

Onderwerp: Volgnummer 2020-68
Vaststelling bestemmingsplan N625 Fietspad – Dienst/afdeling RO
Oss – 2020

De raad van de gemeente Oss;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 22 september 2020;

gelet op het advies van de adviescommissie van 14 oktober 2020;

gelet op artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening;

besluit:

1. Het bestemmingsplan 'N625 Fietspad - Oss – 2020' vast te stellen zoals vastgelegd in de dataset met het identificatienummer NL.IMRO.0828.BPftspdN625oss2020-VG01 en zoals verbeeld op papier.
2. De zienswijzen te beoordelen overeenkomstig de 'Nota zienswijzen en wijzigingen ontwerpbestemmingsplan N625 Fietspad - Oss – 2020'. De wijzigingen aan te brengen ten opzichte van het ontwerp die zijn aangegeven in de 'Nota zienswijzen en wijzigingen ontwerpbestemmingsplan 'N625 Fietspad - Oss – 2020'.
3. Aan te geven dat gebruik is gemaakt van een ondergrond die ontleend is aan de GBKN-kaart, aangevuld met kadastrale grenzen en kadastrale bebouwing.
4. Geen exploitatieplan vast te stellen.
5. Geen m.e.r. -beoordeling als bedoeld in artikel 2, lid 5 van het Besluit mer uit te voeren.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van 29 oktober 2020.

De gemeenteraad voornoemd,

Mede namens de voorzitter,

De griffier,

Coll:

Door RvandenAkker op 30 okt 2020

drs. P.H.A. van den Akker

Aan de gemeenteraad

Datum

22 september 2020

Onderwerp

Vaststellen bestemmingsplan 'N625 Fietspad - Oss
- 2020'

Uw kenmerk

'N625 Fietspad - Oss -
2020'

Aantal bijlagen

3

Wat adviseert het college te besluiten?

Het bestemmingsplan 'N625 Fietspad - Oss - 2020' vast te stellen op basis van bijgaande stukken: dit raadsvoorstel, raadsbesluit, het bestemmingsplan met bijlagen en het zienswijzenverslag.

Wat is de aanleiding voor dit advies?

Tussen de rotonde bij Lithoijen, grenzend aan de Beatrixweg, en de bebouwde kom van Oss wordt het fietspad verbreed. De provincie geeft aan dat deze smalle fietspaden langs de Kennedybaan (N625) tussen Oss en Lith niet meer van deze tijd zijn. Er komt nu aan 1 zijde van de weg een fietspad van 4 meter breed waar fietsers in beide richtingen gebruik van kunnen maken. Het fietspad aan de andere kant van de weg wordt weggehaald en ingericht als ecologische berm. Het nieuwe fietspad zal voor de verkeersveiligheid een verbetering zijn met name voor de schoolgaande jeugd.

Welk resultaat willen we bereiken?

Een veiliger verbreed en toekomstbestendig fietspad mede op basis van dit bestemmingsplan.

Welke argumenten zijn er voor dit advies?

1.1 Het plan past in het ruimtelijke beleid

In de toekomstvisie 'Oss op weg naar 2020' van de gemeente Oss is onder andere opgenomen dat de gemeente een goede verbinding tussen dorpen en stad erg belangrijk vindt. Ook vindt Oss bewegen en sporten waaronder fietsen belangrijk. Verder geeft de provincie aan dat de

(te) smalle fietspaden die er nu liggen niet meer van deze tijd zijn. De schoolgaande jeugd die veel gebruik maakt van het fietspad kan zodoende minder veilig op en neer van huis naar school.

1.2 De aanleg van het nieuwe fietspad kan waarschijnlijk eerder.

De aanleg van het fietspad stond oorspronkelijk gepland in 2022, tegelijk met het groot onderhoud van de provinciale weg N625. Of de vervroegde planning van de provincie haalbaar is, hangt mede af van de snelheid waarmee de gronden die nodig zijn voor het nieuwe fietspad, aangekocht kunnen worden. Uitgangspunt is dat de provincie op tijd de gronden kan verwerven.

