

1. Algemeen

De ontwerp-bestemmingsplannen:

1. Fietsverbinding en watermaatregelen Heuvelland – Parkstad, Gulpen-Wittern;
2. Fietsverbinding en watermaatregelen Heuvelland – Parkstad, Voerendaal 1;
3. Fietsverbinding en watermaatregelen Heuvelland – Parkstad, Voerendaal 2; en
4. Fietsverbinding en watermaatregelen Heuvelland – Parkstad, Heerlen;

hebben met ingang van 12 september 2020 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn zijn bij de gemeenten Gulpen-Wittern en Voerendaal enkele, tijdig ingediende, zienswijzen ontvangen. Vanwege de samenhang in het project en de deels gelijke inhoud, worden de zienswijzen in één nota van zienswijzen behandeld.

Gemeente Voerendaal

- Zienswijze 1: bewoners Vauputsweg 171 en 173;
- Zienswijze 2: Gasunie;
- Zienswijze 3: VOF Senden;
- Zienswijze 4: Kurvers kalkbranderij;
- Zienswijze 5: bewoners Minnegardsweg 68;

Gemeente Gulpen-Wittern

- Zienswijze 6 (gelijk aan zienswijze 1 gemeente Voerendaal): bewoners Vauputsweg 171 en 173.

2. Inhoud

In onderstaande tabel worden de zienswijzen kort samengevat en van een reactie voorzien. Verder wordt aangegeven of en op welk punt de zienswijze al of niet gegrond is en wat dat betekent voor de vast te stellen bestemmingsplannen.

Zienswijze 1 Voerendaal 1/ Zienswijze 6 Gulpen-Wittern	Reactie
Reclamanten zijn het niet eens met het ontwerp bestemmingsplan Voerendaal 1 van de gemeente Voerendaal	De zienswijze richt zich tegen het ontwerpbestemmingsplan 'Fietsverbinding en watermaatregelen Heuvelland Parkstad, Voerendaal 1'. Het perceel dat in de zienswijze wordt genoemd en waar de argumenten zich tegen richten, is gelegen binnen het grondgebied van de gemeente Gulpen-Wittern. Reclamanten hebben een gelijklopende zienswijze ingediend bij de gemeente Gulpen-Wittern. De beide zienswijzen worden daarom gecombineerd behandeld.

