



AANMELDNOTITIE VORMVRIJE M.E.R.-BEOORDELING VERBINDINGSWEG OIRSCHOT

Gemeente Oirschot

15 december 2022

RHO ADVISEURS



RHO ADVISEURS

DATUM	15-12-2022
KENMERK	20191768.004
PROJECTLEIDER	ing. D.C.W. van Roij
OPDRACHTGEVER	Gemeente Oirschot
AUTEUR	Stephany Lie Twan Giesen Mink Enthoven
STATUS	Definitief



INHOUD

1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?	4
1.3 Leeswijzer	4
2. Plaats en kenmerken van het project	5
2.1 Plaats van het project	5
2.2 Kenmerken van het project	7
3. Kenmerken van de milieueffecten	12
3.1 Geluid	12
3.2 Luchtkwaliteit	13
3.3 Externe veiligheid	13
3.4 Bodem en water	13
3.5 Ecologie	15
3.6 Cultuurhistorie, aardkundige waarde en archeologie	17
3.7 Aanlegwerkzaamheden	17
3.8 Cumulatie	17
3.9 Mitigerende maatregelen	17
4. Conclusie	18
Bijlagen	19
Bijlage 1 – Verkenning randweg Oirschot	19
Bijlage 2 – Projectmodel gemeente Oirschot bijstelling verkeersmodel	20
Bijlage 3 – Akoestisch onderzoek	21
Bijlage 4 – Onderzoek luchtkwaliteit	22
Bijlage 5 – Onderzoek stikstof	23
Bijlage 6 – Natuurcompensatieplan	24
Bijlage 7 – Inrichtingsplan	25
Bijlage 8 – Nee, tenzij-toets	26
Bijlage 9 – Quicksan Wet natuurbescherming	27
Bijlage 10 – Aanvullend ecologisch onderzoek	28
Bijlage 11 – Ecologisch activiteitenplan	29
Bijlage 12 – Memo onderbouwing externe werking licht en geluid op NNB	30

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

In de huidige situatie ondervinden de inwoners van Oirschot hinder door sluipverkeer van en naar de A58. Met name bij files op de A58 is de kern van Oirschot een populaire sluiproute voor automobilisten. Dit leidt tot onveilige verkeerssituaties op de wegen in het zuidelijke deel van Oirschot. Vanwege de ervaren verkeersoverlast in het zuidoostelijk deel van Oirschot is de afgelopen jaren gezocht naar een oplossing. Uit studies is gebleken dat een nieuwe weg tussen de Kempenweg en Eindhovensedijk het meest bijdraagt aan het verminderen van verkeersoverlast in het zuidelijk deel van Oirschot. De gemeenteraad heeft daarom besloten een verbindingsweg aan te leggen tussen de rotonde Kempenweg/De Kemmer en de Eindhovensedijk, ongeveer ter hoogte van De Kriekampen. De aanleg van de verbindingsweg staat niet op zichzelf. De verbindingsweg heeft raakvlakken met onder andere de toekomstige realisatie van de Groene Corridor tussen Eindhoven en Oirschot, de aanleg van tweerichtingenfietspad aan de westzijde van de Kempenweg richting het centrum en de verbreding van de A58. Om de realisatie van de nieuwe verbindingsweg mogelijk te maken is een nieuw bestemmingsplan opgesteld.

In het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een autoweg m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer (Besluit milieueffectrapportage, Bijlage onderdeel D1.1). De beoogde ontwikkeling maakt een weg van circa 1,5 kilometer mogelijk en blijft daarmee ruim onder de drempelwaarde. Dit betekent dat een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' noodzakelijk is, waarvoor dit document is opgesteld.

1.2 Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?

In een m.e.r.- beoordeling wordt getoetst of een m.e.r. procedure doorlopen moet worden. De wettelijke regeling voor de m.e.r.-beoordeling gaat uit van het principe 'nee, tenzij'. Dat wil zeggen dat een m.e.r.-procedure alleen noodzakelijk is, als sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen' die het betreffende project voor het milieu kan hebben. Daarbij moet het bevoegd gezag rekening houden met de omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling, te weten:

- de plaats van het project;
- de omvang van het project;
- de kenmerken van de potentiële milieueffecten, in samenhang met de eerste twee criteria.

Het bevoegd gezag dient een m.e.r.-beoordelingsbeslissing te nemen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is. Bij de beoordelingsbeslissing worden de effecten van mogelijke mitigerende maatregelen meegenomen. Deze beslissing wordt als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.

1.3 Leeswijzer

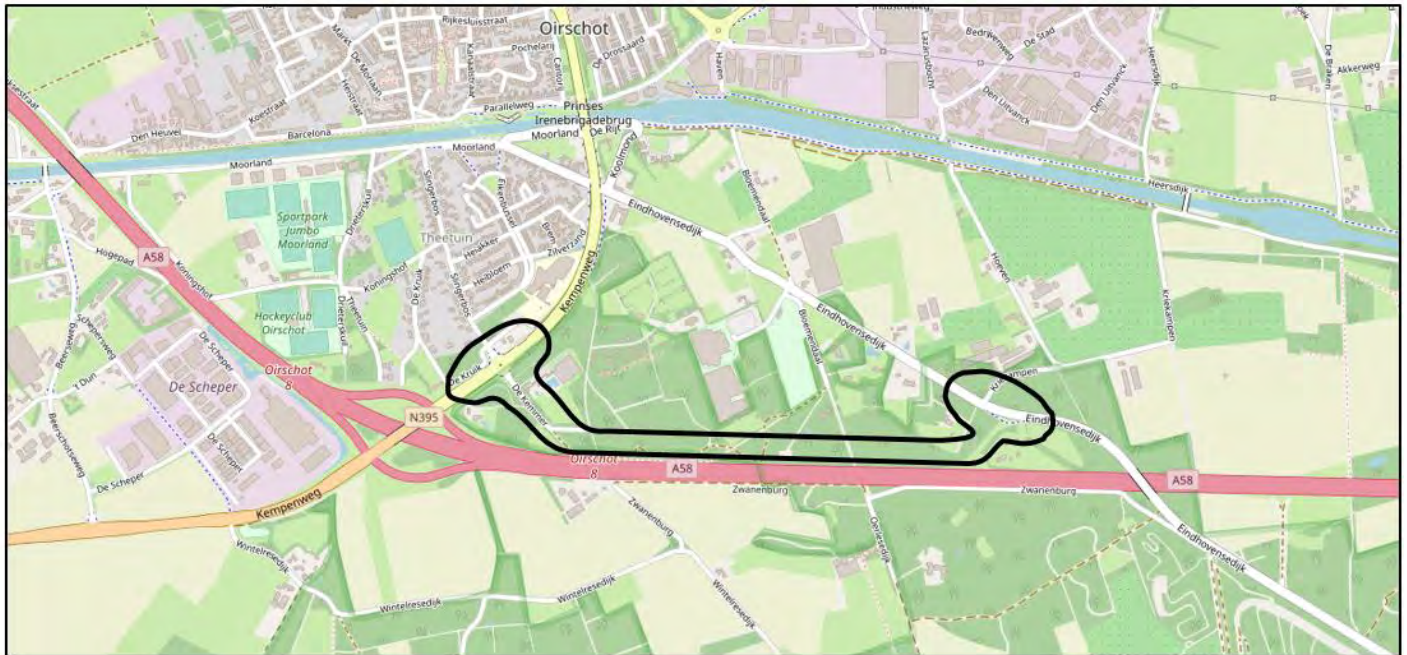
Deze m.e.r.-beoordelingsnotitie:

- beschrijft in hoofdstuk 2 de plaats en omvang van het project;
- licht in hoofdstuk 3 de verwachte effecten voor de verschillende milieueffecten toe;
- geeft ten slotte in hoofdstuk 4 de conclusie weer voor de m.e.r.-beoordeling.

