

Verbindingsweg Kempenweg- Eindhovensedijk

Participatieverslag 2e fase VO-DO

Datum: 5 juli 2023
Auteur(s): M. Siecker / D. van Roij

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Proces en bouwvolgorde	5
3. Omgevingsscan	6
4. Participatieruimte	7
5. Gevolgde proces	8
6. Participatie: gebiedsdialog fase 2	9
7. Vervolg en planning	21

1. Inleiding

De verbindingsweg tussen de Kempenweg en de Eindhovensdijk dient een aantal doelen:

- Voor de Kempenweg: verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid Kempenweg en aansluitingen;
- Voor het stuk Eindhovensdijk-Moorland: verbeteren verkeersveiligheid en leefbaarheid, verminderen doorgaand verkeer en het ontwikkelen van de Groene corridor;
- Voor het Slingerbos: het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid, en het verminderen van doorgaand verkeer.

De verbindingsweg maakt deel uit van het Mobiliteitsprogramma Oirschot Blijvend Verbonden. Dit programma zorgt voor afstemming en samenhang tussen de verschillende (deel-)opgaven binnen dit programma. Op grond van de gebiedsdialoog naar aanleiding van het schetsontwerp van de verbindingsweg is de scope van de opgave als volgt bepaald en opgebouwd:

Opgave verbindingsweg:

- Aansluiting Kempenweg (rotonde/fietsstructuur/tankstation)
- Wegprofiel
- Aansluiting Eindhovensdijk

Opgave door verbindingsweg:

- Bushaltes Kempenweg
- Parkeren carpool en bezoekers Laco
- Fietspad (1-zijdig westelijk; 2-richtingen)

Het participatieproces is het gevolg van eerdere gebiedsdialoog met gebruikers en bewoners van het gebied De Kemmer en de wijk Moorland in de eerste fase (2019-2020) van de verbindingsweg over de randvoorwaarden van het ontwerp vanuit de omgeving. Hieruit zijn een aantal uitgangspunten gekomen, zowel verkeerskundig als civieltechnisch, voor het eerste ontwerp van de weg. Dit is geland in het schetsontwerp van de verbindingsweg, dat door de raad van de gemeente Oirschot is vastgesteld op 1 juni 2021 en waarbij het uitvoeringskrediet is gevoteerd.

Uitwerking schetsontwerp

De raad heeft op 1 juni 2021 het uitvoeringskrediet voor de realisatie van de verbindingsweg beschikbaar gesteld. Binnen het ontwerp van de verbindingsweg Kempenweg-Eindhovensdijk moesten nog een tweetal opgaven in overleg met de omgeving worden uitgewerkt, namelijk de locatie van de bushaltes Kempenweg en het parkeren carpoolplaats en bezoekers zwembad, sportschool en speelbos. Nadat hierover met alle betrokken partijen (omwonenden/wijk, school, provincie, vervoerder, tankstation) overleg is gevoerd, heeft het college op 29 maart 2022 besloten om de bushaltes overeenkomstig het schetsontwerp te handhaven op de met verkeerslichten geregelde oversteekplaats op de Kempenweg. Een alternatieve oplossing van de bushaltes achter het tankstation bleek vanwege de vervoerder helaas niet haalbaar.

In overleg met Laco is vervolgens een oplossing gevonden voor het parkeren ten behoeve van het Laco-complex (zwembad en sportschool) en het speelbos e.o., zowel ten behoeve van de reguliere parkeerbehoefte als het parkeren op piekdagen. Vervolgens heeft het college op 5 juli 2022 deze parkeeroplossing geaccordeerd en heeft ook Laco ingestemd met deze oplossing.