a. perceel WRE01 J 139 heeft de enkelbestemming 'agrarisch met waarden – natuur- en landschapswaarden'. In het ontwerp bestemmingsplan wordt in een strook van 12 meter op dit perceel het duurzaam agrarisch gebruik onmogelijk gemaakt, door het opnemen van de enkelbestemmingen 'Verkeer' en 'Water' en de dubbelbestemming 'Waterstaat – beschermingszone water', zonder dat deze gronden zijn of worden aangekocht.	Voor de combinatie van weg, vrijliggend fietspad, waterloop de Lange Gracht en bijbehorende onderhoudsstrook, die ook als erosiestrook dient, is een bepaald ruimtebeslag nodig. Dit is opgebouwd op basis van beleidsmatige afwegingen over maten/vormgeving, de technische werking van maatregelen, enz. In paragraaf 1.1 van de toelichting bij het bestemmingsplan is, mede naar aanleiding van deze zienswijze, uitgebreider aandacht besteed aan de onderbouwing van de noodzaak van de fietsverbinding, de tracékeuze en het ruimtebeslag. Voor de beantwoording van dit onderdeel van de zienswijze wordt naar deze aanvullende onderbouwing in paragraaf 1.1. van de toelichting verwezen. Hieruit blijkt duidelijk dat de strook van 12 meter nodig is voor een goede inrichting en werking van de gekozen maatregelen. De gronden die nodig zijn worden aangekocht of er wordt met de eigenaar een zakelijke overeenkomst gesloten over het gebruik van de benodigde gronden. In het uiterste geval worden de gronden onteigend.
b. Perceel WRE01 J 139 wordt ontsloten via de Bronkweg en de Vrakelbergerweg (Ruilverkavelingsweg). In het ontwerp plan heeft deze ontsluiting de bestemming 'Water' gekregen, op grond waarvan het gebruik voor verkeersdoeleinden niet mogelijk is. Een ontsluiting moet planologisch aanwezig blijven.	De bestemmingsregeling voor, onder andere, dit onderdeel wordt gewijzigd. Er wordt een enkelbestemming 'Verkeer' opgenomen, met een dubbelbestemming 'Waterstaat – beschermingszone water'. Hiermee worden alle relevante belangen gewaarborgd. Ontsluiting van percelen blijft daardoor niet alleen feitelijk, maar ook planologisch mogelijk.
c. De fysieke ontsluiting van het perceel komt zuidelijker te liggen, waar een hoogteverschil aanwezig is tussen de Bronkweg en het perceel. Reclamanten zijn het niet eens met het ontwerp en het wegprofiel op dit onderdeel.	De ontsluiting van het perceel van reclamant wordt gewaarborgd, zonodig met technische maatregelen als het hoogteverschil daartoe aanleiding geeft. Dit is binnen de kaders van het project financieel en technisch uitvoerbaar.
d. Reclamanten en andere agrarische ondernemers laden gewassen vanaf de Vrakelbergerweg; in het ontwerp plan is de afstand tot aan de Vrakelbergerweg vergroot van 5 naar ca. 16 meter. De bietenmuis kan hierdoor niet meer bij de vrachtwagen komen.	Het klopt dat de afstand van de Vrakelbergerweg tot het agrarische perceel van reclamant wordt vergroot. Gezien de afstand die een bietenmuis kan overbruggen blijft het mogelijk om bieten te laden vanaf de Vrakelbergerweg. Daarnaast is het ook mogelijk de afstand tot het agrarisch perceel te verkleinen, door vanaf het nieuwe fietspad te laden. In de huidige situatie laadt reclamant in de regel de gewassen vanaf de Bronkweg. In de nieuwe situatie is dit nog steeds mogelijk. De bedrijfsvoering van reclamant wordt niet beperkt door de nieuwe situatie.
e. Het ruimtebeslag neemt toe als gevolg van het toevoegen van een fietsverbinding, groenstroken en een struipad; het is niet onderbouwd of en waarom deze ruimte daadwerkelijk nodig is.	Zoals bij 1a al aangegeven is in paragraaf 1.1. van de toelichting een aanvullende onderbouwing opgenomen voor het ruimtebeslag voor het profiel. Voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt naar deze aanvullende onderbouwing verwezen. Hieruit blijkt duidelijk dat de ruimte nodig is voor een goede inrichting en werking van de gekozen maatregelen.
f. Het ontwerp van het wegprofiel tpv het tracé in Gulpen-Wittem wijkt af van dat in Voerendaal. Waar het struipad in Voerendaal naast het fietspad is gelegen en de waterlossing, ligt het struipad in Gulpen-Wittem	Het verschil in opbouw was in eerste instantie ingegeven door het feit dat in Voerendaal meerdere waterleidingen van Watermaatschappij Limburg onder het tracé van de fietsverbinding aanwezig zijn. In combinatie met de eis dat

