



Zaaknummer: 2013/10315

Referentie: 2015/545

Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan “Fietspad Oude Tolweg te Zuidlaren” .

I. Inleiding.

De Oude Tolweg loopt vanaf de Hogeweg (direct ten zuiden van het perceel Hogeweg 9) in westelijke richting naar Dennenoord en Westlaren. Er is sprake van een oude, onverharde weg, waarop zich een (recreatief) fietspad bevindt. Omdat het fietspad bedoeld was voor recreatief gebruik, is het destijds in een half verharding met schelpen uitgevoerd.

Doordat nabij de Oude Tolweg woonbuurten zijn gerealiseerd is de jaren heen is de functie veranderd in die van doorgaand utilitair fietspad.

De afgelopen jaren zijn veel klachten ontvangen over de slechte kwaliteit van het fietspad. Vooral in de winterperiode is er veel plasvorming in de kuilen in het fietspad, waarbij fietsers langs de kuilen en plassen moeten slompen. In tijden van bevriezing van de plassen is de situatie nog slechter. Door de aanwezige halfverharding en de breedte van het fietspad kan geen goede gladheidsbestrijding worden toegepast. In combinatie met de functieverandering die heeft plaatsgevonden, moet in het belang van de veiligheid van het fietsverkeer, de verharding worden aangepast aan de eisen van een “functioneel fietspad”.

II. Huidige bestemming van het fietspad.

De gronden waar de werkzaamheden zijn voorzien maken deel uit van het geldende bestemmingsplan “Kazerneterrein/Zuid-Es” (2007) en zijn daarin bestemd voor “woongebied”, nader aangeduid met “zandweg”.

Voor zover de gronden zijn aangeduid met “zandweg” dient de bestaande inrichting als zandweg in combinatie met het fietspad gehandhaafd te blijven. Het profiel mag niet worden gewijzigd, waardoor het project in strijd met het bestemmingsplan is. Om die reden is het bestemmingsplan “Fietspad Oude Tolweg” (hierna te noemen: “het bestemmingsplan”) opgesteld en in procedure gebracht.

III. Procedure.

De gemeenteraad heeft op 23 april 2013 besloten om het bestemmingsplan voor inspraak en wettelijk overleg vrij te geven. Tevens zijn burgemeester en wethouders gemachtigd om – na afronding van de inspraak en het wettelijk overleg - het bestemmingsplan in ontwerp voor de vaststelling ter inzage te leggen (artikel 3.8, lid 1 Wet ruimtelijke ordening).

Het voorontwerp van het bestemmingsplan heeft vanaf 13 mei 2013 tot en met 24 juni 2013 ter inzage gelegen. In de Nota inspraak en overleg bestemmingsplan fietspad Oude Tolweg te Zuidlaren, die als **bijlage I** aan deze nota is gevoegd, zijn de ingekomen opmerkingen van een reactie voorzien.

De notitie hebben wij bij brieven van respectievelijk 6 en 7 mei 2014 toegezonden aan de indieners van een zienswijze en aan de gemeenteraad.

Het ontwerpbestemmingsplan is vanaf 22 augustus 2014 tot en met 2 oktober 2014 ter inzage gelegd met de mogelijkheid van het indienen van een zienswijze. Degenen, die eerder tegen het voorontwerp een zienswijze hadden ingediend, hebben wij bij brief van 11 augustus 2014 hierover geïnformeerd.

IV. Ingediende zienswijzen.

Door de volgende instantie en personen is binnen de gestelde termijn een schriftelijke zienswijze ingediend.

- a. I.V.N., afdeling Zuidlaren, bij e-mail van 26 september 2014, ontvangen op 26 september 2014; **
- b. Door de eigenaren/bewoners van het pand Egge 1, 9472 VE Zuidlaren, bij brief van 1 oktober 2014, ontvangen op 1 oktober 2014.

Beide zienswijzen zijn tijdig ingediend.

** Zienswijze is per e-mail ingediend. Dit is een vormgebrek aangezien de elektronische weg niet was opengesteld voor het indienen van zienswijzen. Ook was de zienswijze niet ondertekend door de voorzitter en de secretaris. Op 27 oktober 2014 hebben wij het bestuur verzocht het vormgebrek te herstellen door de zienswijze te ondertekenen en deze alsnog binnen twee weken per gewone post in te dienen. Aan dit verzoek is voldaan, zodat het IVN in haar zienswijze kan worden ontvangen.