2.1 Er zijn vier zienswijzen ingediend.

De zienswijzen leiden tot enige aanpassingen in het plan. Ook is een extra telling uitgevoerd op het betwiste kruispunt. Voor verdere inhoud verwijzen wij u naar bijgaand verslag.

3.1 Dit is een wettelijke verplichting

Het bestemmingsplan is gebaseerd op een ondergrond die ontleend is aan de GBKN-kaart, aangevuld met kadastrale grenzen en kadastrale bebouwing (voor zover verwerkt door het Kadaster). Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening moet de gemeenteraad dit in het vaststellingsbesluit expliciet aangeven.

4.1 Omdat er een overeenkomst is aangegaan, is een exploitatieplan niet nodig

De gemeente heeft het kostenverhaal verzekerd via een anterieure overeenkomst. Daarom is volgens de Wet ruimtelijke ordening geen exploitatieplan nodig. De gemeenteraad moet dit wel expliciet besluiten.

5.1 Een m.e.r.-beoordeling is niet nodig

Er is op grond van de selectiecriteria uit bijlage III bij de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling niet gebleken van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu die leiden tot een m.e.r.-beoordelingsplicht. De gemeenteraad moet in een dergelijk geval expliciet besluiten om geen m.e.r.-beoordeling uit te voeren.

Tegenargumenten of risico's:

2.1 Iedereen kon reageren op het ontwerpbestemmingsplan; belanghebbenden kunnen na vaststelling beroep instellen.

Dit betreft de gebruikelijke rechtsbeschermingsmogelijkheden.

2.2 Verwerven van gronden.

Het wel of niet tijdig kunnen aankopen van de benodigde gronden kan een risico zijn voor de planning. Wanneer men er niet uit komt, is er altijd nog de weg van onteigening. Het officiële onteigeningstraject kan overigens pas in gang worden gezet nadat het voorontwerp bestemmingsplan ter inzage heeft gelegen. Vanaf dat moment geldt circa 2 jaar tot grond onteigend kan worden.

Het is uiteraard de insteek van de provincie om met iedere grondeigenaar minnelijk tot overeenstemming te komen.

Waar moeten we rekening mee houden?

a. Financiën

Voor het gedeelte van het plangebied dat in het stedelijk gebied van Oss is gelegen draagt de gemeente Oss de kosten. Met deze kosten is rekening gehouden. De kosten zijn opgenomen in het IUP. De geraamde kosten (indicatief) zijn 80.000 euro. Het overgrote deel van het traject ligt echter in het buitengebied waardoor de kosten ten laste van de provincie komen.

b. Communicatie

Het bestemmingsplan doorloopt de wettelijke openbare voorbereidingsprocedure.

c. Uitvoering

Na de voorbereidingsprocedure kan de gemeenteraad het bestemmingsplan vaststellen.

Uitvoering van de werkzaamheden ligt bij de provincie.

d. Overlegd met

Het ontwerpbestemmingsplan legden wij ter advisering voor aan het waterschap, de provincie en die diensten van het Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. Verder is de afdeling IBOR betrokken bij het plan.

Bijlagen

1. Bestemmingsplan (toelichting, regels en verbeelding)
2. Zienswijzennota

Nota van zienswijzen en wijzigingen Ontwerpbestemmingsplan 'N625 Fietspad - Oss – 2020'

I. INLEIDING

Deze nota bevat de volgende onderdelen:

- een weergave van de gevolgde procedure
- een samenvatting van de reacties ('zienswijzen') over het ontwerpbestemmingsplan ons besluit over de zienswijzen
- een beschrijving van de gevolgen van ons besluit voor de inhoud van het bestemmingsplan
- een toelichting op ons besluit
- een overzicht van de wijzigingen in het bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerp die wij ambtshalve aanbrengen (dat wil zeggen: die niet het gevolg zijn van zienswijzen)

Deze nota behoort bij het voorstel van burgemeester en wethouders aan ons, en bij ons besluit over de vaststelling van het bestemmingsplan.