achter de waterlossing direct tegen het agrarisch perceel waardoor reclamant (gewassen) schade zullen ondervinden door hinder in het land, hondepoep, afval van wandelaars, oprukkend onkruid etc. Door beperkt maaibeheer zal hoge vegetatie ontstaan die het zicht op het struipad beperkt. Reclamant verzoekt het struipad op dezelfde locatie te leggen als in Voerendaal (binnen de waterlossing) omdat dan minder hinder is voor de percelen.	boven deze leidingen geen (volledige) gesloten verharding aanwezig mag zijn, was daarom de inrichting van het profiel hier anders vormgegeven. Inmiddels is de keuze gemaakt om een ander soort verharding te gebruiken ter hoogte van de waterleidingen, waardoor de opbouw van het profiel voor de infra- en watervoorzieningen in beide gemeenten nu gelijk is. Dit betekent dat een onderhoudsstrook tussen de waterlossing en de agrarische gronden wordt voorzien, die ook dient als erosiestrook om afstromende modder af te remmen en te voorkomen dat deze in de waterlossing terecht komt. Vanwege deze functie is het niet logisch om de strook tussen de waterlossing en het fietspad te projecteren. Door het toepassen van een andere verharding boven de waterleidingen is dat in de gemeente Voerendaal ook niet meer aan de orde. Het struipad maakt geen deel meer uit van het ontwerp voor de inrichting. Er worden ook geen specifieke maatregelen genomen om een struipad in te richten en te bewegewijzen of het gebruik van de gronden hiervoor aan te moedigen. Het is in de praktijk natuurlijk niet onmogelijk dat spontaan een struipad ontstaat, omdat voetgangers de ruimte gaan gebruiken om daar te lopen. Het is echter niet waarschijnlijk dat ze daarvoor de ruimte tussen de waterloop en de agrarische gronden gaan gebruiken, omdat ze dan eerst de watergang moeten oversteken. Het is daarom op voorhand ook niet de verwachting dat er schade ontstaat, zoals reclamant vreest.
g. De nieuwe inrichting van de weg zorgt voor een onveilige situatie voor gemotoriseerd verkeer; de weg is smal en de nieuwe verbinding zal meer toerisme en recreatie aantrekken, waardoor het ook drukker wordt. Het is onbegrijpelijk dat de kern Ubachsberg geen deel uitmaakt van het tracé, omdat juist hier een zeer onveilige situatie voor fietsers aanwezig is. Het plan is daarom niet voldragen/compleet en niet in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.	Zoals onder punt 1a al aangegeven is in paragraaf 1.1. van de toelichting een aanvullende onderbouwing opgenomen voor het ruimtebeslag van het profiel, waaronder het deel voor het gemotoriseerd verkeer. Voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt naar deze aanvullende onderbouwing verwezen. Ten overvloede wordt hier nog aan toegevoegd dat het profiel van de huidige weg smaller is dan in de nieuwe situatie. Het is uiteraard niet uitgesloten dat de route drukker wordt, maar omdat het fietsverkeer in de nieuwe situatie wordt gescheiden van het gemotoriseerd verkeer zal dit desondanks een veiliger situatie opleveren. Het klopt dat de kern Ubachsberg geen deel uitmaakt van de nu voorliggende ruimtelijke plannen: deze zijn gericht op het verbeteren van de fietsveiligheid <i>buiten</i> de komgrenzen van de betrokken drie gemeenten. Binnen de bebouwde kom gelden andere richtlijnen voor het inrichten van een weg dan buiten de bebouwde kom, zeker als het gaat om een 30 km-gebied, zoals op het traject Dalstraat-Hunsstraat-Kerkstraat-Mingersborgerweg. De