Het schetsontwerp ziet er daarmee als volgt uit:



Afbeelding 1 Schetsontwerp verbindingsweg

Bouwteam

Na de uitwerking van het schetsontwerp en het opstarten van de voor het werk benodigde wijzigingen van het bestemmingsplan, is er begin 2022 een bouwteam geformeerd. In dit bouwteam zijn de gemeente Oirschot, adviseurs en de aannemer verenigd met als doelstelling om efficiënt en duurzaam samen op te trekken, bij de verdere uitwerking van de plannen en bij de realisatie van het project, binnen het taakstellende budget.

2. Proces en bouwvolgorde

Binnen het bouwteam is het schetsontwerp verder uitgewerkt tot voorontwerp (VO) en vervolgens tot definitief ontwerp (DO), waarbij ook de voor de realisatie benodigde onderzoeken en vergunningen worden verkregen. Dit noemen we de bouwteamfase. Aansluitend op de bouwteamfase wordt een realisatie overeenkomst gesloten voor de feitelijke aanleg van het werk in de realisatiefase.

Op basis van de scope van het werk en de benodigde bestemmingsplanwijziging op een deel van het werk is in bouwteamverband besloten om het werk in twee hoofdfases te gaan realiseren. De werkzaamheden binnen Fase 1 passen binnen het vigerende bestemmingsplan en zijn zodoende procedureel relatief snel uitvoerbaar. In fase 2 zijn meer procedurele belemmeringen die vertragend kunnen gaan werken. In onderstaande afbeelding is deze fasering aangegeven: in rode kleur is fase 1 en met paarse kleur is fase 2 aangegeven.



Afbeelding 2 Fasering verbindingsweg

	Fase 1 Kempenweg	Fase 2 Verbindingsweg Eindhovense dijk
Uitvoerings-scope	Aanpassingen bij aansluiting Kempenweg gericht op parkeren, realisatie bushaltes en veilige fietsverbindingen	Aanleg verbindingsweg en aansluiting op Eindhovense dijk inclusief het rooien en de compensatie van bomen.
Bouwteamfase Conditionering & Ontwerputwerking	- Het werk past binnen het vigerende bestemmingsplan - Er zijn geen grondaankopen nodig - Er zijn slechts beperkte vergunningen nodig met kortere procedures	- Bestemmingsplan wijziging noodzakelijk - Grondaankopen nodig - Intensief vergunningentraject onder meer door ecologie
Realisatiefase Aanleg	Extra aandacht voor deelfasering gewenst i.v.m. bereikbaarheid en veiligheid tijdens de uitvoering	Relatief eenvoudig uitvoerbaar met beperkte hinder voor het verkeer.

In het kader van deze notitie gaat het om de participatie en de omgeving van de 2^e fase.

3. Omgevingsscan

Omgeving Fase 2

Het tracé van de nieuwe verbindingsweg tussen Kempenweg en Eindhovensedijk verloopt grotendeels parallel aan de A58. Waarbij voor een smal wegprofiel is gekozen om de impact op het bosgebied te beperken. Naast enkele particuliere woningen in de directe omgeving zijn er verschillende sportverenigingen en recreatieve bedrijven gevestigd in het gebied. Met name Laco is hier een directe belanghebbende doordat zij voor hun bereikbaarheid volledig afhankelijk zijn van de verkeerskundige ontsluiting via de Kemmer op de rotonde Kempenweg. Naast de ontsluiting van de omliggende percelen is de Eindhovensedijk ook een belangrijke fietsverbinding richting Eindhoven. Tussen de Eindhovensedijk en zuidelijk van het Wilhelminakanaal zijn enkele agrarische bedrijven gevestigd die voor hun bereikbaarheid afhankelijk zijn van de Eindhovensedijk. Binnen deze fase is aandacht voor de natuur belangen en cultuurhistorische waarden.