2. PLAATS EN KENMERKEN VAN HET PROJECT

2.1 Plaats van het project

Het tracé van de toekomstige verbindingsweg komt te liggen ten zuiden van de kern Oirschot, direct ten noorden en grotendeels parallel aan de A58. Het gebied wordt gekenmerkt door natuur- en bosgebied afgewisseld met agrarische gronden en enkele woningen. In de directe omgeving liggen enkele sport- en recreatiefuncties, zoals Laco sportcentrum Oirschot, Speelbos de Kemmer, Sportcentrum De Kemmer en vakantiepark Latour. Ook zijn in het gebied hardloopparcours en mountainbikeroutes aanwezig. In figuur 2.1 is de ligging weergegeven.

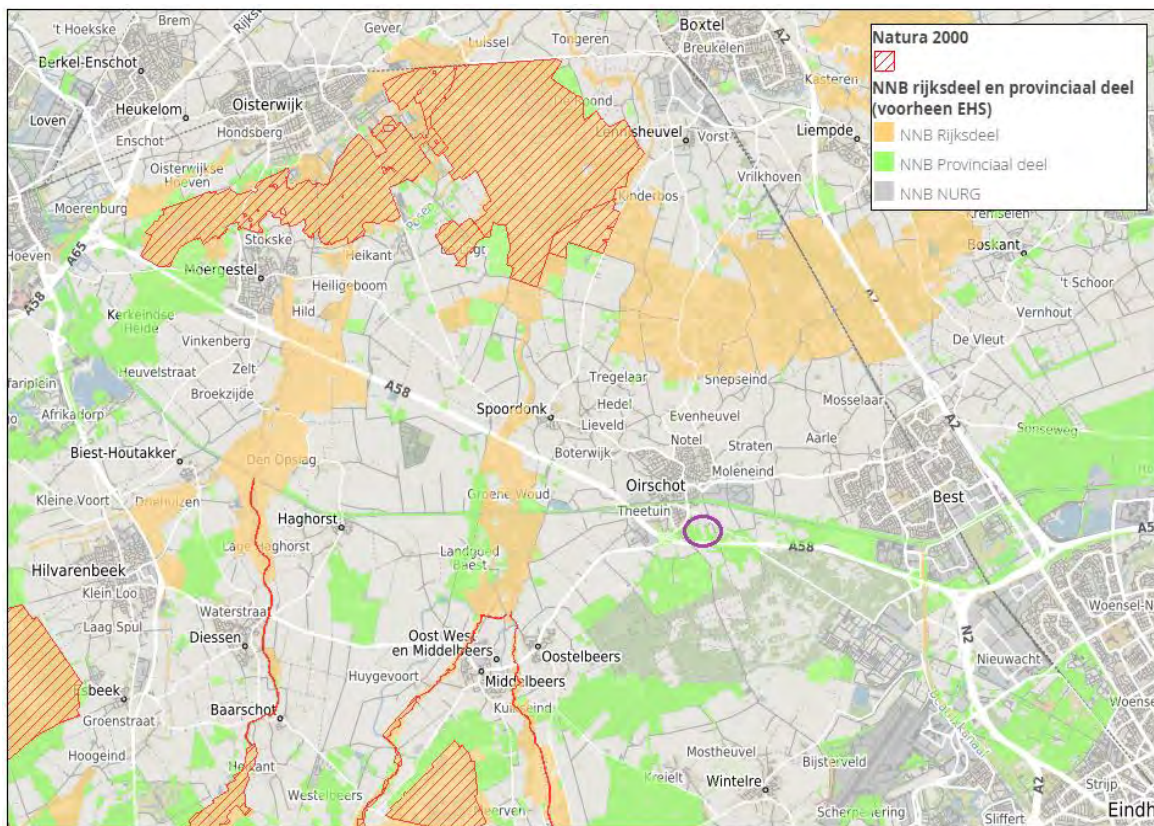


Figuur 2.1 Ligging tracé nieuwe verbindingsweg en omgeving

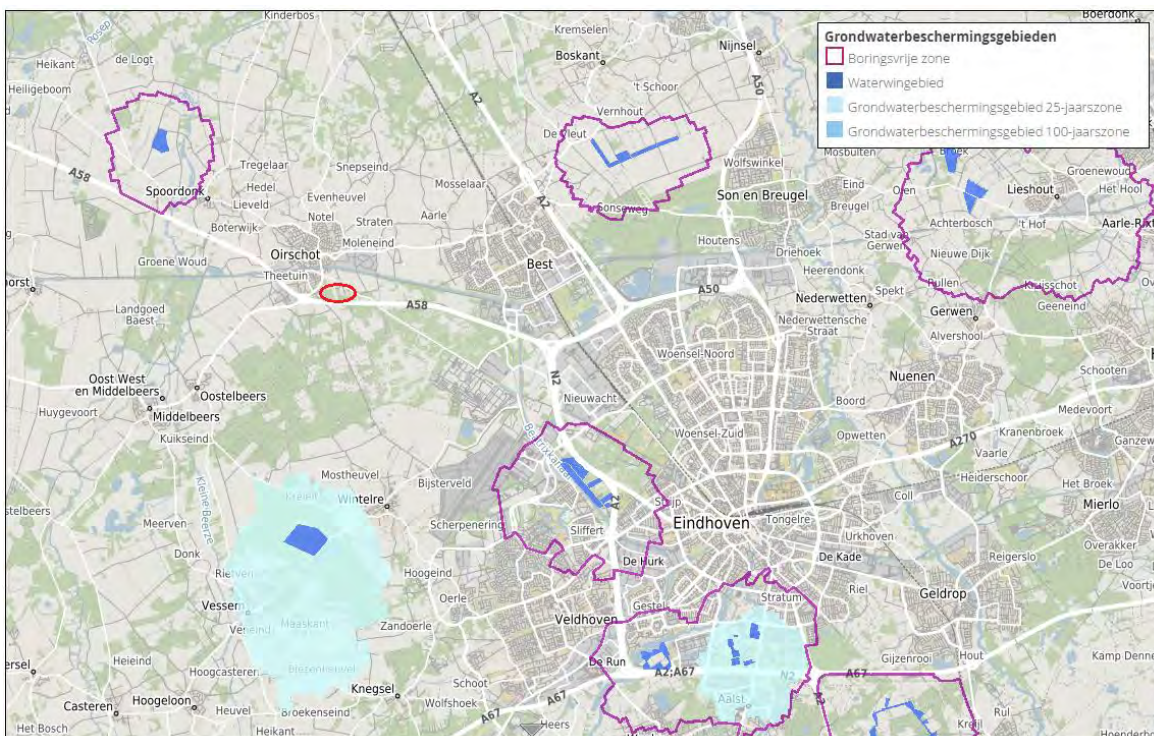
Ligging plangebied ten opzichte van beschermde gebieden