	gemeente Voerendaal is op de hoogte van de verkeerssituatie in de kern Ubachsberg en kiest er voor om dit via een apart traject op te pakken. De planning hiervan loopt niet gelijk met die van de voorliggende plannen, maar dat betekent zeker niet dat ze onvoldragen zijn. Daarbij is van belang dat de eventuele maatregelen binnen de kern naar verwachting in het vigerende bestemmingsplan passen en ze ook om die reden niet in de voorliggende plannen meegenomen hoeven te worden.
h. Er is niet inzichtelijk gemaakt welke houtopstanden en bomen moeten worden gekapt om de fietsverbinding mogelijk te maken en waar deze worden herplant.	Voor houtopstanden die vallen onder de Wet natuurbescherming zal een kapmelding worden ingediend. Uit de publicatie van dat besluit kunnen reclamanten te zijner tijd opmaken om welke bomen het gaat en hier tegen zonodig rechtsmiddelen instellen. Dit geldt ook voor de bomen waarvoor bij de betreffende gemeente een omgevingsvergunning kappen moet worden aangevraagd. Het uitgangspunt is dat zoveel mogelijk bomen worden herplant op hetzelfde perceel.
i. Er is ten onrechte het besluit genomen dat een milieueffectrapportage niet nodig is, terwijl het ontwerpplan belangrijke nadelige gevolgen niet uitsluit: - de tijdelijke toename van de stikstofdepositie is gesaldeerd met gronden die nog landbouwkundig worden gebruikt, althans niet zijn aangekocht; - de vergunning op grond van artikel 2.7 Wet natuurbescherming is niet onherroepelijk; - de emissieberekeningen zijn achterhaald (nieuwe Aeries calculator 15 oktober 2020); - verkeersaantrekkende werking nieuwe verbinding; - tracékeuze niet onderbouwd, knelpunten ten onrechte buiten tracé gelaten.	De drie bevoegde gemeenten hebben elk apart besloten dat de aanleg en het gebruik van de fietsverbinding niet leidt tot belangrijke nadelige milieugevolgen en een volledige milieueffectrapportage niet noodzakelijk is. De zienswijze van reclamant op dit punt geeft geen aanleiding tot het innemen van een ander standpunt. - Voor de – tijdelijke en beperkte – toename van stikstofdepositie is, in combinatie met maatregelen die zorgen voor een afname, een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming verleend. Hiervoor is overigens geen gebruik gemaakt van het perceel J 139 van reclamanten. Gronden die zijn gebruikt bij de ‘interne saldering’ krijgen de bestemming Verkeer of Water, waardoor regulier agrarisch gebruik niet meer mogelijk is. De natuurvergunning is rechtsgeldig verleend op 8 oktober 2020, dus voor de release van de nieuwe Aeries calculator op 15 oktober 2020. De vergunning wordt één op één vertaald in het bestemmingsplan, wat volgens jurisprudentie is toegestaan. Het feit dat een vergunning nodig is betekent niet per definitie dat er ook belangrijke nadelige milieugevolgen optreden; - Verkeersaantrekkende werking: deze stelling wordt door reclamanten niet onderbouwd. Als het gemotoriseerd verkeer al toeneemt, is de situatie in ieder geval veiliger dan nu, omdat het fietsverkeer via een apart fietspad verloopt; - Voor wat betreft de tracékeuze wordt verwezen naar de aanvullende onderbouwing in paragraaf 1.1 van de toelichting bij het bestemmingsplan.