Kort samengevat zijn de volgende zienswijzen ingediend:

Door het I.V.N.:

- a. Het bestaande schelpenpad van ongeveer een meter breed zal worden vervangen door een betonpad van 3,5 meter breed. Een soort snelweg voor fietsen dus! Dit vormt een aantasting van deze fraaie oude weg met cultuurhistorische waarde, die onderdeel is van een wegenstructuur uit de tijd van de markescheiding in 1844. Met verharding van het fietspad, bijv. met beton, wordt ingestemd. Ook toeristen en gehandicapten zijn daarmee gediend. Een fietspad van 3,5 meter is op die plaats evenwel veel te breed. Sinds 1 januari 2012 zijn gemeenten verplicht om cultuurhistorische belangen mee te wegen bij ruimtelijke vraagstukken. Om het oorspronkelijke karakter te behouden mag het fietspad niet breder worden dan een kleine 2 meter.

Door de eigenaren/bewoners van het pand Egge 1 te Zuidlaren.

- b. Het zou goed zijn om dit plan niet uit te voeren en de historische en natuurwaarden van dit mooie pad te beleven. Essentieel voor deze beleving is het schelpenpad zelf. Als het dan toch zo nodig moet handhaaf dan het schelpenpad en leg er een betonbaan naast ter breedte van 2,5 meter en een lengte van 500 meter.
Het betonnen fietspad kan dan 250 meter korter waardoor je 875 m² minder beton hoeft te gebruiken als voor de volgende constructie wordt gekozen. Reeds nu wordt de Slaiten als fietsroute gebruikt en deze kan evengoed als utilitaire fietsroute dienen, mits er aandacht wordt besteed aan vloeiende aansluitingen. Het bestaande schelpenpad kan dan in gebruik blijven als fiets- en wandelpad zonder winterdienst en beperkt onderhoud. Ook hoeft dan geen aanpassing van de straatverlichting en de sloten plaats te vinden. Het nieuwe beton pad met een breedte van 2,0 tot 2,5 meter hoeft dan pas te beginnen bij de aansluiting Leemkuilenweg/Schapendrift, naast het schelpenpad. Dit levert een besparing van nog eens 500 m² beton op.
Ter plaatse van de o.b.s. de Tol is sprake van een gevaarlijke situatie door de menging van fiets- en wandelverkeer en ouders die hun kinderen naar school brengen en van school halen. Het nieuwe fietspad zal die situatie verslechteren, aangezien de snelheid op het fietspad groter wordt. Door het nieuwe fietspad naast het bestaande schelpenpad te leggen worden deze verkeersdeelnemers gescheiden.
Het schelpenpad ligt er al, dus er valt minder werk uit te voeren en materiaal te transporteren. De fietsroutes blijven bruikbaar tijdens de realisering van het nieuwe fietspad. Dit levert aanzienlijke besparingen op.

Reactie op de zienswijzen a en b.

ASVV 2012 van het Kennisplatform CROW adviseert in onderdeel 14.2.2 over de vormgeving en afmetingen van een vrij liggend utilitair fietspad met tweerichtingsverkeer. Wij stimuleren het gebruik van de fiets. Daar horen goede en veilige fietspaden bij. Iedere werkdag maken gemiddeld 820 fietsers gebruik van de fietsverbinding langs de Oude Tolweg.

In de huidige situatie is het fietspad te smal om dit verkeersaanbod te verwerken. De conditie van de schelpenverharding is ronduit slecht. Nu moeten fietsers tussen de kuilen met water slalommen om hun weg te

kunnen vervolgen. Met de huidige verhardingssoort en breedte is het ook in de winterperiode niet mogelijk om de verbinding ijs- en sneeuwvrij te houden.

Om de veiligheid van de fietsers te waarborgen is het noodzakelijk om het pad te upgraden naar een functioneel, utilitair fietspad. Het binnen het plangebied gelegen gedeelte van het fietspad maakt onderdeel uit van de fietsverbinding Westlaren-Zuid-Es. Door het vervangen van dit laatste stuk zal een complete functionele route ontstaan vanaf Westlaren naar Zuid-Es. Dit hele tracé wordt in de toekomst in de gladheidsbestrijding meegenomen. Deze verbinding is onder andere belangrijk voor de kinderen die vanaf Zuid-Es naar een speciale school in Westlaren gaan.