Het plangebied kent conform het bestemmingsplan 'De Kemmer' (vastgesteld 25-09-2012) de functieaanduiding 'archeologische waarden'. Het plangebied is deels aangeduid als 'Categorie 4: Gebied met hoge verwachting' op de gemeentelijke Erfgoedkaart. Dit betekent dat een vrijgestelde diepte voor bewerking geldt van 50 centimeter en een vrijgestelde oppervlakte voor onderzoek van 500 m². Het plangebied is niet gelegen in een gebied met hoge cultuurhistorische waarde. Het plangebied is niet gelegen binnen een aardkundig waardevol gebied.

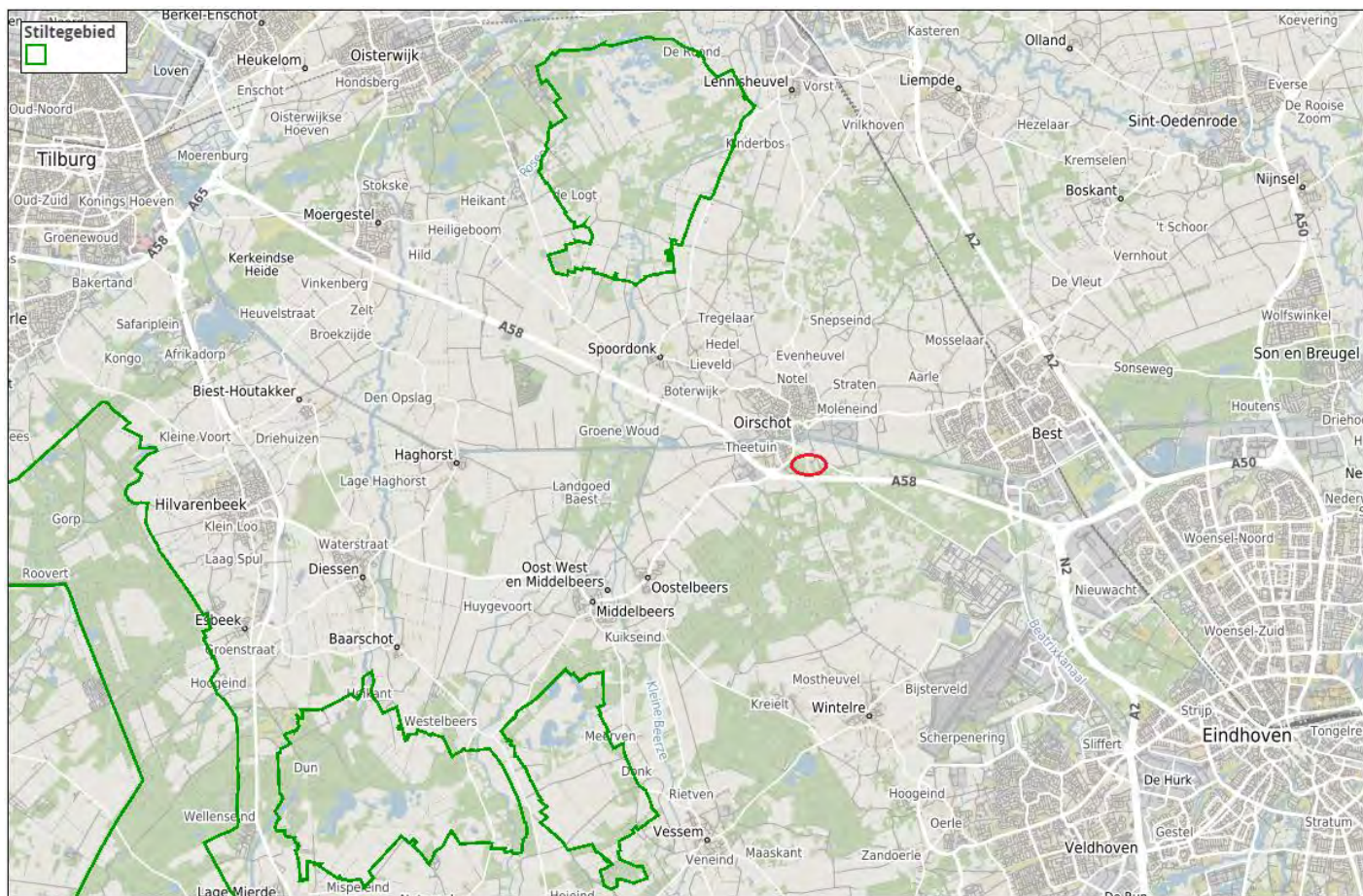
Het plangebied is niet gelegen binnen Natura 2000-gebied. De dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden zijn gelegen op circa 6 kilometer en betreffen de gebieden 'Kampinga & Oisterwijkse Vennen' en 'Kempenland-West'. Het plangebied is wel gelegen binnen het Natuurnetwerk Brabant (figuur 2.2). Het project is niet gelegen binnen waterwin- of grondwaterbeschermingsgebieden (figuur 2.3) of een stiltegebied (figuur 2.4).



Figuur 2.2 Ligging plangebied (paarse cirkel) ten opzichte van Natuurnetwerk Brabant en Natura 2000-gebied (bron: Provincie Noord-Brabant)



Figuur 2.3 Ligging plangebied (rode cirkel) ten opzichte van grondwaterbeschermingsgebieden (bron: Provincie Noord-Brabant)



Figuur 2.4 Ligging plangebied (rode cirkel) ten opzichte van stiltegebieden (bron: Provincie Noord-Brabant)

2.2 Kenmerken van het project

Ten zuiden van de kern Oirschot wordt een nieuwe verbindingsweg gerealiseerd, die de Kempenweg en Eindhovensedijk met elkaar verbindt. Het doel van dit tracé is het verbeteren van de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en de leefbaarheid in het zuidoostelijk deel van Oirschot. Er is een onderzoek uitgevoerd naar de haalbaarheid van de aanleg van een nieuw tracé, het onderzoek is te vinden in bijlage 1. In het rapport wordt geadviseerd om te kiezen voor de variant 'Heersdijk boven'. Deze variant heeft het grootste verkeerseffect en komt het meest tegemoet aan de hierboven geformuleerde doelstellingen.

Uit de globale beoordeling van de omgevingseffecten van de mogelijke tracékeuzes, is gebleken dat er onderling weinig verschillen zijn.