j. gezien de zienswijze moet het initiatief opnieuw naar de tekentafel, ook al is het streven het ontwerpplan vast te stellen vóór de inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2022.	Gezien de reactie op de vorige punten van de zienswijze is de conclusie gerechtvaardigd dat het initiatief voldoende is onderbouwd en in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Dat er alternatieven denkbaar zijn, betekent niet dat de gekozen optie niet acceptabel is. Aangezien het ontwerp ruimschoots voor inwerkingtreding van de nieuwe Omgevingswet (op 1 januari 2022) ter inzage is gelegd, is deze nieuwe wet nog niet van toepassing op dit plan. De planregels van dit bestemmingsplan sluiten echter zo veel mogelijk aan bij de nieuwe wet.
k. Als gevolg van het beperken van de gebruiksmogelijkheden ontstaat planschade, die voor rekening van de gemeente komt.	Zoals al eerder aangegeven worden gronden die nodig zijn aangekocht of wordt hierover met de eigenaar apart een overeenkomst gesloten, al of niet in combinatie met een financiële vergoeding. Als reclamant van mening is dat hij toch nog planschade lijdt door het initiatief, staat het hem vrij hiervoor een verzoek in te dienen bij de desbetreffende gemeente. Een eventuele planschadevergoeding is naar verwachting niet zodanig hoog dat de financiële uitvoerbaarheid van het plan daarmee in gevaar komt.
De zienswijze is gegrond voor wat betreft punt 1b en leidt tot het vervallen van de enkelbestemming water ter plaatse van de primaire waterloop Lange Gracht. Bij wijze van ambtelijke wijziging is in paragraaf 1.1. van de toelichting een aanvullende onderbouwing op noodzaak, tracékeuze en ruimtebeslag opgenomen.	
Zienswijze 2 Voerendaal 2	
De gastransportleidingen A-645, A-578 en Z-504-03 zijn niet juist op de verbeelding weergegeven. Dit moet worden gecorrigeerd.	Op verzoek heeft Gasunie de digitale ondergronden van de genoemde gasleidingen toegezonden. Hieruit blijkt dat de leidingen wel correct op de verbeelding zijn opgenomen. Een wijziging is niet aan de orde.
De zienswijze is ongegrond.	
Zienswijze 3 Voerendaal 1	
a. Het ruimtebeslag voor de fietsverbinding, hemelwatervoorziening en struinpad is onredelijk en onnodig groot, in ieder geval ter hoogte van perceel VRE H 506, en gaat ten koste van schaarse en vruchtbare landbouwgrond. Het aanpassen van de civieltechnische uitwerking zorgt voor een doelmatiger en kleiner ruimtebeslag, waardoor geen grond van reclamant hoeft te worden aangekocht.	Het ontwerp van de maatregelen ter hoogte van het perceel van reclamant is aangepast, in die zin dat het geen deel meer uitmaakt van het plangebied van het bestemmingsplan voor dit gebied. Hiermee is aan de zienswijze van reclamant tegemoet gekomen.
b. De hoogte van de vegetatie zal het struinpad aan het zicht onttrekken (ook ivm beperkt maaibeheer) en de naastgelegen agrarische gronden krijgen te maken met oprukkend onkruid dat niet of nauwelijks mag worden bestreden.	Het struinpad maakt geen deel meer uit van het ontwerp voor de inrichting. Er worden ook geen specifieke maatregelen genomen om een struinpad in te richten en te bewegwijzeren of het gebruik van de gronden hiervoor aan te moedigen. Het is in de praktijk natuurlijk niet onmogelijk dat spontaan een struinpad ontstaat, omdat voetgangers de ruimte gaan gebruiken om daar te lopen. Het is echter niet waarschijnlijk dat ze daarvoor de ruimte tussen de

