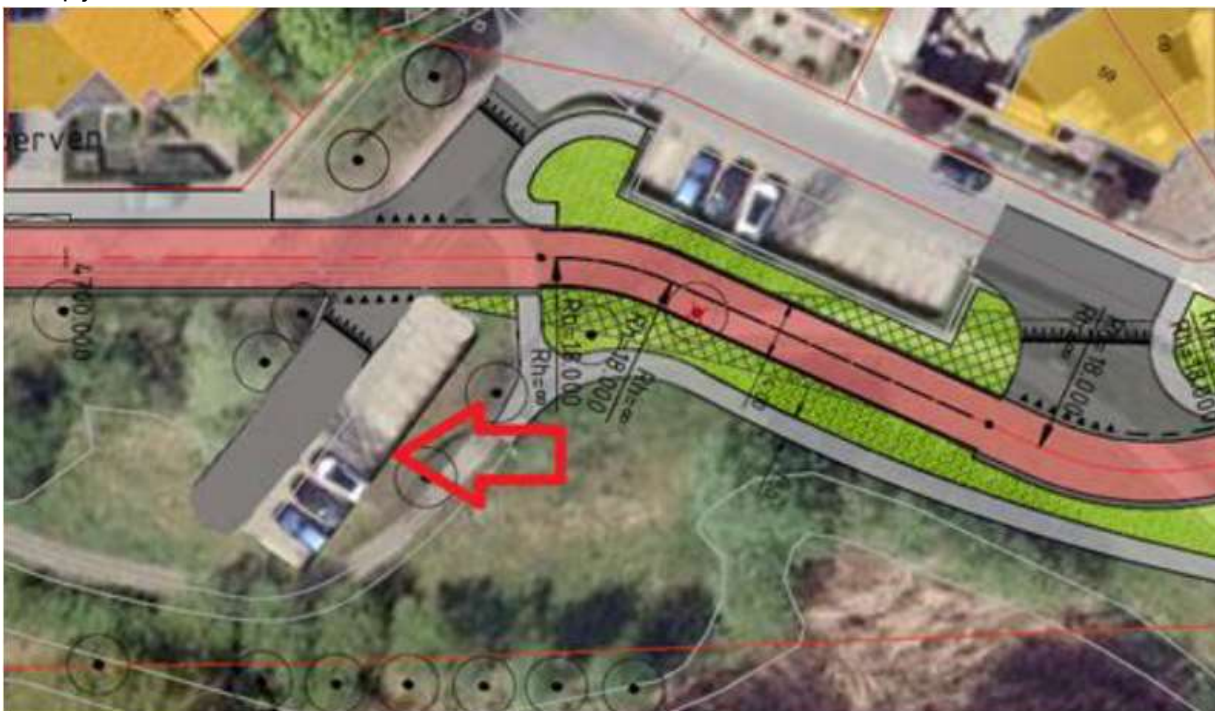
Mensen zijn sowieso niet bereid tegenwoordig een eindje te lopen, dus die parkeerplaatsen bij de speeltuin zijn denk ik ook (veel) te ver voor de appartement bewoners. Vanuit de doorgaande weg verderop in het Moerven (richting Turfven) is geen parkeerdruk waarneembaar, dus die zullen die parkeerplaatsen helemaal niet gebruiken.

Als alternatief kunnen eventueel extra parkeerplaatsen dichterbij de appartementen geplaatst worden, waar dus ook de grootste parkeerdruk vandaan komt. Zie figuur 5 (zelfde grootte parkeerplaats aangehouden als in "speeltuin ontwerp").



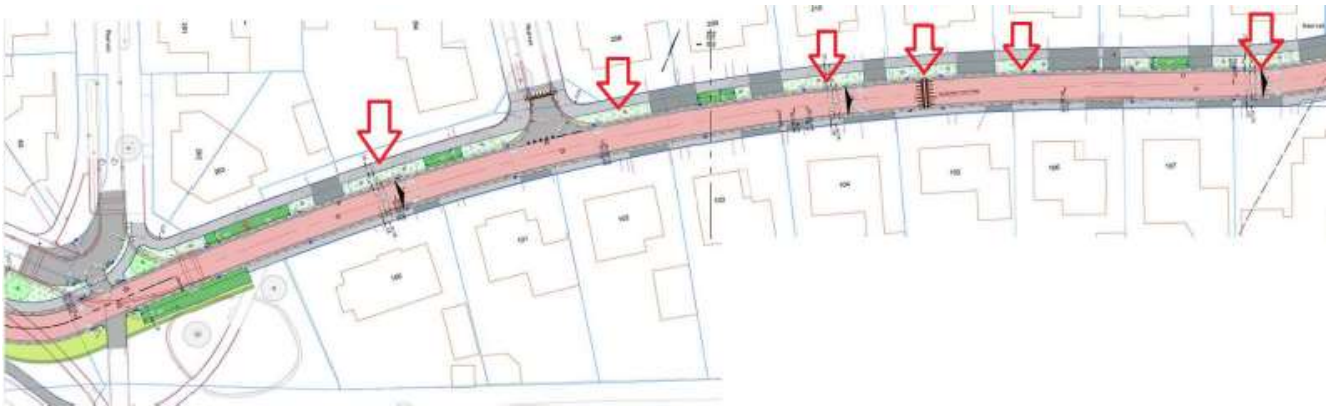
Figuur 5: alternatief "1" voor parkeerplaatsen speeltuin.