Tevens is in dit haalbaarheidsrapport het effect beoordeeld van een volledige randweg, dat wil zeggen een nieuwe weg tussen de Kempenweg, Eindhovensedijk en Bestseweg. In het rapport wordt hierover geconcludeerd dat een volledige randweg slechts een beperkt oplossend vermogen heeft voor de doorstroming op de Bestseweg en Kempenweg, terwijl de kosten voor realisatie hiermee fors hoger worden geraamd. De gemeenteraad heeft daarom expliciet besloten om niet te kiezen voor een volledige randweg, maar te kiezen voor alleen een nieuwe verbindingsweg tussen de Kempenweg en Eindhovensedijk volgens variant 'Heersdijk boven' (zie figuur 2.5).



Figuur 2.5 Voorkeursvariant tracé 'Heersdijk boven' uit rapport 'Verkenning randweg Oirschot'

Het nieuwe tracé wordt gerealiseerd parallel aan de noordzijde van de A58. De nieuwe verbindingsweg zal aansluiten op de Kempenweg ter hoogte van de rotonde Kempenweg/De Kemmer en via het huidige tracé van de weg 'De Kemmer' parallel aan de noordzijde van de A58 worden doorgetrokken in oostelijke richting. Middels een T-kruising sluit de verbindingsweg vervolgens aan op de Eindhovensedijk, iets ten zuidoosten van De Kriekampen.

In de huidige situatie worden de sport-/recreatievoorzieningen van Laco en het speelbos ontsloten via De Kemmer. Deze zullen in de beoogde situatie worden ontsloten via de nieuwe verbindingsweg. Ook de kynologenclub, met een oefenveld tussen de tennisbanen van Sporthal De Kemmer en de nieuwe verbindingsweg, zal hun toegangsweg met poort behouden. Deze zal aansluiten op de nieuwe verbindingsweg. Voor de overige functies in het gebied, zoals sporthal De Kemmer en La Tour, verandert er niets in de ontsluitingssituatie. Die behouden hun ontsluiting via de Eindhovensedijk.

Het doel van de aanleg van de verbindingsweg is het ontlasten van de Eindhovensedijk binnen de bebouwde kom door het verkeer vanaf de Kempenweg om te leiden naar het deel Eindhovensedijk buiten de bebouwde kom. Daarnaast zal door een nieuwe verbinding tussen de Kempenweg en de Eindhovensedijk het verkeer ter plaatse op een betere manier kunnen worden afgewikkeld. In dit gebied bevindt zich aan de Kempenweg een middelbare school, dit planvoornemen heeft ook gevolgen voor de routes van de scholieren.

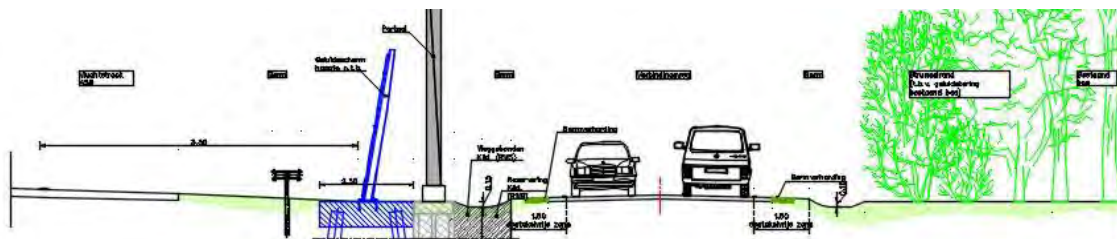
Functies en profiel van de verbindingsweg

De verbindingsweg krijgt de functie erftoegangsweg type I buiten de bebouwde kom, met een maximum snelheid van 60 km/uur. De rijbaanbreedte bedraagt 6,0 m en de weg krijgt een onderbroken kantmarkering als 1 - 3 m streep, een en ander conform de CROW-richtlijnen 'Handboek wegontwerp 2013 - Erftoegangswegen'. Ook krijgt de weg een greppel ten behoeve van waterafvoer.

Een belangrijke wens vanuit de gebiedsdialog is om het totale profiel zo smal mogelijk te houden. Er geldt als randvoorwaarde dat bermen minimaal een breedte van 2,5 m hebben als uitwijkmogelijkheid en voor afwatering, waarmee de profielbreedte op 11,0 m uitkomt.

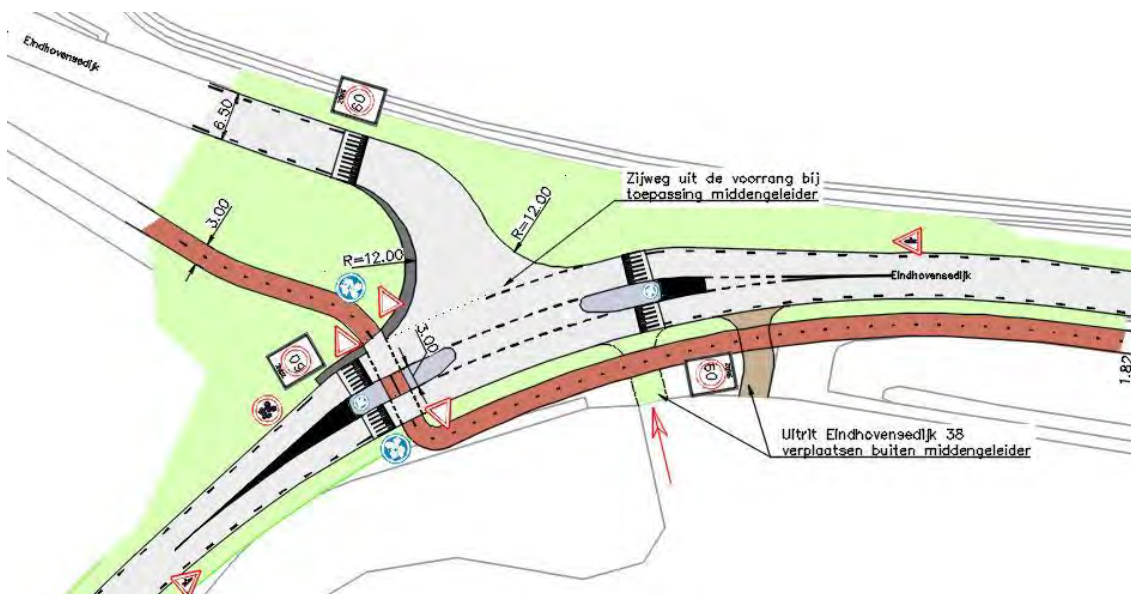
De weg wordt niet toegankelijk voor fietsers. Er worden in het traject (met uitzondering van het gedeelte Kempenweg - Laco en Speelbos) geen fietsers als bestemmingsverkeer verwacht. Ten aanzien van het doorgaande en recreatieve fietsverkeer is het de bedoeling dat deze gebruikt maakt van de toekomstige groene corridor tussen Oirschot en Eindhoven.

De verbindingsweg wordt een geasfalteerde weg met een maximumsnelheid van 60 km/uur zonder gescheiden rijstroken. Tussen het tracé van de verbindingsweg en de A58 zal door Rijkswaterstaat te zijner tijd een geluidscherm worden opgetrokken. Navolgend is een principeddoorsnede van de weg weergegeven, hier is dit beoogde scherm al opgenomen.