	waterloop en de agrarische gronden gaan gebruiken, omdat ze dan eerst de watergang moeten oversteken. Het is daarom op voorhand ook niet de verwachting dat er schade ontstaat, zoals reclamant vreest.
De zienswijze is gegrond voor wat betreft punt 1a en voor het overige ongegrond. De verbeelding ter hoogte van het perceel van reclamant wordt aangepast, in die zin dat het perceel van reclamant geen deel meer uitmaakt van het plangebied.	
Zienswijze 4 Kalkbranderij Voerendaal 2	
Het monumentale kalkovencomplex wordt herontwikkeld. Hiervoor is een bestemmingswijziging nodig, die volgens reclamant mee zou moeten lopen met het ontwerpbestemmingsplan Voerendaal 2: het biedt een meerwaarde (rustpunt) voor de fietsverbinding, biedt mogelijkheden de ontsluiting van het complex goed te regelen en is voldoende concreet. Reclamant verwijst naar het inrichtingsplan voor het complex en een voorstel voor een bestemmingsregeling.	De ontwikkeling die reclamant, als particulier, wil initiëren is bekend. Volgens reclamant is deze ontwikkeling concreet genoeg om mee te nemen in de lopende planprocedure voor dit deel van de fietsverbinding/watermaatregelen. Los van de vraag of dit inderdaad zo is, is er geen rechtstreeks en/of onlosmakelijk verband tussen de fietsverbinding, een overheidsinitiatief, en het particuliere initiatief van reclamant en daarom ook geen planologische of juridische noodzaak een gezamenlijke planprocedure te doorlopen. De gemeente Voerendaal heeft een uitvoeringsovereenkomst gesloten met de andere, bij de fietsverbinding betrokken overheden, en heeft zich ook aan een bepaalde planning verbonden. Ook gezien de fase waarin de procedure zich nu bevindt, is het gezamenlijk optrekken binnen het project van de fietsverbinding geen optie of noodzaak. Verder is het behoud en de restauratie van het complex mogelijk binnen de regels van het geldende bestemmingsplan. Over de andere voorgenomen ontwikkelingen (horeca en parkeren) moet nog besluitvorming plaatsvinden en is er nog geen zicht op een goede ruimtelijke onderbouwing (met een onderzoek naar de ruimtelijke en milieuhygiënische gevolgen en de gevolgen voor de natuur). Het is dus enerzijds niet nodig en anderzijds te vroeg om bij dit bestemmingsplan aan te kunnen haken.
De zienswijze is ongegrond.	
Zienswijze 5 Voerendaal 1	
a. De keuze voor het voorliggende tracé is niet logisch, niet verkeersveilig en landschappelijk niet juist; in het ontwerpplan is de keuze niet onderbouwd. Een tracé over het plateau ligt meer voor de hand en zorgt voor minder knelpunten (vermijden van kruisingen enz). Bovendien zal de route over het plateau ook bij het gekozen tracé aantrekkelijk blijven, waardoor het project niet het gewenste resultaat zal bereiken.	In paragraaf 1.1. van de toelichting bij het vast te stellen bestemmingsplan is een aanvullende onderbouwing opgenomen over, onder andere, de tracékeuze. Kort weergegeven gaat het om een utilitaire fietsroute, die vooral wordt gebruikt voor woon-werk-onderwijs-verkeer. De route over het plateau is vanwege het reliëf niet geschikt voor dit soort fietsverkeer, maar zal daarom juist aantrekkelijk zijn en blijven voor recreatief fietsverkeer.
b. Het ruimtebeslag neemt toe als gevolg van het toevoegen van een fietsverbinding, groenstroken en een struipad; het is niet onderbouwd of	Voor de combinatie van weg, vrijliggend fietspad, waterloop de Lange Gracht en bijbehorende onderhoudsstrook, die ook als erosiestrook dient, is een