Afbeelding 3 Omgevingsscan fase 2

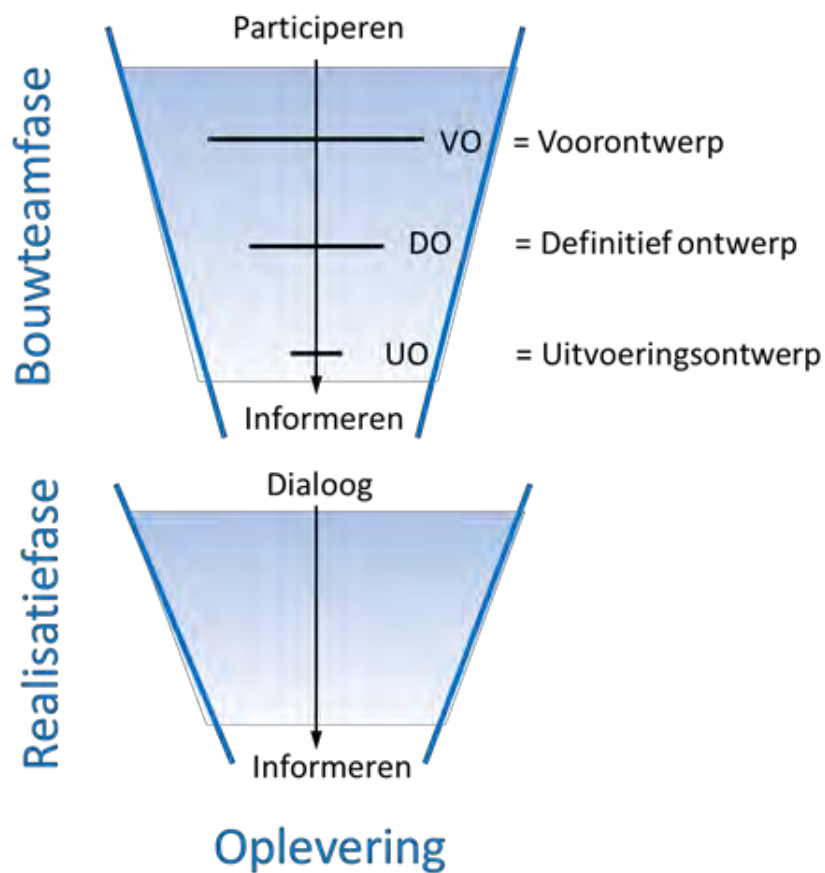
Technische afstemming

Voor de verdere uitwerking van het ontwerp is bovendien technische afstemming met inhoudsdeskundige shareholders geweest, beheerders, vergunningverleners, kabel en leidingen beheerders en rijks-waterstaat.

4. Participatieruimte

De projectscope en het taakstellende budget zijn door het gemeentebestuur vastgesteld. Bij de variantestudie en het opstellen van het schetsontwerp is er al een intensief burgerparticipatie traject doorlopen. Hiermee zijn de kaders voor de verdere uitwerking van het ontwerp in het bouwteam gesteld. Bij de uitwerking van het VO, DO naar UO in de bouwteamfase is de doelstelling dat bij ieder ontwerpstap de participatieruimte afneemt, en komt de nadruk steeds meer op het informeren van de omgeving te liggen. Vastgestelde doelen en gemaakte principe keuzes binnen het ontwerp staan hierbij vast, waarbij de participatie vooral gericht is op het optimaliseren van het ontwerp in het VO. Het toetsen van het ontwerp bij de stakeholders en shareholders op basis van het DO. Waarbij het UO uitsluitend nog een technische detail uitwerking is voor de uitvoering.

In de realisatiefase staat het ontwerp vast en is de communicatie uitsluitend gericht op een dialoog en het informeren van de omgeving over de werkzaamheden, verkeersmaatregelen en planning van het werk. Waarbij bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tijdens de uitvoering geborgd dienen te blijven.



Afbeelding 4 Participatieruimte per procesfase

5. Gevolgde proces

In de bouwteamfase van fase 2 is er een gebiedsdialogavond georganiseerd voor zowel het voorlopig ontwerp (17 april 2023) als het definitief ontwerp (26 juni 2023).