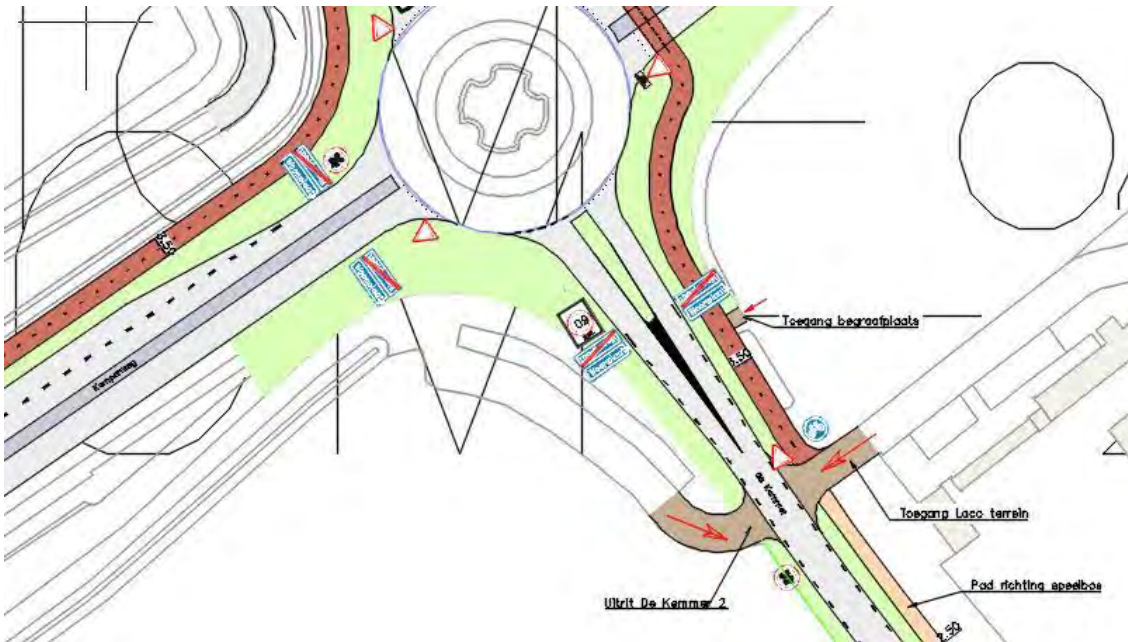
Figuur 2.6 Principe doorsnede verbindingsweg

Aan de oostzijde krijgt de verbindingsweg een aansluiting op de bestaande Eindhovensedijk. Het noordelijk deel van de Eindhovensedijk wordt hierbij ondergeschikt aansloten op de doorgaande route verbindingsweg – Eindhovensedijk. Deze hoofdroute wordt voorzien van middeneilanden aan weerszijden. De maximumsnelheid op de Eindhovensedijk blijft 80 km/uur.



Figuur 2.7 Aansluiting Eindhovensedijk

Aan de westzijde volgt de verbindingsweg het tracé van de bestaande De Kemmer. Parkeren en fietsverkeer zijn niet meer toegestaan op de rijbaan en de wegbreedte zal worden aangepast.



Figuur 2.8 Wijziging De Kemmer

Ontsluiting

Aansluiting verbindingsweg op bestaande rotonde Kempenweg

In de schetsontwerpfase is nader onderzocht in hoeverre de bestaande enkelstrooksrotonde voldoet als aansluiting. Uit de berekeningen blijkt dat de verzadigingsgraad in zowel de ochtend- als de avondspits in 2030 0,75 bedraagt. Dit betekent dat de rotonde de hoeveelheid verkeer in 2030 af kan wikkelen, ook als de verbindingsweg in gebruik is.

Aansluiting verbindingsweg op Eindhovensedijk

In het voortraject zijn enkele opties in beeld geweest voor de aansluiting van de verbindingsweg op de Eindhovense dijk. Hierbij vormt omvorming van de Eindhovensedijk tot groene corridor een belangrijke factor. Zoals eerder geconcludeerd door MTD Landschapsarchitecten kan voor een vlotte en veilige verkeersafwikkeling worden volstaan met een gelijkwaardige T-kruising. Deze oplossing legt de nadruk op de doorgaande route verbindingsweg - Eindhovensedijk richting Eindhoven. Verkeer van rechts heeft hierbij voorrang. Het westelijke gedeelte van en naar Oirschot wordt in de toekomst vooral gebruikt door bestemmingsverkeer en fietsers en zal via een uitbuiging aantakken op de verbindingsweg.

Verkeer

De gemeente Oirschot heeft in 2016 onderzoek uit laten voeren naar de haalbaarheid van de aanleg van een nieuw tracé nabij de Eindhovensedijk, de verbindingsweg. Beoogd wordt om middels het omleiden van doorgaand verkeer buiten de kom de verkeerssituatie binnen Oirschot te verbeteren. De raad van State heeft besloten dat verkeersonderzoeken beperkt geldig zijn. Daarom is door Goudappel Coffeng in 2021 een nieuwe berekening gemaakt. Het volledige rapport is opgenomen in bijlage 2. Het rapport Projectmodel gemeente Oirschot betreft een actualisatie van de eerder door Sweco gemaakte modelberekeningen ten behoeve van de ruimtelijke procedures. Hiervoor is gebruik gemaakt van het meest recente regionale verkeersmodel (BBMA) en zijn de infrastructurele wijzigingen sinds 2017 verwerkt. De voor het project verbindingsweg belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de modelberekeningen van 2017 zijn: 60 km/uur in plaats van 80 km/uur op Eindhovensedijk en de verbindingsweg en Eindhovensedijk - Oirschotsedijk ter hoogte van het Beatrixkanaal “geknipt” voor autoverkeer. Als gevolg van deze wijzigingen is de route via de Eindhovensedijk minder aantrekkelijk geworden en trekt de verbindingsweg wat minder verkeer dan in het oude verkeersmodel.

Op de Eindhovensedijk binnen de bebouwde kom is een forse afname te zien ten opzichte van de referentiesituatie. Er mag geconcludeerd worden dat het doorgaande verkeer volledig ontmoedigd is. Het nieuwe tracédeel laat een vergelijkbare,



maar iets lager toename zien als de afname op de Eindhovensedijk. Op de A58 is een kleine toename zichtbaar, dat het overige deel van de verschuiving is. Dit ligt in lijn met de afname dat het deel Eindhovensedijk buiten de bebouwde kom laat zien. Dit betreft doorgaand verkeer dat ondanks de nieuwe verbinding ontmoedigt wordt om over de Eindhovensedijk te rijden.