en waarom deze ruimte daadwerkelijk nodig is. Er wordt zonder noodzaak schaarse en vruchtbare landbouwgrond opgeofferd.	bepaald ruimtebeslag nodig. Dit is opgebouwd op basis van beleidsmatige afwegingen over maten/vormgeving, de technische werking van maatregelen, enz. In paragraaf 1.1 van de toelichting bij het bestemmingsplan is, mede naar aanleiding van deze zienswijze, uitgebreider aandacht besteed aan de onderbouwing van de noodzaak van de fietsverbinding, de tracékeuze en het ruimtebeslag. Voor de beantwoording van dit onderdeel van de zienswijze wordt naar deze aanvullende onderbouwing verwezen.
c. Het ontwerp van het wegprofiel tpv het tracé in Gulpen-Wittem wijkt af van dat in Voerendaal. Waar het struinp pad in Voerendaal naast het fietspad is gelegen en de waterlossing, ligt het struinp pad in Gulpen-Wittem achter de waterlossing direct tegen het agrarisch perceel waardoor reclamant (gewassen) schade zullen ondervinden door hinden in het land, hondepoep, afval van wandelaars, oprukkend onkruid etc. Door beperkt maaibeheer zal hoge vegetatie ontstaan die het zicht op het struinp pad beperkt.	Het verschil in opbouw was in eerste instantie ingegeven door het feit dat in Voerendaal meerdere waterleidingen van Watermaatschappij Limburg onder het tracé van de fietsverbinding aanwezig zijn. In combinatie met de eis dat boven deze leidingen geen (volledige) gesloten verharding aanwezig mag zijn, was daarom de inrichting van het profiel hier anders vormgegeven. Inmiddels is de keuze gemaakt om een ander soort verharding te gebruiken ter hoogte van de waterleidingen, waardoor de opbouw van het profiel voor de infra- en watervoorzieningen in beide gemeenten nu gelijk is. Dit betekent dat een onderhoudsstrook tussen de waterlossing en de agrarische gronden wordt voorzien, die ook dient als erosiestrook om afstromende modder af te remmen en te voorkomen dat deze in de waterlossing terecht komt. Vanwege deze functie is het niet logisch om de strook tussen de waterlossing en het fietspad te projecteren. Door het toepassen van een andere verharding boven de waterleidingen is dat in de gemeente Voerendaal ook niet meer aan de orde. Het struinp pad maakt geen deel meer uit van het ontwerp voor de inrichting. Er worden ook geen specifieke maatregelen genomen om een struinp ad in te richten en te bewegwijzeren of het gebruik van de gronden hiervoor aan te moedigen. Het is in de praktijk natuurlijk niet onmogelijk dat spontaan een struinp ad ontstaat, omdat voetgangers de ruimte gaan gebruiken om daar te lopen. Het is echter niet waarschijnlijk dat ze daarvoor de ruimte tussen de waterloop en de agrarische gronden gaan gebruiken, omdat ze dan eerst de watergang moeten oversteken. Het is daarom op voorhand ook niet de verwachting dat er schade ontstaat, zoals reclamant vreest.
d. Het plan is onvoldragen en incompleet, nu de kern van Ubachsberg buiten het plangebied van de beide ontwerpplannen in Voerendaal is gelaten. Juist hier is een verkeersonveilige situatie aanwezig. Ditzelfde geldt voor delen van het tracé op grondgebied van Gulpen-Wittem (Klapstraat, spoortunnel).	Het klopt dat de kern Ubachsberg geen deel uitmaakt van de nu voorliggende ruimtelijke plannen: deze zijn gericht op het verbeteren van de fietsveiligheid <i>buiten</i> de komgrenzen van de betrokken drie gemeenten. Binnen de bebouwde kom gelden andere richtlijnen voor het inrichten van een weg dan buiten de bebouwde kom, zeker als het gaat om een 30 km-gebied, zoals op het traject Dalstraat-Hunsstraat-Kerkstraat-Mingersborgerweg. De gemeente is op de hoogte van de verkeerssituatie in de kern Ubachsberg en kiest er voor dit via een apart traject aan te pakken.