Volgens de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) mogen wij naw-gegevens (naam, adres en woonplaats) en enkele andere persoonsgegevens niet digitaal aanbieden.

Een uitzondering geldt voor gegevens van

- ondernemingen die behoren tot een rechtspersoon (zoals een bv of een vof)
- personen die beroepsmatig betrokken zijn bij de procedure, bijvoorbeeld advocaten en gemachtigden

Als het voor de uitoefening van een publieke taak moet, mogen wij persoonsgegevens wel digitaal aanbieden.

Wij bieden deze nota digitaal aan. Daarom noemen wij geen naw-gegevens, behalve waar de wet dat toelaat.

II. PROCEDURE

Iedereen kon het ontwerpbestemmingsplan met bijbehorende stukken van donderdag 9 april tot en met vrijdag 22 mei 2020 in het gemeentehuis bekijken. Ook stond het ontwerpbestemmingsplan met bijbehorende stukken in deze periode op het internet. Dit hebben burgemeester en wethouders bekendgemaakt in Oss Actueel en de Staatscourant van woensdag 8 april 2020 en op www.oss.nl.

Van donderdag 9 april tot en met vrijdag 22 mei 2020 kon iedereen schriftelijk en mondeling op het ontwerpbestemmingsplan reageren. De gemeente heeft 4 reacties ('zienswijzen') ontvangen. Alle indieners konden hun zienswijze mondeling toelichten bij de Hoorcommissie Bestemmingsplannen. Dit hebben 2 indieners gedaan.

III. ZIENSWIJZEN

Wij vinden alle zienswijzen ontvankelijk. 'Ontvankelijk' betekent dat de indieners aan alle eisen hebben voldaan om een zienswijze in te dienen. Op zienswijzen die niet ontvankelijk zijn, hoeven wij niet inhoudelijk in te gaan.

Hieronder vatten wij alle zienswijzen samen. Daarna volgen per zienswijze ons besluit, een beschrijving van de gevolgen van ons besluit voor de inhoud van het bestemmingsplan en een toelichting daarop.

Het kan zijn dat wij een deel van een zienswijze niet of niet helemaal beschrijven. Dan hebben wij bij de beoordeling toch rekening gehouden met dat deel.

Als wij vinden dat de indiener van een zienswijze gelijk heeft, verklaren wij de zienswijze gegrond. Als wij vinden dat de indiener geen gelijk heeft, verklaren wij de zienswijze ongegrond. Wij kunnen een zienswijze ook gedeeltelijk gegrond en gedeeltelijk ongegrond verklaren.

De gemeenteraad van Oss

IV. BEOORDELING ZIENSWIJZEN

Zienswijze 1

Samenvatting zienswijze

Reclamant Veilig Verkeer Nederland, (VVN) geeft aan dat een kleinere afstand tussen het nieuwe fietspad en de provinciale weg (N625, John F. Kennedybaan) beter is voor het overzicht van (snel)verkeer op de N625. Volgens VVN wordt bij het rechtsafslaand verkeer vanaf de Kennedybaan de dodehoek groter als het fietspad 6 m, dus verderaf van de rijbaan ligt. Ook vindt VVN dat verkeer van de zijwegen beter overzicht heeft en het fietspad minder blokkeert bij stilstaan en oprijden als het fietspad dicht bij de Kennedybaan ligt.

Het niet opnemen van een linksaffer en/of opstelstrook om linksaf te slaan op de John F. Kennedybaan vindt VVN onveilig en gevaarlijk.

VVN verzoekt daarom het fietspad qua afstand dicht tegen de John F. Kennedybaan aan te leggen en een linksaf-opstelstrook op te nemen bij alle kruisingen op het traject met uitzondering van de kruising met de Weteringstraat.