De doelstellingen voor deze bijeenkomsten waren de volgende:

- duidelijke kaders stellen over de projectscope en de reeds gemaakte keuzes en besluiten;
- welke participatieruimte is er voor stake- en shareholders in het VO en DO;
- ruimte bieden voor uiten van zorgen en wensen;
- in welke fase staan we en hoe ziet het tijdspad er verder uit.

De bijeenkomsten zijn opgesplitst in een informatief deel en interactief deel. Ontwerpvragestukken waar de participatieruimte zit, zijn toegelicht met voor- en nadelen en deze zijn vervolgens in stemming gebracht, waarbij mensen met stickers bij iedere vraag hun voorkeur hebben aangegeven voor 'Ja' of 'Nee'.

Vervolgens plenaire discussie met voor- en tegenstanders om waar mogelijk tot een collectief gedragen keuze te komen. Hiermee wordt de invloed van sterke individuele voorkeuren of belangen beperkt en wordt aan iedereen een stem te geven. Waarbij het collectieve algemene belang en de interactie tussen de stakeholders voorop staan.

6. Participatie: gebiedsdialog fase 2

6.1. Gebiedsdialog voorlopig ontwerp (VO)

Tijdens de gebiedsdialog over het voorlopig ontwerp zijn de verschillen aangegeven t.o.v. het eerdere schetsontwerp als volgt:

1. Toelichting op het tracé, functioneel ontwerp en profiel
 - o Het ontwerp voorziet in het verplaatsen van de huidige komgrens in zuidelijke richting. Hierdoor bestaat het tracé uit een deel binnen de bebouwde kom (50 km/uur) en een deel buiten de bebouwde kom (60 km/uur). De rijbaan is niet toegankelijk voor langzaam verkeer.
 - o In het profiel langs de A58 is rekening gehouden met een toekomstig geluidsscherm.
2. Kruising Eindhovensdijk
 - o Dit wordt een voorrangskruising voorzien van een plateau als attentieverhoging en een veilige oversteek voor langzaam verkeer
3. Parkeerterreinen bij De Kemmer / Laco
 - o Het bestaande particulier parkeerterrein van Laco wordt uitgebreid, en is buiten openingstijden afgesloten door een poort. Het nieuwe semi-openbare terrein voorziet in ca. 62 parkeerplaatsen. Deze wordt aan twee zijden afsluitbaar d.m.v. klappaaltjes. Het overloopterrein wordt natuurlijk ingericht en is afsluitbaar d.m.v. een slagboom. Deze gaat alleen open op drukke dagen.
 - o Laco beheert de sleutels van de klappaaltjes en de slagboom.
4. Groen, Flora en Fauna en cultuurhistorie
 - o De bosrand wordt gerooid, hiervoor komt natuurcompensatie op een andere locatie. Waar mogelijk worden bomen gehandhaafd, bijvoorbeeld bij het semi-openbare parkeerterrein.
 - o In het perceel van Bloemendaal nr. 4 bevindt zich een historische wielerved, waarvan de status nader is onderzocht door een gespecialiseerd adviesbureau. De baan heeft een verhoogde cultuurhistorische waarde, en men stelt voor om hier in het toekomstige tracé aandacht aan te geven.
 - o Voor het behoud van beschermde diersoorten (kleine zoogdieren en amfibieën) komen er in het projectgebied diverse voorzieningen zoals faunatunnels met toeleidende rasterschermen, marterhopen, takkenrillen en stobben.

Er is een 3D-animatie gepresenteerd van het tracé, en hoe deze is ingepast in de omgeving. Deze is ook te zien op de website www.oirschot.nl/verbindingsweg

Samenvatting reacties en discussie:

- Men vindt het jammer dat er twee (gevaarlijke) fietsoversteken zijn in het tracé tussen Eindhoven en Oirschot; één ter plaatse van het defensieoefenterrein ten zuiden van de A58 en de andere bij de nieuwe kruising Eindhovensdijk.