	De planning hiervan loopt niet gelijk met die van de voorliggende plannen, maar dat betekent zeker niet dat ze onvoldragen zijn. Daarbij is van belang dat de eventuele maatregelen binnen de kern naar verwachting in het vigerende bestemmingsplan passen en ze ook om die reden niet in de voorliggende plannen meegenomen hoefden te worden. In aanvulling hierop wordt er op gewezen dat binnen de gemeente Gulpen-Wittem een apart traject loopt voor het verkeersveiliger inrichten van de aansluiting bij de Klapstraat. Ook dit onderdeel heeft dus wel degelijk aandacht.
e. Er mist een totaalvisie over mobiliteit. Reclamant wijst op de oude plannen van een rondweg rond Ubachsberg; de enige mogelijkheid om kwetsbaar verkeer uit de kern Ubachsberg te houden en een goede veilige aansluiting tussen Heuvelland en Parkstad te creëren. Deze optie moet alsnog als variant worden beschouwd in een milieueffectrapportage en tracékeuze.	De huidige plannen zijn ingegeven door een integrale mobiliteitsvisie, op provinciaal en gemeentelijk niveau. Hiervoor wordt onder andere verwezen naar paragraaf 1.1 van de toelichting, waarin dit wordt uitgewerkt en waarin ook wordt ingegaan op de argumenten die ten grondslag liggen aan de tracékeuze. De verkeerssituatie in Ubachsberg heeft de aandacht van de gemeente Voerendaal, zoals in het onderdeel hiervoor nader is uitgelegd. Zoals in de reactie op zienswijze 1 i al is aangegeven is er geen aanleiding voor het doorlopen van een milieueffectrapportage.
f. Reclamanten vragen een meewerkende houding aan de plannen om een fraaie toegang (en veilige afsluiting) naar de wijngaard en een interne ontsluiting te realiseren.	De door reclamant gewenste plannen zijn bekend, maar deze houden geen verband met dit bestemmingsplan.
De zienswijze is ongegrond en leidt niet tot een wijziging in het vast te stellen bestemmingsplan. Wel is, bij wijze van ambtelijke wijziging, in paragraaf 1.1. van de toelichting een aanvullende onderbouwing op noodzaak, tracékeuze en ruimtebeslag opgenomen.	

Lijst van ambtelijke wijzigingen:

Onderdeel	Wijziging
Toelichting	Paragraaf 1.1 ev aangepast met nadere onderbouwing van noodzaak fietsverbinding, tracékeuze, profielopbouw en benodigd ruimtebeslag;
	Toegevoegd paragraaf 3.2.3 met tekst over de eind augustus 2020 ter inzage gelegde Ontwerp omgevingsvisie Provincie Limburg;
	Tekst van paragraaf 4.4.2 is aangepast in verband met de overeenkomst voor financiële natuurcompensatie;
	Vervangen bijlagen door actuelere versie: • Bijlage 9 Stikstofdepositieberekening • Bijlage 12 Compensatieplan
	Toevoegen nieuwe bijlagen (en vernummering bestaande bijlagen): • Bijlage 2 onderzoek tracé fietsverbinding; • Bijlage 3 haalbaarheid fietspad Daelsweg • Bijlage 4 Mobiliteitsnotitie • Bijlage 15 Ontheffing Wet natuurbescherming • Bijlage 16 Vergunning Wet natuurbescherming En verwijzingen hiernaar in de desbetreffende teksten van de toelichting.
	Aanvullen onderzoeksgegevens; • Bijlage 8 aanvullend bodem- en asbestonderzoek En aanvullen paragraaf 4.3 met de resultaten van dit onderzoek en een verwijzing naar de bijlage.
	Redactionele aanpassingen;
Regels	Artikel 4 Natuur is geschrapt, bestemming komt niet meer voor in plangebied
	Artikel 15.2 Algemene gebruiksregels 'voorwaardelijke verplichting' is geschrapt
	In artikel 17.4 is de zinsnede "behoudens op de voor Natuur aangewezen gronden" geschrapt.
	In artikel 20.2.2 Volgorde dubbelbestemmingen is de volgorde aangepast: Leiding – Hoogspanningsverbinding is onder b geplaatst, overige leden vernummerd
	In verschillende planregels is de term 'Keur' vervangen door 'in beheer bij de waterbeheerder'
Verbeelding	Perceel met bestemming 'Natuur' maakt geen deel meer uit van het plangebied.
	Bestemming 'Water' tegenover Daelsweg 1 bij het Zonnehoevepad is vervangen door de bestemming 'Verkeer - Wegverkeer', in combinatie met dubbelbestemming 'Waterstaat – beschermingszone water'
	bestemming 'Water' en de dubbelbestemming 'Waterstaat – beschermingszone water' in het noordoosten van het plangebied (hoek Daelsweg en Rietjensdaelerweg) zijn vervangen door de bestemming 'Verkeer – Wegverkeer'