Ook kunnen er parkeerplaatsen in dezelfde stijl gerealiseerd worden (zoals nu reeds beschikbaar bij de appartementen). Door de weg iets door te trekken kan men deze parkeerplaatsen dan bereiken: zie figuur 6 rode pijl.



Figuur 6: alternatief "2" voor parkeerplaatsen speeltuin.

Verder valt het me op dat de initiële stelling “parkeren aan de noordelijke kant in de groenstrook” maar nauwelijks wordt onderbouwd in het huidige ontwerp. In figuur 7 is aangegeven waar nog allemaal parkeervoorzieningen ingetekend hadden kunnen worden. Nu concentreert zich om een of andere reden allemaal dicht bij het kruispunt met alle nadelen zoals hiervoor vermeld.



Figuur 7: veel meer, onbenutte, mogelijkheden tot parkeren in de groenstrook aan de noordelijke zijde van het snelfietspad.

Beantwoording zienswijzen 3.4

Op basis van de zienswijzen van reclamant en deze inhoudelijke beoordeling heeft de gemeente besloten de drie parkeervakken vooralsnog te laten vervallen en deze zone te behouden als groenstrook. Zie ook zienswijzen 3.2

Zienswijzen 3.5

Verder zou de gemeente een wijkverbod op het parkeren van bestelbussen en vrachtwagens in de wijk kunnen overwegen. In Schijndel schijnt zo iets te bestaan. Waarom moeten normale bewoners hinder ondervinden van mensen die zo nodig een bedrijf moeten uitoefenen vanuit de woonwijk? Reclamant las in verslagen van bijeenkomsten met bewoners dat er ook meerdere klachten zijn over het parkeren van dergelijke bedrijfswagens in de wijk. Of het verplicht parkeren op eigen terrein/oprit.

Beantwoording zienswijzen 3.5

In de wijken en buurten geldt reeds een parkeerverbod voor vrachtwagens. Het weren van het parkeren van bestelbussen op openbare parkeerplaatsen is niet mogelijk.

Zienswijzen 3.6

ROUTING: hoe auto's straks aan de zuidzijde de wijk (Moerven) inrijden. In de huidige plannen lijkt dat te moeten gebeuren haaks in de (scherpe) bocht, zie de grote rode pijl in figuur 8.



Figuur 8: routing door de wijk (zuidzijde).

Echter dat heeft een aantal nadelen:

- Gevaarlijke situaties kunnen ontstaan door afbuigend verkeer in de bocht: lijkt me niet handig.
- Men gaat dan ook nog eens recht tegen het fietsverkeer en fietspad in (vanuit de Bunders) (zie ook eerdere opmerking over schoolgaande kinderen en snel rijdende fietsers/scooters vanuit de Bunders).

Men kan de routing veranderen door deze opening goed af te sluiten, bijvoorbeeld met een paal (zie rode punt in figuur 8). Dan kunnen fietsers er nog steeds door, maar worden gevaarlijke situatie met auto's voorkomen op die plaats. Het is nu een erg ingewikkelde en ook naar mijn mening ook rommelige kruising geworden. Door alleen fietsers en voetgangers daar over te laten steken kan men dit beperken.