Besluit

Wij vinden de zienswijze ongegrond.

Wijzigingen in bestemmingsplan

Geen.

Toelichting van de gemeenteraad

Algemeen

Op verzoek van de hoorcommissie heeft de provincie een aanvullende telling op het kruispunt N625-Langendonkweg uitgevoerd. Het begrip 'kruispunt/kruising' in deze zienswijze verwijst specifiek naar dit kruispunt waarbij de argumentatie ook van toepassing is op de overige kruispunten binnen het plangebied.

Afstand tussen rijbaan en fietspad

De eigenaar en uitvoerder van dit plan de provincie Noord-Brabant heeft in de planstudiefase de keuze gemaakt om de fietsers op het fietspad langs de N625 (zoals ook in de huidige situatie) voorrang te geven. Daar is het ontwerp voor de aanleg van het fietspad op afgestemd.

De afstand tussen een fietspad en de rijbaan heeft met name te maken met de voorrangssituatie (CROW-richtlijnen). Als er geen voorrang op het fietspad geldt is een verdere afstand (10-15 meter) van de rijbaan logisch om aan de autobestuurder duidelijk te maken dat fietsers geen voorrang hebben. Voor situaties dat de fietsers voorrang hebben beveelt het CROW een afstand tussen fietspad en rijbaan aan van ongeveer 5 meter. In dit ontwerp voor het fietspad langs de N625 hebben de fietsers voorrang op alle zijwegen. Dit is gedaan om diverse redenen:

- de rustige zijwegen (erftoegangswegen) die gekruist worden;
- de dominante verkeersstroom van de fietsers in de ochtend vanuit de richting Lith naar Oss en 's-middags/'s-avonds vice versa, hierdoor is er in de praktijk veelal sprake van een éénrichtingfietspad;
- uniformiteit in de voorrangssituatie over het gehele traject;
- comfort voor de fietsers;
- bekendheid met de situatie. De gebruikers van de zijwegen zijn merendeels goed bekend met de situatie. Hetzelfde geldt voor de fietsers die voor het merendeel uit scholieren en forensen bestaat;
- goed zicht op de fietsers door automobilisten en vice versa.

Ook wordt volgens de richtlijnen voor een obstakelvrije berm tussen fietspad en wegverkeer, een afstand van 6 meter aangehouden. In dit ontwerp is het fietspad conform deze eis ontworpen. Dit betekent dat ook ter plaatse van de kruisingen het fietspad op 6 meter afstand is gelegen van de rijbaan.

Het blokkeren van het fietspad is niet toegestaan. Indien een bestuurder met een voertuig langer dan 6 meter een verkeerde inschatting maakt over de mogelijkheid de N625 direct op te kunnen rijden vanwege bijvoorbeeld slecht zicht, en stopt op het fietspad, dient hij/zij in principe bij aankomende fietsers het fietspad weer vrij te maken door achteruit te

rijden. In het geval dat dit niet mogelijk is zal de fietser hinder ondervinden van de blokkade en moeten wachten tot het voertuig is weggereden. Dit is hinderlijk maar niet per definitie gevaarlijk.

Het verkleinen van de afstand tussen de rijbaan en het fietspad zorgt bij rechts-afslaand verkeer voor een dode hoek. Wanneer de afstand tussen de rijbaan en het fietspad 5 meter of meer bedraagt kunnen voertuigen de bocht inrijden en staan zij haaks op het kruisende fietspad. Hierdoor hebben bestuurders goed zicht op de fietsers en omgekeerd. Uit tellingen op de kruising met de Langendonkweg blijkt dat meer dan de helft van de voertuigen kleiner dan 6 meter is en volledig kan opstellen op het gedeelte tussen de rijbaan en het fietspad. Op de overige kruisingen is het aandeel voertuigen dat korter is dan 6 meter nog veel groter. Bij het uitrijden van de zijweg is het zicht links en rechts op het fietspad goed en kan de chauffeur bij naderende fietsers stoppen. Als er geen fietsers aankomen dan kan de bestuurder bij naderend verkeer op de N625 zich tussen fietspad en rijbaan opstellen of bij geen verkeer doorrijden, waarbij hij het fietspad niet blokkeert indien zijn voertuig kleiner is dan 6 meter.