3. KENMERKEN VAN DE MILIEUEFFECTEN

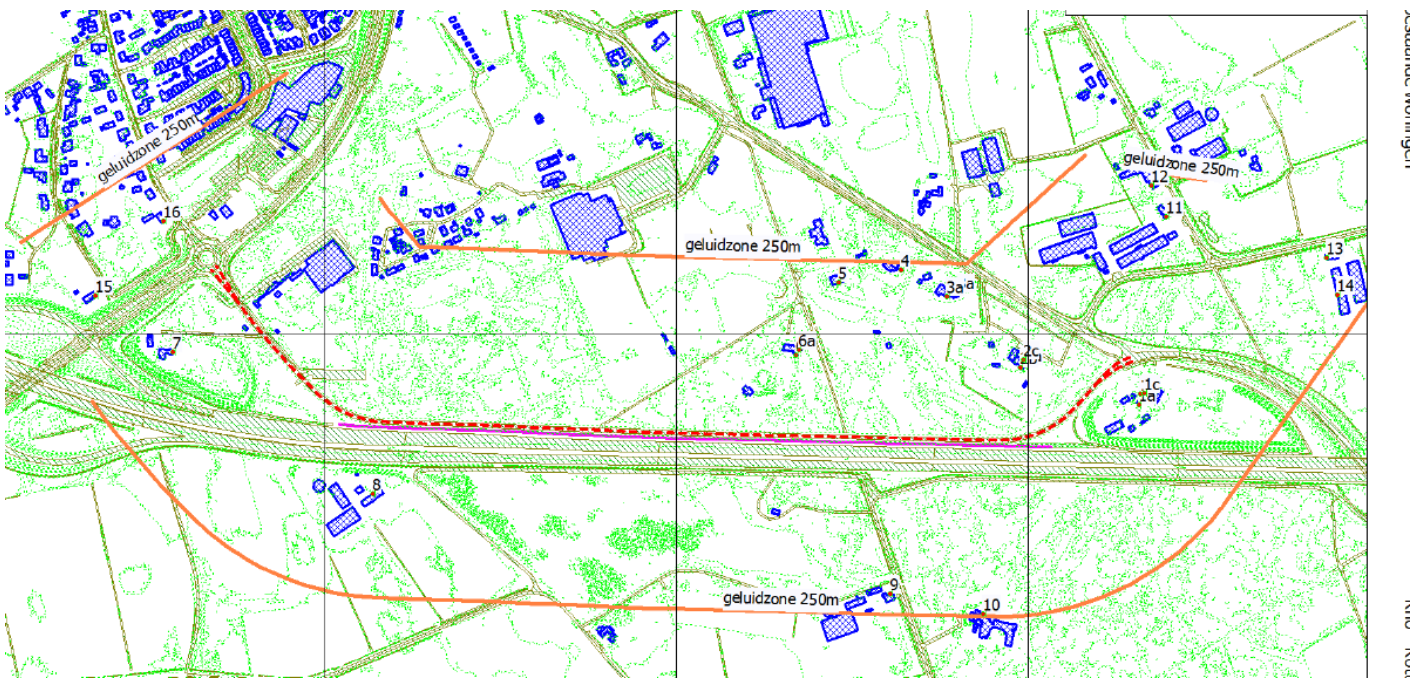
In dit hoofdstuk worden de belangrijkste milieueffecten van de beoogde ontwikkeling beschreven. Het is gebruikelijk de milieueffecten van de beoogde situatie te vergelijken met de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie inclusief autonome ontwikkelingen.

3.1 Geluid

Om na te gaan of er sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat ten gevolge van de nieuwe weg en van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder is een akoestisch onderzoek uitgevoerd, zie bijlage 3. In het akoestisch onderzoek is de geluidbelasting berekend op de bestaande woningen ten gevolge van het verkeer op de nieuwe verbindingsweg tussen de Kempenweg en de Eindhovensedijk. Ook zijn de gevolgen van de wijzigingen aan de Eindhovensedijk en De Kemmer voor de geluidbelasting op de bestaande woningen berekend. Het gaat om de volgende situaties:

1. Wijzigen De Kemmer;
2. Realiseren T-aansluiting Eindhovensedijk

Er wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op de bestaande woningen ten gevolge van het verkeer op de nieuwe verbindingsweg, de hoogst berekende geluidbelasting is 43 dB op de woningen Eindhovensedijk 36 en 38. De ligging van de woningen binnen de zone van de nieuwe weg, is weergegeven in onderstaande figuur (cijfers). Verwacht wordt dat de achtergrondwaarde bij deze woningen hoger zal zijn vanwege verkeer op de A58.



Figuur 3.1 Ligging woningen binnen geluidszone van nieuwe verbindingsweg

De wijzigingen aan de Eindhovensedijk en De Kemmer leveren geen toename van de geluidbelasting van 2 dB of meer op de bestaande woningen in het onderzoeksgebied op. Er is daardoor geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder of sprake van een hoorbare toename van geluid.

Er is geen sprake van een uitstralingseffect omdat op de aangrenzende wegen geen sprake is van een significante verkeers-toename.

Significant negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling kunnen dan ook worden uitgesloten, er zijn geen mitigerende maatregelen nodig.

3.2 Luchtkwaliteit

De nieuw aan te leggen Verbindingsweg kan een verslechtering van de luchtkwaliteit tot gevolg hebben voor nabij gelegen woningen. In het kader van de Wet milieubeheer dient onderzocht te worden of de luchtkwaliteit ten gevolge van de aanleg van de Verbindingsweg voldoet aan de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof. In dit kader is een berekening naar de luchtkwaliteit uitgevoerd middels het programma Geomilieu STACKS. In bijlage 4 is het onderzoek opgenomen, navolgend zijn de resultaten en conclusie weergegeven:

Resultaten toetspunten

De concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} en het aantal overschrijdingsdagen voor PM₁₀ zijn berekend ter plaatse van de A58. In tabel 3.1 zijn de hoogste rekenresultaten weergegeven voor de nieuwe verbindingsweg. In de bijlagen 5, 6 en 7 van het onderzoek is een volledige uitdraai van de resultaten weergegeven. Op basis van de resultaten kan worden geconcludeerd dat in alle situaties ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer;

Tabel 3.1 Rekenresultaten worst case situatie, rekenjaar 2021

weg	stof	worst-case 2021
nieuwe verbindings- weg	NO ₂ jaargemiddelde	20,7 µg/m ³
	PM ₁₀ jaargemiddelde	18,5 µg/m ³
	PM _{2,5} jaargemiddelde	11,4, µg/m ³
	PM ₁₀ overschrijdingsdagen	7

Uit de resultaten van het onderzoek wordt geconcludeerd dat de grenswaarden voor luchtkwaliteit in de worst-case situatie niet wordt overschreden ter plaatse van omliggende woningen. De berekende waarden liggen ruimschoots onder de wettelijke grenswaarden. Daarnaast nemen de concentraties luchtverontreinigende stoffen ter plaatse van de Eindhovensedijk sterk af. Op deze weg is in de toekomstige situatie immers sprake van een forse daling van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van de realisatie van de nieuwe verbindingsweg. Ter plaatse van zowel het plangebied als de directe omgeving zal na de ontwikkeling uit het oogpunt van luchtkwaliteit sprake zijn van een aanvaardbaar woon-en leefklimaat.