Het schelpenpad wordt vervangen door een betonnen fietspad met een breedte van maximaal 3,5 meter en een dikte van maximaal 20 cm. In relatie tot de aanwezige cultuurhistorische waarden blijven de berm, het zandpad en de bestaande laanbeplanting in stand. Tussen de Winkelakkers en de Slaiten zullen de lichtmasten langs het fietspad moeten worden verplaatst. Daar wordt ook een sloot gedempt om de vereiste breedte van het fietspad te kunnen realiseren. De wijziging van de inrichting wordt doorgevoerd vanaf de Hogeweg in westelijke richting tot het punt waarop het fietspad aansluit op de woonstraten 't Gebint en de Slaiten.

Een fietspad met verkeer in twee richtingen zou een breedte moeten hebben van 3,5 m bij een intensiteit van meer dan 1 fietser per 24 seconden. Eén fietser per 24 seconden komt overeen met 150 fietsers per uur. Bij een etmaalintensiteit van 1000 fietsers bedraagt de spitsuurintensiteit 150 fietsers (90% van de fietsers passeert in de periode 07.00-19.00, spitsuurfactor 2); De huidige intensiteit van 820 ligt weliswaar lager dan de eerder genoemde 1000, maar verwacht wordt dat de gebruikintensiteit zal stijgen als schelpenpad wordt vervangen door een betonnen fietspad.

Als tegemoetkoming aan de zienswijzen die eerder tegen het voorontwerpbestemmingsplan zijn ingediend, is besloten dat de breedte van het fietspad over grote delen van het tracé 3,0 meter bedragen. Daar waar dit niet haalbaar is, zal de breedte nooit meer dan 3,5 meter bedragen. Binnen deze breedte kan de gladheidsbestrijding naar behoren worden uitgevoerd. **Daarom wijzen het voorstel van het I.V.N. om uit te gaan van een betonnen fietspad van maximaal 2 meter af.**

Ook de zienswijze genoemd onder b wijzen wij af. Het fietspad willen wij niet verplaatsen in de richting van het zandpad. Het zandpad heeft cultuurhistorische waarde; het schelpenpad niet. De van het schelpenpad vrijkomende materialen worden ter plaatse hergebruikt. Dit conform de aanbevelingen in het Flora- en faunaonderzoek om de schelpenfundering door de berm te mengen. Hierdoor verschaalt de bodem hetgeen de inheemse flora ten goede komt.

De tweede suggestie gaat ten koste van de veiligheid van het fietsverkeer. De laatste 250 meter fietspad is van belang om een aantrekkelijke en veilige fietsverbinding te creëren. Op de Slaiten wordt geen gladheidsbestrijding uitgevoerd. De fietser moet in het alternatief vanaf het gestrooide fietspad zijn route vervolgen over een niet gestrooide weg waarop ook autoverkeer mogelijk is. Een utilitaire fietsverbinding moet conform de richtlijnen ASVV 2012 vrij liggend van het autoverkeer worden uitgevoerd.

Volgens de Structuurvisie Cultuurhistorie 2014 – 2024 zijn behoud of revitalisering van zandpaden een belangrijk aspect om het historische karakter van het platteland te behouden. In de structuurvisie is niet aangegeven dat onverharde en/of half verharde paden niet verhard mogen worden. Ook het aangrenzende bestemmingsplan Buitengebied, dat voor grote delen van de gemeente Tynaarlo geldt, biedt de mogelijkheid om paden met omgevingsvergunning te verharden.

Conclusie.

De ingediende zienswijzen zijn ongegrond.

V. Ambtshalve aanpassingen in de toelichting.

De toelichting op het bestemmingsplan wordt geactualiseerd. Onder andere door melding te maken van de inmiddels vastgestelde Structuurvisie Cultuurhistorie 2014 – 2024 en aanpassing van hoofdstuk 6 Economische

uitvoerbaarheid. De kosten worden geraamd op € 189.737,- en daarvoor zijn bij de Najaarsbrief d.d. 21 oktober 2014 de middelen doorgeschoven naar 2015. De werkzaamheden worden in 2015 uitgevoerd.

Vries, 10 februari 2015.

Burgemeester en wethouders van Tynaarlo.