Linksaffer en/of opstelstrook

Het bestemmingsplan gaat over het vernieuwen en verbreden van het fietspad langs de John F Kennedybaan. De rijbaan N625 maakt geen onderdeel uit van het project. Enkel bij de kruising met de Pastoor van Weerdtstraat/Leijgraaf wordt ook de hoofdrijbaan aangepast. Dit is het gevolg van de aanleg van toegankelijke bushaltes met bijbehorende havens, en het creëren van veilige oversteekvoorzieningen voor o.a. de buspassagiers. De voorgestelde linksafstroken maken daarmee ook daar geen onderdeel uit van het project en zullen niet worden aangelegd.

Het aanbrengen van een linksafstrook draagt verder niet bij aan een veiliger afwikkeling van het fietsverkeer op het kruispunt Langendonkweg, Kennedybaan, Paalakkerweg. Linksafslaand verkeer zal immers pas afslaan als de rijbaan en het fietspad vrij zijn om te kruisen. Het opstellen op de rijbaan of op een linksafstrook verandert niets aan deze verkeersbeweging. Dit geldt ook voor de overige genoemde kruispunten. Onduidelijk is verder waarom de VVN de kruising met de Weteringstraat uitzondert.

De aanvullende telling (zie tevens de bijlage 'Notitie kruising Langendonkweg inspraak' van juni 2020 bij dit verslag) op het kruispunt heeft niet tot andere inzichten geleid over deze onderwerpen.

Zienswijze 2

Samenvatting zienswijze

Reclamant woont nabij aan de provinciale weg (N625) waar ook zijn loonbedrijf is gevestigd. Reclamant heeft eerder contact gezocht met de provincie en heeft een inspraakreactie ingediend over het voorontwerpbestemmingsplan. Reclamant geeft aan dat een kleinere afstand tussen het nieuwe fietspad en de provinciale weg beter is voor de verkeersveiligheid. De beoogde afstand van 6 meter is onvoldoende voor vrachtwagen of tractor met aanhanger om zich volledig op te stellen tussen fietspad en rijbaan. Hierdoor wordt het fietspad geblokkeerd. Reclamant heeft hierover ook contact gehad met VVN.

Besluit

Wij vinden de zienswijze ongegrond.

Wijzigingen in bestemmingsplan

Geen.

Toelichting van de gemeenteraad

Zie verder de toelichting onder zienswijze 1.

Aanvullend:

De onderwerpen van deze zienswijze alsmede zienswijze 4 in dit verslag, wijken niet af van de onderwerpen in de eerdere inspraak. We verwijzen daarom mede naar het eerdere inspraakverslag met bijlage (planstudie) en de inhoud daarvan.

Deze zienswijze richt zich in het bijzonder ook op het landbouwverkeer (langer dan 6 meter) dat vanuit de Langendonkweg de N625 op moet rijden. Uit de eerdere en aanvullende tellingen is gebleken dat dit verkeer zowel in de ochtend als in de middag/avond beperkt is tot gemiddeld 5 voertuigen per uur. Wij vinden dit zo beperkt dat dit ons niet tot een ander standpunt brengt dan ons standpunt over zienswijze 1. Tussen reclamant en provincie is naar aanleiding van de zienswijze op 13 juli 2020 overleg geweest om de zienswijzen en de verkeerssituatie te bespreken. Hierbij zijn ook de resultaten van de verkeerstellingen besproken. Dit heeft verder niet geleid tot aanpassing van het ontwerp voor de aanleg van het fietspad.