3.3 Externe veiligheid

De nieuwe weg zelf is geen (beperkt) kwetsbaar object. Ook zal de weg in de toekomst geen onderdeel uitmaken van het Basisnet en zal geen vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg plaatsvinden. De weg is derhalve geen risicovolle bron. Significant negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling kunnen daarmee worden uitgesloten.

3.4 Bodem en water

Bodem

Voor de beoogde ontwikkeling zal een bodemonderzoek uitgevoerd worden, waarmee bepaald wordt of er sprake is van bodemverontreiniging. Mocht dit het geval zijn, dan zal deze vervuilde grond gesaneerd worden wat een positief effect kan opleveren. Het gebruik van de weg levert geen risico voor de bodem op. De bouwstoffen moeten voldoen aan de eisen vanuit het bodembesluit. Significant negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling kunnen daarmee worden uitgesloten.

Water

Het plangebied maakt geen deel uit van een grondwaterbeschermings- of waterwingebied. In het gebied bevinden zich enkele B-watgangen, deze zullen niet aangepast worden met de beoogde ontwikkeling. De toename van het verhard oppervlak bedraagt ca. 8.000 m². Dit valt binnen de algemene regels van het Waterschap. De totaal benodigde compensatie bedraagt 8.000 m x 1 x 0,06 m = 480 m³. Hergebruik is in deze situatie niet op doelmatige wijze mogelijk, waardoor vasthouden en infiltreren de voorkeursoptie wordt. Over de gehele lengte van het tracé wordt een voorziening aangelegd voor het opvangen en infiltreren van hemelwater. De inhoud per strekkende meter, bij 6 m wegbreedte dient 6*0,06 = 0,36 m³/m te zijn.

Gezien de zandige grondslag kan er van uitgegaan worden dat lediging plaatsvindt door infiltratie. Voor de doorlatendheid van (berm)gras wordt in de regel uitgegaan van een waarde van 0,30 tot 0,50 m per dag, mits de ondergrond een gelijke of hogere doorlatendheid heeft. Een waterspiegel van 0,15 m is derhalve binnen 24 uur geïnfiltreerd in de bodem. Er vindt geen afvoer of overloop naar A, B of C watgangen plaats. Bij overbelasting kan het water oppervlakkig afstromen richting het bosgebied wat ook in eigendom is van de gemeente en hier geen overlast veroorzaakt. Dit kan echter alleen op locaties waar het bos lager ligt dan de verbindingsweg. De hoogteligging ten opzichte van de A58 enerzijds en het bosgebied anderzijds en het hoogteverloop in lengterichting dienen nog vastgesteld te worden. Dit bepaalt grotendeels de mogelijkheden voor overloop naar lager gelegen gebied. Dit dient in een later stadium verder uitgewerkt te worden. Volgens de AHN gegevens ligt in de huidige situatie het bosgebied ca. 0,60 m hoger dan de berm van de snelweg A58. Dit dient nog door een meting geverifieerd te worden.

De afwateringsvoorzieningen aan de zijde van de A58 kunnen niet overlopen naar omliggend gebied zonder wateroverlast op de rijbaan. Om in een noodoverlaat te voorzien, dienen hier op enkele locaties kolken geplaatst te worden met een uitloop richting het bosgebied of naar de bergingsvoorziening aan de zijde van het bosgebied.

Deze verlaagde berm t.b.v. de waterberging wordt glooiend afgewerkt en kan eenvoudig met het bermenbeheer meegenomen worden. De vormgeving past bij het landelijke karakter van de rijbaan en de omgeving. Bovendien is deze voorziening minder gevoelig voor verstopping door bladeren e.d. dan een systeem met kolken en riolering en tevens aantrekkelijker qua aanlegkosten.

Door de geringe diepte en de geringe hoeveelheid water, wordt er vanuit gegaan dat de voorziening geen beperking vormt voor het inpassen van toekomstige kabels en leidingen. In dat opzicht wordt de voorziening dus als een holle berm en niet als een watergang gezien.

Variant 1 : dakprofiel

Het voorkeursprofiel is tonrond/dakprofiel, vanuit wegbeheer gezien, waarbij het water tweezijdig afstroomt. Per zijde wordt 0,18 m³ / m opgevangen. Hiertoe wordt aan beide zijden de berm komvormig afgewerkt zodat een nuttige inhoud van 0,18 m³ ontstaat. Deze 'kommen' zijn 1,5 m breed en 0,15 m diep en vallen buiten de obstakelvrije zone, maar binnen de standaard berm breedte van 2,50 m. Er is derhalve geen extra ruimte benodigd voor deze voorziening.

Variant 2 : profiel op één oor

Bij een profiel op één oor watert de verharding eenzijdig af richting het bosgebied. Aan de boszijde wordt een zaksloot voorgesteld. Hiermee kan tevens een deel van het (mogelijke) hoogteverschil tussen het bosperceel en de A58 worden opgevangen.

Aandachtspunten bij de verdere uitwerking van de afwatering:

- Verticaal alignement: hoe verloopt het lengteprofiel en dienen er nog aanvullende maatregelen getroffen te worden om de berging te benutten (dammen).

Er is een stikstofberekening uitgevoerd met het rekenprogramma Aerius-calculator, de volledige berekening is terug vinden in bijlage 5. Op basis van berekeningen met Aerius Calculator van de aanleg- en gebruiksfase blijkt dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot een depositietoename op verzuringsgevoelige habitats binnen Natura 2000.

De resultaten van de berekeningen zijn toegevoegd aan de berekening in bijlage 5. Op basis van deze analyse, die is gebaseerd op worst-case uitgangspunten, is aangetoond dat het zonder meer mogelijk is om de beoogde ontwikkeling uit te voeren binnen de kaders van de Wet natuurbescherming.

Natuurnetwerk Brabant

De nieuwe verbindingsweg ligt deels binnen de grenzen van het Natuurnetwerk Brabant. Het deel waarin het plangebied is gelegen betreft met name natuurbeheertype N16.03 Droog bos met productie. Ter compensatie van het deel natuurnetwerk dat verloren gaat is een perceel aangewezen waar vervangende natuur wordt gerealiseerd (zie figuur 3.2). Het nieuwe perceel wordt opgenomen binnen de grenzen van het natuurnetwerk. In een natuurcompensatieplan (bijlage 6) en een inrichtingsplan (bijlage 7) is de invulling van het nieuwe perceel uitgewerkt volgens de kaders volgend uit de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant. Externe effecten op het Natuurnetwerk als gevolg van de nieuwe verbindingsweg zijn onderzocht in een nee, tenzij-toets (bijlage 8). Uit de toets blijkt dat alleen ten aanzien van geluid- en lichthinder mogelijk verstoringen kunnen plaatsvinden. Voor de overige aspecten is hinder op het NNB niet aan orde. De aspecten geluid- en lichthinder worden nader onderbouwd in de memo onderbouwing externe werking licht en geluid op het NNB (bijlage 12). Hieruit blijkt dat er ook ten aanzien van geluid- en lichthinder de beoogde ontwikkeling niet leidt tot nadelige effecten op het NNB. Ten aanzien van geluidhinder is de geluidcontour in beeld gebracht van de verbindingsweg en de A58. Het geluid afkomstig van de A58 is maatgevend. Verder wordt een deel van het nieuwe wegtracé uitgevoerd zonder straatverlichting. Hiermee verdere verstoring door verlichting tegengegaan.