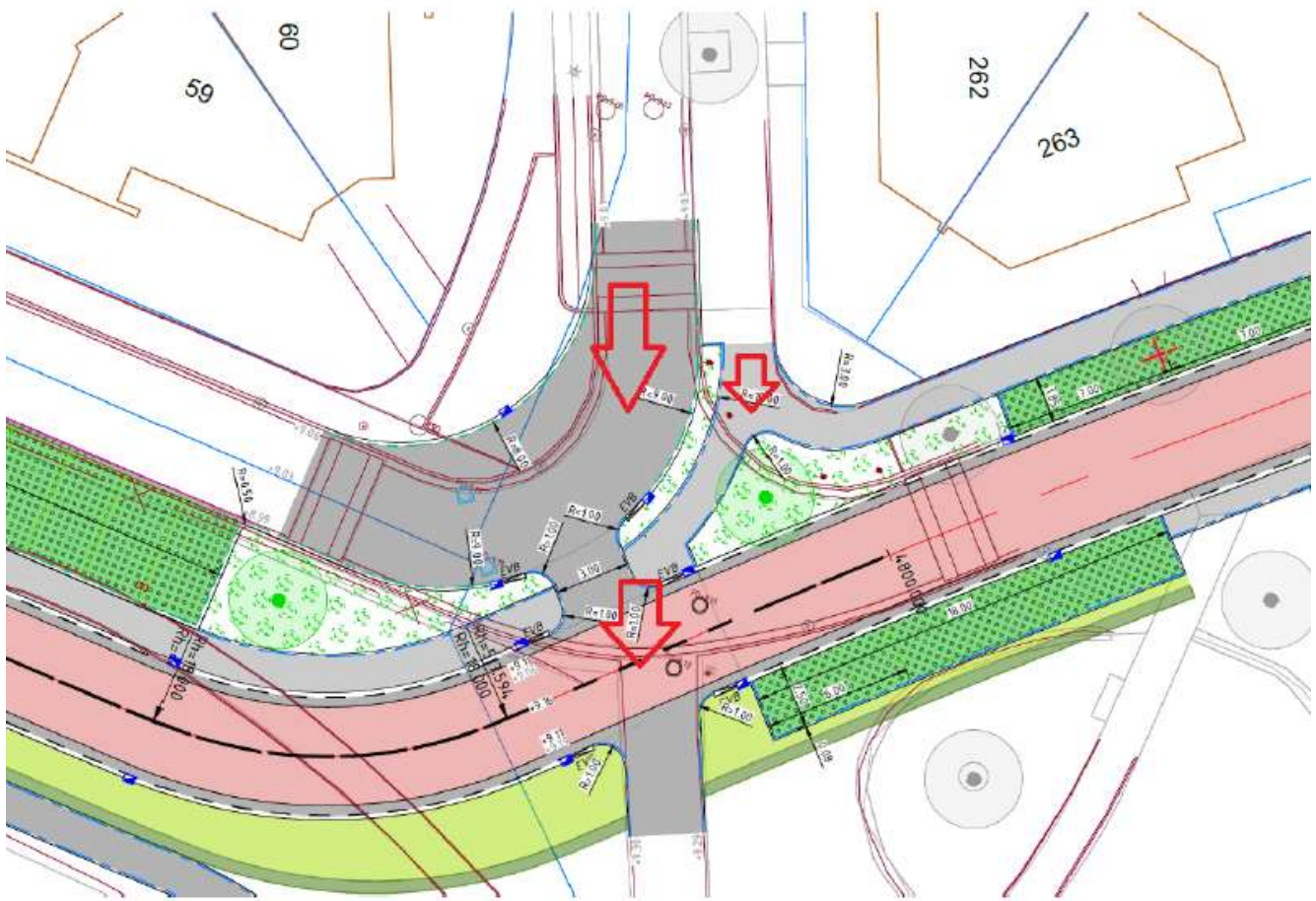
Echter, afsluiten met alleen een paal is zeer waarschijnlijk NIET VOLDOENDE. Want dan moeten de smalle groenstroken in de bocht die nu gepland staan ook VOLDOENDE HOOG ZIJN. Anders gaan auto's en bussen gewoon langs de paal en eventueel gedeeltelijk over die groenstroken!

Beantwoording zienswijzen 3.6

De doorsteek wordt afgesloten voor automobilisten door het plaatsen van een paaltje in de doorsteek, op voldoende obstakelvrije afstand van de snelfietsroute. De kantopsluiting en invulling van de groenstrook maakt doorrijden onmogelijk.

Zienswijzen 3.7

DUBBELE WEG VOOR DE DEUR:



Figuur 9: dubbele weg ter hoogte van de kruising.

In de huidige situatie is er 1 weg voor al het verkeer. In de plannen voor de snelfietsroute splitst het snelfietspad zich af van de hoofdweg, ter hoogte van het kruispunt, en krijgen we dus effectief 2x een weg voor de deur. Samen met het overige voetpad en fietspad, is het dus wel erg veel "steen" voor de deur.

Destijds is gekozen om hier te gaan wonen vanwege het groen, maar ook behoorlijk extra voor moeten betalen (qua mooie ligging) van de woning, en in de huidige plannen komt er alleen maar meer asfalt bij: erg bezwaarlijk! Reclamant zal ook niet schromen bezwaar te maken tegen de realisatie van het snelfietspad zodra dit mogelijk is.

Waarom bijv. het fietspad niet aanbrengen op de dijk van het voormalige Duits lijntje? Aanwezige flora en fauna kan prima in de nabijheid leven. En dan kan de huidige situatie in de wijk gewoon aanblijven.

Beantwoording zienswijzen 3.8

Voor het gedeelte tussen Moerven 52 en 60 is inderdaad gekozen om naast de weg een aparte fietsstraat te realiseren. Dit om het parkeren in de buurt te kunnen opvangen. Er is niet gekozen voor de aanleg van een snelfietsroute op het Duits Lijntje om de ecologische verbindingszone zo goed mogelijk (en daar waar kan) te beschermen.

6.4 Zienswijze 4: Reclamant 4 (mondeling)

Zienswijzen 4.1

Reclamant heeft voor zijn werk veel op de weg gezeten en stoort zich vaak aan de mede weggebruikers. Vooral de jeugd kijkt nergens naar, rijdt veel te hard, rijdt links, is veel afgeleid en houdt geen rekening met verkeersregels. Dit dient structureel aangepakt te worden.