Zienswijze 3

Samenvatting zienswijze

Reclamant, Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant, geeft aan dat er eerder ambtelijk contact is geweest tussen de provincie en de gemeente. Ook heeft reclamant eerder een inspraakreactie ingediend. In het bij het bestemmingsplan opgenomen profiel is weliswaar een bloemrijke zone aangeduid, maar de inrichting, beheer en instandhouding conform het opgestelde Groenstructuurplan moet nog geborgd worden. Reclamant dringt erop aan deze borging op te nemen in de planregels.

Besluit

Wij vinden de zienswijze gegrond.

Wijzigingen in bestemmingsplan

Wij nemen in de regels een beheerplan op passen daarom de regels als volgt aan door een koppeling in te voegen tussen de regels en het beheerplan (Groenstructuurplan) om zodoende het beheer en onderhoud te borgen.

Toelichting van de gemeenteraad

Vanwege de Omgevingsverordening van de provincie is een bepaalde ruimtelijke kwaliteitsverbetering vereist wanneer het een stedelijke ontwikkeling betreft. In dit geval wordt de verbetering gebracht door het verwijderen van het bestaand fietspad aan de oostkant en hiervoor in de plaats een ecologische berm aan te leggen.

Het beheer en onderhoud is uiteraard wel eerder in beeld gebracht echter nog niet gekoppeld aan de regels van het bestemmingsplan. Dat wordt met de bovenstaande wijziging gerepareerd.

Zienswijze 4

Samenvatting zienswijze

Reclamant woont nabij aan de provinciale weg (N625) waar ook zijn bedrijf is gevestigd aan de Langendonkweg. Reclamant heeft eerder een inspraakreactie ingediend over het voorontwerpbestemmingsplan. Reclamant verzoekt om qua invulling voor het nieuwe fietspad minder gebruik te maken van zijn gronden.

Reclamant geeft aan dat een kleinere afstand tussen het nieuwe fietspad en de provinciale weg beter is voor de verkeersveiligheid. Tot slot vindt reclamant de beantwoording van de gemeente inzake de eerdere inspraakreactie in het kader van de verkeersveiligheid niet voldoende onderbouwt.

Besluit

Wij vinden de zienswijze ongegrond.

Wijzigingen in bestemmingsplan

Geen.

Toelichting van de gemeenteraad

Zie toelichting onder zienswijze 1.

Aanvullend:

In de inspraak op het voorontwerp bestemmingsplan is abusievelijk toegezegd dat gezien wordt om het ruimtebeslag op het perceel hoek Langendonkweg – N625 (kadastraal Oss N 349) te verminderen door de aanleg van duikers. Gebleken is dat er sprake is van verwarring met een ander nabijgelegen perceel.

Een soortgelijk verzoek als van reclamant is namelijk in het kader van de grondverwervingsprocedure van het perceel op de hoek Mikkeldonkseweg - N625 ingediend (kadastraal Oss N228). Dit verzoek kon door de provincie wel gehonoreerd worden door aanleg van duikers/rioolbuizen.

Uit nadere beschouwing is gebleken dat op het perceel van reclamant, ondanks de eerdere toezegging, deze oplossing niet mogelijk is.

Dit heeft te maken met eisen van het waterschap en regelgeving over Flora en Fauna. Tussen reclamant en provincie is hierover op 13 juli 2020 overleg geweest om dit misverstand te bespreken en te bezien of er (andere) mogelijkheden zijn om aan de bezwaren tegemoet te komen.

Hierop zijn afspraken gemaakt met reclamant over de aanpassing van het ontwerp t.a.v de hoogteligging van het fietspad en de hoogte van de insteek van de sloot aansluitend op zijn perceel. Het ruimtebeslag blijft verder ongewijzigd.

Wij vinden verder de eerdere uitleg in het inspraakverslag duidelijk waarbij verkeersveiligheid bij de aanleg van een fietspad bij gemeente voorop staat. Reclamant onderbouwt overigens niet waarom hij de eerdere onderbouwing niet voldoende vindt.