Figuur 3.2 Ligging compensatieperceel

Soortenbescherming

Door Econsultancy is een quickscan Wet natuurbescherming uitgevoerd, zie bijlage 9. Hieruit blijkt dat voorafgaand aan de uitvoering van de plannen middels aanvullend veldonderzoek duidelijkheid dient te worden verkregen omtrent de functie van de onderzoekslocatie voor boomvalk, buizerd, havik, ransuil, sperwer, wespandief, zwarte wouw, vleermuizen (verblijfplaatsen, foerageergebied en vliegroutes), bunzing, hermelijn, wezel, steenmarter, eekhoorn, levendbarende hagedis, hazelworm, bruine eikenpage en kartuizer anjer.

Het aanvullend onderzoek is inmiddels ook verricht door Econsultancy (bijlage 10). Tijdens het aanvullend ecologisch onderzoek zijn beschermde functies van de bunzing, wezel, steenmarter, das, alpenwatersalamander, kamsalamander en

poelkikker aangetroffen op de onderzoekslocatie en/of in de directe omgeving daarvan. Voor deze soorten zijn maatregelen noodzakelijk om overtreding van de Wet natuurbescherming te voorkomen. De maatregelen zijn vastgelegd en nader uitgewerkt in een ecologisch activiteitenplan (bijlage 11) en voorgelegd aan het bevoegd gezag via een ontheffingsaanvraag. Door het nemen van de juiste maatregelen kunnen belangrijke nadelige ecologische gevolgen worden voorkomen. Het bevoegd gezag toetst hierop. De ontheffingsaanvraag is door GS van provincie Noord-Brabant ontvangen op 6 juli 2022 (kenmerk: Z/178550).

3.6 Cultuurhistorie, aardkundige waarde en archeologie

Cultuurhistorie

Het plangebied is niet gelegen in een gebied met hoge cultuurhistorische waarde en er is geen bestaande monumentale of cultuurhistorisch waardevolle bebouwing aanwezig binnen het plangebied. Significant negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling kunnen daarmee worden uitgesloten.

Archeologie

De gemeente Oirschot heeft het thema Archeologie als integraal onderdeel opgenomen in het Bestemmingsplan Buitengebied. Op basis van de gemeentelijke Erfgoedkaart zijn 5 dubbelbestemmingen opgenomen in het bestemmingsplan voor gebieden met een hoge archeologische waarde. Het plangebied is deels aangeduid als 'Categorie 4: Gebied met hoge verwachting' in . Dit betekent dat op basis van de regels zoals beschreven in bestemmingsplan Buitengebied een vrijgestelde diepe voor bewerking geldt van 50 centimeter en een vrijgestelde oppervlakte voor onderzoek van 500 m². De gronden die op de Erfgoedkaart zijn aangeduid met 'Categorie 4: Gebied met hoge verwachting' zullen worden bestemd met de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 4'. Daarmee worden de eventueel aanwezige archeologische waarden beschermd. Voorafgaand aan de aanleg van de randweg zal archeologisch onderzoek worden uitgevoerd om de mogelijkheid van archeologische resten ter plaatse uit te sluiten. Hiermee kunnen negatieve effecten uitgesloten worden.

3.7 Aanlegwerkzaamheden

Gelet op de tijdelijkheid van de aanlegwerkzaamheden kunnen blijvende negatieve milieueffecten uitgesloten worden. Tevens zal vanwege de kleinschaligheid en de locatie, ook geen sprake zijn van significante negatieve milieueffecten, zoals geluid- en stofoverlast, ten tijde van de werkzaamheden.

3.8 Cumulatie

De aanleg van de verbindingsweg staat niet op zichzelf. De verbindingsweg heeft raakvlakken met onder andere de toekomstige realisatie van de Groene Corridor tussen Eindhoven en Oirschot, de aanleg van tweerichtingenfietspad aan de westzijde van de Kempenweg richting het centrum en de verbreding van de A58. Deze ontwikkelingen samen vallen onder de drempelwaarden uit het Besluit milieueffectrapportage, waardoor een m.e.r. procedure niet hoeft te worden doorlopen. Voor de andere ontwikkelingen wordt een aparte meldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld. Voor de beoogde ontwikkeling is daarmee geen sprake van relevante cumulatie.

3.9 Mitigerende maatregelen

- De toename van het verhard oppervlak bedraagt ca. 8.000 m². De totaal benodigde compensatie bedraagt 8.000 m x 1 x 0,06 m = 480 m³. Over de gehele lengte van het tracé wordt een voorziening aangelegd voor het opvangen en infiltreren van hemelwater.

- 
- Vanwege het voorkomen van beschermde diersoorten rondom de locatie voor de nieuwe verbindingsweg is het nodig mitigerende maatregelen te nemen. Deze maatregelen zijn reeds uitgewerkt in een ecologisch activiteitenplan en voorgelegd aan het bevoegd gezag in de vorm van een ontheffingsaanvraag. Een ontheffing is benodigd voordat de werkzaamheden met mogelijke negatieve gevolgen voor beschermde soorten worden opgestart. Het ecologisch activiteitenplan is bijgevoegd in bijlage 11. De ontheffingsaanvraag Wnb voor soorten is door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant ontvangen op 6 juli 2022 (kenmerk: Z/178550).

4. CONCLUSIE

Uit deze notitie blijkt dat de aard en omvang van het project niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen leid, mits de genoemde mitigerende maatregelen worden uitgevoerd. Met inachtneming van deze maatregelen is het doorlopen van een volledige m.e.r.-procedure niet noodzakelijk.



BIJLAGEN

Bijlage 1 – Verkenning randweg Oirschot

(separaat bijgevoegd)



Bijlage 2 – Projectmodel gemeente Oirschot bijstelling verkeersmodel

(separaat bijgevoegd)



Bijlage 3 – Akoestisch onderzoek

(separaat bijgevoegd)



Bijlage 4 – Onderzoek luchtkwaliteit

(separaat bijgevoegd)



Bijlage 5 – Onderzoek stikstof

(separaat bijgevoegd)



Bijlage 6 – Natuurcompensatieplan

(separaat bijgevoegd)



Bijlage 7 – Inrichtingsplan

(separaat bijgevoegd)



Bijlage 8 – Nee, tenzij-toets

(separaat bijgevoegd)



Bijlage 9 – Quicksan Wet natuurbescherming

(separaat bijgevoegd)



Bijlage 10 – Aanvullend ecologisch onderzoek

(separaat bijgevoegd)



Bijlage 11 – Ecologisch activiteitenplan

(separaat bijgevoegd)



Bijlage 12 – Memo onderbouwing externe werking licht en geluid op NNB

(separaat bijgevoegd)