Beantwoording zienswijzen 4.1

De politie is verantwoordelijk voor handhaving van verkeersregels. Als gemeente proberen we dit te voorkomen door logische en verkeersveilige maatregelen te ontwerpen en realiseren.

Zienswijzen 4.2

Reclamant woont vlakbij de Middegaal en de Vorstenboscheweg. Hij maakt zich zorgen over deze twee kruisingen met de snelfietsroute. Hij vraagt zich af of er voldoende voorrang verleend wordt en of het verkeer zich aan de maximumsnelheid houdt. Vaak ziet hij het net goed gaan maar sluit een ongeluk met ernstige gevolgen niet uit.

Beantwoording zienswijzen 4.2

Om de verkeersveiligheid op de kruisingen van de (snel)fietsroute met de Middegaal en de Vorstenboscheweg te verbeteren worden deze locaties heringericht.

Zienswijzen 4.3

De verkeersborden zijn vaak onduidelijk of overbodig en geven niet duidelijk weer wie er voorrang heeft of wat de regels zijn.

Beantwoording zienswijzen 4.3

Bij de uitwerking van het ontwerp in een bebordingsplan is dit goed bekeken. De richtlijnen voor het plaatsen van bebording wordt gevolgd. Ook met markering wordt de voorrangregeling duidelijk gemaakt.

Zienswijzen 4.4

De Gazellebrug hoeft niet verplaatst te worden. De verplaatsing heeft weinig meerwaarde en kost veel te veel geld. Het geld kan beter uitgegeven worden aan toezicht door BOA's en politie op verkeersgedrag, snelheidscontroles en verkeersveiligheid.

Beantwoording zienswijzen 4.4

Bij de keuze van het voorkeursalternatief (in 2018) is aangegeven dat op bedrijventerrein De Dubbelen twee goede alternatieve fietsroutes bestaan, namelijk één met verplaatsing van de Gazellebrug naar het tracé van het Duits Lijntje en één met handhaving van de bestaande Gazellebrug. Beide routes sluiten aan op het regionale fietsnetwerk en voldoen aan de criteria voor een snelfietsroute. De eventuele verplaatsing van de Gazellebrug valt buiten de scope van dit bestemmingsplan.

6.5 Zienswijzen 5: Reclamant 5

Zienswijzen 5.1

Reclamant is niet gelukkig met het voorgenomen plan om drie parkeerplaatsen te situeren op de groenstrook recht tegenover zijn huis:

- Er is in dit plan gekozen voor het parkeren 'in het groen'. De straat van reclamant is erg mooi omgeven door groen en groenstroken, daarnaast is er een vrij uitzicht naar de 'groenstrook/houtwal' aan de overkant. Het is volgens reclamant onnodig dat er een groenstrook wordt opgeofferd voor drie parkeerplaatsen;
- Alle drie genoemde parkeerplaatsen worden gesitueerd voor de woning van reclamant. Het is voor zijn vrije uitzicht wel erg vervelend dat alle drie parkeerplaatsen voor zijn huis gesitueerd worden.
- In de omliggende straten wordt de straat gebruikt voor lang parkeren met meerdere auto's (van hetzelfde huishouden), door het aanbrengen van nieuwe parkeerplaatsen er een risico dat de betreffende auto's permanent op deze parkeerplaatsen geparkeerd gaan worden.

Beantwoording zienswijzen 5.1

In overleg met de omwonenden zijn de locaties van de parkeervoorzieningen bepaald, verspreid over de diverse fietsstraten. De parkeeraantallen zijn gebaseerd op parkeertellingen en parkeerbeleid van de gemeente Meierijstad.

Zienswijzen 5.2

Mocht het plan van drie parkeerplaatsen ongewijzigd blijven, zou ik het zeer op prijs stellen dat, gezien de hoeveelheid 'ruimte' aan de overkant van mijn huis, de parkeerplaatsen iets worden opgeschoven, zodat ze niet alle drie volledig voor zijn woning gesitueerd worden maar deels (bijvoorbeeld twee van de drie). Daar is, naar volgens reclamant, ook voldoende ruimte voor.

Beantwoording zienswijzen 5.2

In nauw overleg met de omgeving zijn de locaties van de parkeervoorzieningen bepaald.

6.6 Zienswijzen 6: Reclamant 6

Zienswijzen 6.1

Er wordt gesproken over inspraak van omwonenden. Tot op heden heeft reclamant helaas moeten vaststellen dat bijna alles al vastlag en dat de inspraak zeer beperkt is. De route lag al vast en de normen voor de fietsroute ook. Noordelijke of zuidelijk route was al beslist.

Beantwoording zienswijzen 6.1

De hoofdkeuzes voor de snelfietsroute zijn gemaakt tijdens de tracékeuze in 2018, welke is vastgesteld door de gemeenteraad. Daaraan vooraf ging bijvoorbeeld het Fietsplan Veghel wat in 2012 door de gemeenteraad van Veghel is vastgesteld en waarvan het concept heeft voorgelegen voor een zienswijze. Bij de uitwerking hanteren we normen en richtlijnen voor de inrichting van een snelfietsroute. Vooral in de fase van technische uitwerking zijn omwonenden betrokken om nadere inrichting, parkeren en landschappelijke inpassing af te stemmen.

Zienswijzen 6.2

Er wordt aangegeven dat e.e.a. duurder is geworden omdat men ingaat op de specifieke wensen van de omwonende. Reclamant geeft aan dan er niemand blij is op het Geerbosch met het feit dat de gemeente ca. 32 bomen (o.a. alle knotwilgen en enkele eiken) gaat kappen voor de aanleg van de fietsstraat. Reclamant is er ook van overtuigd dat als deze informatie in de krant wordt gepubliceerd dat half Veghel (Meierijstad) zich af zal vragen waar de gemeente mee bezig is.

Beantwoording zienswijzen 6.2

In het gehele ontwerpproces is zorgvuldig bekeken waar welke bomen bespaard kunnen blijven. Op de specifieke locatie van het Geerbosch is het onvermijdelijk dat een aantal bomen gekapt moeten worden, dit vanwege de profielaanpassing van de weg inclusief het verleggen van de watergang. Ecologisch gezien zijn deze bomen niet van cruciale waarde. Te kappen bomen worden gecompenseerd door de aanplant van nieuwe bomen.

Zienswijzen 6.3

De spoorlijn is ter hoogte van het Geerbosch dermate breed dat de fietsstraat met gemak daar zou kunnen lopen. Daarmee bespaart de gemeente mijns inziens aanzienlijke kosten omdat er geen 32 bomen gekapt hoeven te worden en nieuwe bomen aangeplant hoeven te worden en tevens hoeft men de sloot niet te verplaatsen. Volgens mij komt dit ook het milieu zeer ten goede. Verder komen dan ook de treinen en overige zaken van de SIEMEI beter in beeld. Men zou dan ook een paar banken kunnen plaatsen aan de route. Deze zaken zou de gemeente ook kunnen aanmerken als kunst zodat de gemeente hier geen extra geld aan uit hoeft te geven. Nu verschuilt eenieder zich achter het feit dat dit een ecologische zone is terwijl er al een fietspad (naar het Zwijssen en het sportpark) door de gemeente is aangelegd. Reclamant ziet het verschil niet met de bossen waar ook allerlei fietspaden liggen. Rijden met dieseltrein mag wel maar niet fietsen.

Beantwoording zienswijzen 6.3

De hoofdreden om de snelfietsroute niet op het tracé van het spoor aan te leggen is vanwege het feit dat hier een ecologische verbindingszone is gelegen. Een ecologische verbindingszone is een verbinding tussen natuurgebieden die deel uitmaken van de ecologische hoofdstructuur. Ecologische verbindingszones worden beschermd om het migreren van dieren en planten tussen natuurgebieden mogelijk te maken (uitwisseling van genen). Ecologische verbindingszones gaan versnippering van de Brabantse natuur tegen doordat zij natuurgebieden verbinden.

De ecologische verbindingszone die hier op en rondom het spoor gelegen is, is een relatief smalle zone die het stedelijk gebied van Veghel doorsnijdt en oostelijke en westelijke natuurgebieden met elkaar verbindt. Wanneer hierin over de gehele lengte een fietspad aangelegd zou worden, zou het functioneren van deze verbinding aangetast worden. Daarnaast is deze verbindingszone een waardevolle groenstructuur in de bebouwde kern van Veghel.

Derhalve is er, vanwege ruimtelijke kwaliteit en ecologische waarden, voor gekozen om voor het tracé van de snelfietsroute, zoveel als mogelijk, van de ecologische verbindingszone af te blijven.

Zienswijzen 6.4

Als de gemeente ervoor kiest om vanaf de oude Vuilnisbelt de fietsstraat het spoor op te sturen dan kan er simpelweg 1 rechte lijn getrokken worden richting de AA-broeken. Deze oplossing is veel goedkoper, veel veiliger en veel beter voor het milieu.

Beantwoording zienswijzen 6.4

De hoofdreden om de snelfietsroute niet op het tracé van het spoor aan te leggen is vanwege het feit dat hier een ecologische verbindingszone is gelegen.

Zienswijzen 6.5

Reclamant is op de hoogte van het feit dat veel bewoners op het Geerbosch ongeveer de gelijke mening delen. Velen hebben zich er echter al bij neergelegd dat het toch geen zin heeft omdat de gemeente reeds besloten heeft (lang leve de democratie!). De oud-projectleider voor dit project gaf aan dat wij blij moesten zijn dat het een ecologische zone was omdat men anders huizen zou bouwen. Fijne discussie op deze wijze.

Beantwoording zienswijzen 6.5

Zienswijze 6.5 is ter kennisgeving aangenomen.

6.7 Zienswijze 7: Provincie Noord-Brabant

Zienswijzen 7.1

In algemeenheid onderschrijft reclamant nut en noodzaak van de snelfietsroute. Echter dient de planologische borging van aanleg en gebruik te voldoen aan de te stellen eisen, waaronder die vanuit het provinciaal beleid. In het vooroverleg zijn opmerkingen gemaakt met betrekking tot (nadere onderbouwing cq. toelichting van verkeersdoeleinden, NNB-EVZ, Groenblauwe mantel, en Kwaliteitsverbetering van het landschap. Reclamant constateert dat aan een deel van deze opmerkingen niet dan wel onvoldoende invulling is gegeven. Onderstaande zienswijzen zijn dan ook deels een herhaling.

Beantwoording zienswijzen 7.1

De opmerkingen van de provincie Noord-Brabant hebben ten opzichte van het vooroverleg op diverse punten tot aanpassing in het ontwerp bestemmingsplan geleid. Zo is er een aanvullende 'nee, tenzij toets' uitgevoerd en is er een uitgebreidere toelichting opgenomen ten aanzien van de landschappelijke inpassing en is hiervoor ook de landschapsvisie Duits Lijntje als bijlage aan de toelichting toegevoegd. In overleg met de provincie Noord-Brabant is besproken hoe deze wijzigingen exact zijn doorgevoerd en daarnaast heeft dit nog tot enkele ondergeschikte tekstuele aanvullingen in de toelichting geleid.

Zienswijzen 7.2

Verkeersdoeleinden (IOV art. 3.46)

Een kleiner, zuidwestelijk gedeelte van dit deel van het tracé loopt door het provinciale werkingsgebied Groenblauwe mantel (landelijk gebied) en loopt uit in een kleiner landelijk deelgebied (met Verstedelijking afweegbaar van toepassing).

Een bestemmingsplan van toepassing op landelijk gebied kan voorzien in de nieuwe aanleg of wijziging van een gemeentelijke of provinciale weg, inclusief de bouw van daartoe behorende kunstwerken.

Het bestemmingsplan dient daartoe een onderbouwing te bevatten:

- a) waarom de aanleg van de weg nodig is gelet op het verkeerskundig probleem of de ontwikkelingen die plaatsvinden;
- b) van de keuze van het tracé gelet op de verrichte onderzoeken;

- c) van de maatregelen voor de inpassing van de weg, waarbij de ontwikkeling in samenhang wordt gezien met zijn omgeving om een grotere kwaliteitswinst voor meerdere ruimtelijke functies, waaronder natuur en landschap, te bereiken
- d) van de noodzaak van een aan de weg gerelateerde voorziening.

Bovengenoemde is ook van toepassing op de bouw of aanleg van parkeervoorzieningen, en in het geval van samenloop met een ander werkingsgebied geldt dat het plan rekening houdt met de daarvoor opgenomen regels.

In dit kader achten we de onderbouwing nog onvoldoende duidelijk, specifiek voor punt c. en d. Dit reikt verder dan de delen Natuurnetwerk Brabant - Ecologische verbindingszone (NNB-EVZ) die geraakt, dan wel doorsneden worden. Het heeft ook overlap met de basisprincipes voor een evenwichtige toedeling van functies (IOV par. 3.1.2): zorgplicht voor een goede omgevingskwaliteit (art. 3.5), zorgvuldig ruimtegebruik (art. 3.6), toepassing van de lagenbenadering (art. 3.7) en meerwaardecreatie (art. 3.8). Een dergelijke onderbouwing ontbreekt nog in het plan; reclamant verzoekt dan ook deze toe te voegen.

Beantwoording zienswijzen 7.2

De werkzaamheden ten behoeve van de snelfietsroute ter plaatse van de gronden die in de Interim Omgevingsverordening Brabant zijn opgenomen als landelijk gebied en/of groenblauwe mantel, ter hoogte van het Gazellepad, betreft een kwaliteitsverbetering van een reeds bestaand fietspad. Hier worden dan ook geen parkeervoorzieningen toegevoegd. Bovendien is hier geen sprake van een 'weg' aangezien hier conform de bestemming geen gemotoriseerd verkeer is toegestaan.

Desalniettemin is in paragraaf 2.2 en paragraaf 3.2.3 van de toelichting nader ingegaan op de toegevoegde waarde van de snelfietsroute en de wijze waarop zowel functionele, ecologische, recreatieve en op gezondheid gerichte verbindingen versterkt worden door de aanleg van de snelfietsroute. Hiermee wordt, ondanks dat toetsing op basis van de interim omgevingsverordening Noord-Brabant formeel dus niet aan de orde is, tevens de relatie gelegd met aspecten als goede omgevingskwaliteit, zorgvuldig ruimtegebruik en de lagenbenadering.

Zienswijzen 7.3

Natuurnetwerk Brabant – Ecologische verbindingszone (NNB - EVZ) (IOV art. 3.15, 3.16, 3.17, 3.25)

Reclamant heeft nog enkele vraagtekens bij de conclusie van het ecologisch onderzoek (het meest actuele van WSP d.d. oktober 2021; de andere onderzoeken van Lievens zijn wat ouder). In optiek van reclamant wordt nog te gemakkelijk bepaald dat er geen sprake zou zijn van fysieke aantasting danwel verstoring van of negatief effect op het NNB. Reclamant vindt geen kaartmateriaal waarop is aangegeven waar sprake is van overlap van het NNB met de fietsroute cq. verkeersbestemming.

Daarbij heeft de aanleg van een dergelijk fietspad naar onze mening wel invloed op NNB-EVZ; in het plan wordt aangegeven dat (uitbreiding van) verharding hier geen negatief effect op heeft, echter een zandpad heeft zeker ecologische waarde, en verharding levert een versnippering op.

Voorts dienen de conclusies uit het rapport dat de verlichting geen negatief effect heeft op het functioneren van de EVZ door een deskundige (ecoloog) te worden bevestigd. Ook de passeerbaarheid van fauna onder de brug dient te zijn gewaarborgd (bij kruisende EVZ Beekdal van de Aa). Het ontwerp van de brug en de verlichting is echter nog niet duidelijk, daar kan naar verwachting nog geen uitspraak over worden gedaan. Het huidige fietspad wordt ook verbreed, dit heeft ook effect op een ecologische zone.

Het betreft een uitgestrekt traject en we zouden dan ook graag kaartmateriaal zien waarop is aangegeven hoe het NNB-EVZ zich met de huidige en toekomstige bestemming verhoudt. Het is nog onvoldoende duidelijk is of en in hoeverre het NNB-EVZ met het SFR voldoende is gewaarborgd. Dit aspect is nog onvoldoende duidelijk; reclamant verzoekt dit aspect nader toe te lichten.

Beantwoording zienswijzen 7.3

Bij het ontwerp bestemmingsplan was ten aanzien van gebiedsbescherming enkel de 'nee, tenzij toets' als bijlage bij de toelichting bijgevoegd. Deze toets is feitelijk een opvolging van het eerder uitgevoerde 'advies compensatie natuur Nationaal natuurnetwerk Brabant (Lievense 2020), waarbij gebleken is dat enkel ter hoogte van de kruising van de fietsroute met de Aa en een smalle strook ter hoogte van de Geerbosch de NNB geraakt wordt.

In dit advies uit 2020 is voor het betreffende tracé nagegaan waar de NNB geraakt wordt en wat de impact hiervan is, waarbij ook met kaartmateriaal is weergegeven waar de NNB of EVZ geraakt wordt. Ter verduidelijking wordt deze toets als bijlage toegevoegd aan het vast te stellen bestemmingsplan. Daarnaast is in paragraaf 3.2.3 van de toelichting nader ingegaan op de wijze waarop deze onderzoeken samenhangen en hoe tot deze conclusie gekomen is.

De brug bij beekdal de Aa is eind 2021, binnen het gestelde in het vigerende bestemmingsplan (bedrijventerrein Veghel-West), vervangen. Bij het aanleggen van de nieuwe brug is de passeerbaarheid voor fauna onder de brug gewaarborgd, in afstemming met een deskundig ecooloog.

Ter verduidelijking zijn foto's van de brug in oude en nieuwe staat hier als bijlage bijgevoegd.



Voormalige brug over de Aa (voorjaar 2021)



Voormalige brug over de Aa (voorjaar 2021)



Nieuwe brug over de Aa (voorjaar 2022)



Nieuwe brug over de Aa (voorjaar 2022)

Zienswijzen 7.4

Landschappelijke waarden in de groenblauwe mantel (IOV art. 3.32)

Een klein, zuidwestelijk gedeelte van dit deel van het tracé loopt door het provinciale werkingsgebied Groenblauwe mantel. Een bestemmingsplan van toepassing op het provinciale werkingsgebied Groenblauwe mantel:

- strekt tot behoud, herstel of duurzame ontwikkeling van het watersysteem, en de daarmee samenhangende ecologische en landschappelijke waarden en kenmerken;
- stelt regels ter bescherming van ecologische, landschappelijke en hydrologische waarden en kenmerken van het gebied, en
- borgt dat een ontwikkeling gepaard gaat met een positieve bijdrage aan de bescherming en ontwikkeling van de ecologische en landschappelijke waarden en kenmerken.

De toelichting bij het bestemmingsplan dient daarbij een beschrijving van de aanwezige ecologische en landschappelijke waarden en kenmerken te bevatten. Reclamant verzoekt dit aspect nader te onderbouwen.

Beantwoording zienswijzen 7.4

De beantwoording van deze opmerking is reeds opgenomen onder 7.2. Daarnaast zijn de bestaande ecologische waarden nauwgezet in kaart gebracht in de uitgevoerde onderzoeken op dit aspect.

De werkzaamheden ter plaatse van de in de Interim Omgevingsverordening als groenblauwe mantel opgenomen gronden hebben bovendien betrekking op het verbeteren van het bestaande fietspad, het Gazellepad. De begrenzing van de verkeersbestemming wordt hier bovendien niet ruimer gemaakt dan in het voorheen vigerende bestemmingsplan (Bedrijventerrein Veghel-West) het geval was. De juridisch-planologische mogelijkheden blijven derhalve gelijk en de werkzaamheden waren hier eerder reeds toegestaan. Daarnaast is het ontwerp zo ingericht dat bestaande waarden niet worden aangetast.

Er is derhalve geen sprake van een ruimtelijke ontwikkeling die de groenblauwe waarden aantast.

Zienswijzen 7.5

Kwaliteitsverbetering van het landschap (IOV art. 3.9)

In het vooroverleg is verzocht om in dit kader een nadere onderbouwing toe te voegen; deze is nog niet opgenomen in het plan. In het regionaal afsprakenkader is infrastructuur als planmatige activiteit opgenomen, met 'Maatwerk waarbij kwaliteitsverbetering integraal onderdeel is van de gebiedsontwikkeling.' Reclamant verzoekt dit aspect nader toe te lichten.

Beantwoording zienswijzen 7.5

In het kader van de vormgeving van de snelfietsroute is de landschapsvisie Duits Lijntje opgesteld. Hierin zijn onder andere landschappelijke kaders geformuleerd die gehanteerd dienen te worden bij het realiseren van de snelfietsroute. Dit op basis van een uitgebreide landschappelijke en ruimtelijke analyse. In deze landschapsvisie is derhalve opgenomen op welke wijze de ruimtelijke kwaliteitsverbetering gerealiseerd wordt met de aanleg van de snelfietsroute. Belangrijke conclusie uit deze landschappelijke visie is dat met het in onbruik raken van de spoorlijn dit gebied feitelijk gefragmenteerd is geraakt. Hierdoor zijn op dit moment zowel ecologische als functionele verbindingen niet meer doorlopend aanwezig. De belangrijkste ruimtelijke en landschappelijke kwaliteitsverbetering bij de realisatie van de snelfietsroute ziet er derhalve op toe dat er opnieuw goed verbonden en doorgaande structuren gerealiseerd worden.

Naast het eerder toevoegen van de landschapsvisie Duits Lijntje in de toelichting van het bestemmingsplan, zijn paragrafen 2.2 en 3.2.3 van de toelichting uitgebreid met deze onderbouwing.

7. Wijzigingen op bestemmingsplan

Dit hoofdstuk bevat een overzicht van de wijzigingen in het bestemmingsplan 'Snelfietsroute Veghel, deel woongebied Veghel'.

Het betreffen wijzigingen die naar aanleiding van de zienswijzen of ambtshalve zijn opgenomen. De ambtshalve wijzigingen betreffen teksten of kaarten waarin fouten zaten en actuele inzichten.

7.1 Wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen

In onderstaande tabel staan de wijzigingen naar aanleiding van reactie, vragen en suggesties uit de zienswijzen.

onderwerp	zienswijzen	aanpassing	motivatie
Advies compensatie natuur Nationaal natuurnetwerk Brabant (Lieveense 2020)	7.3	Toevoegen van eerder uitgevoerd onderzoek	Verduidelijking
Paragraaf 2.2 en 3.2.3 (toelichting)	7.5	Toevoegen van de landschapsvisie Duits Lijntje in de toelichting & paragrafen 2.2. en 3.2.3 van de toelichting uitgebreid	Verduidelijking en toevoeging
Toevoegen strook 'Groen' bestemming ter hoogte van Moerven	2.3	Op de verbeelding is een strook ten zuiden van de fietsstraat ter hoogte van het Moerven als groen bestemd	Doorvertaling ontwerptekeningen en doorvertaling beleid
Ontwerptekeningen (bijlagen bij de toelichting)	3.2, 3.3, 3.4	Laten vervallen van 3 parkeerplaatsen en geleidehekwerk hoek Moerven-Bunders Pad.	Nieuw inzicht (zie reactie bij zienswijzen 3.2, 3.3, 3.4)

Daarnaast zijn de ontwerp tekeningen naar aanleiding van zienswijzen 3.2, 3.3 en 3.4 aangepast.

7.2 Ambtshalve wijzigingen

De ambtshalve wijzigingen hebben tot doel het bestemmingsplan te verduidelijken, te actualiseren (op basis van nieuwe inzichten) en tekst en afbeeldingen beter op elkaar af te stemmen. De ambtshalve wijzigingen zijn:

- Op de (digitale) plankaart is een deel opgenomen dat niet op het grondgebied ligt van de gemeente Meierijstad maar van de gemeente Maashorst. Deze omissie wordt met de vaststelling hersteld.
- In titel van het bestemmingsplan snelfietsroute Veghel-Uden opnemen in plaats van alleen Veghel. Dit is een verduidelijking.

8. Conclusie en advies

De zienswijzen geven aanleiding tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan 'Snelfietsroute Veghel, deel Woongebied Veghel'.