Bestuurlijke reactie

In het kader van de toekomstige Groene corridor wordt nagedacht over een (duurzaam) veilig fietstracé, maar voor dit moment moeten we aansluiten op bestaande fietspaden.

- Namens de atletiekvereniging wordt de opmerking gemaakt dat de trimbaan in het speelbos wel opgewaardeerd mag worden, o.a. door het plaatsen van nieuwe houten speel- en trainingsobjecten. Kan de gemeente hier een rol in spelen?

Bestuurlijke reactie

Deze vraag wordt in het kader van regulier beheer en onderhoud van de voorzieningen in De Kemmer opgepakt.

Met betrekking tot het voorlopig ontwerp (VO) zijn de volgende specifieke vragen gesteld:

A. Bent u voor de sobere inrichting van de toegang naar het speelbos? **Ja: 12 / Nee: 2**

Toelichting: sober betekent 'zo natuurlijk mogelijk', dus passend bij het bos

- o Picknicktafel in het speelbos
- o Graag heuveltjes toepassen voor bijvoorbeeld MTB'ers
- o Afvalbak voor hondenpoep plaatsen
- o Deze voorzieningen niet in het zicht plaatsen, mogen wat dieper in het bos

B. Bent u het er mee eens dat de parkeerterreinen langs de Kemmer en bij Laco buiten openingstijden met slagbomen en plaatjes worden afgesloten? **Ja: 11 / Nee: 2**

- o De zorg bestaat dat het terrein 's avonds wordt gebruikt door hangjongeren, dealers enzovoort. Ook kunnen de terreinen worden gebruikt als carpoolplek en het ophalen en brengen van seizoensarbeiders. Daarom het voorstel om deze afsluitbaar te maken.
- o Graag aandacht voor hygiëne en afval, zowel op de parkeerterreinen als het terrein achter de BP
- o Ook is er overlast op het overloopterrein, bijvoorbeeld als gevolg van wildkamperen.

C. Moet de oude wielerveding zichtbaar in het wegontwerp opgenomen worden? **Ja: 8 / Nee: 5**

- o Zichtbaar mag, maar wel veilig
- o Plaatsen informatiebord over de geschiedenis van de wielerveding, bijvoorbeeld bij het semi-openbare parkeerterrein
- o Objecten in de berm of grondwal
- o Graag alleen een markeringspunt en geen kunstwerk o.i.d.

Overige reacties op VO fase 2

Naar aanleiding van het VO voor fase 2 zijn er ook nog een aantal separate reacties binnengekomen. Deze reacties betreffen de volgende aspecten en onderwerpen, waarop als volgt wordt gereageerd:

1. Er is een Quick Scan gedaan van de aanwezige bomen aan de buitenzijde van het Laco terrein op basis waarvan een aantal bomen kunnen worden aangemerkt als 'bewaarbomen'. Deze bomen zo mogelijk inpassen in het ontwerp.

Bestuurlijke reactie:

Naar aanleiding daarvan zijn aan de westkant van Laco deze zgn. 'bewaarbomen' gemerkt door de aannemer in samenspraak met inspreker. Deze bomen zijn vervolgens ingemeten en ingepast in het ontwerp.

2. Er wordt een aantal suggesties gedaan voor de plaatsing en wijze van uitvoering van benodigde faunapassages ten behoeve van de gebiedsdialog.

Bestuurlijke reactie:

De exacte ligging en inrichting van de tunnels zal door de ecologische begeleider van het project worden uitgewerkt in het Ecologisch Werkprotocol. Hiervoor wordt o.a. de Leidraad Faunavoorzieningen gehanteerd. De ecologische maatregelen worden uitgevoerd onder begeleiding van een ecooloog. Met betrekking tot de te realiseren faunavoorzieningen kan al het volgende worden opgemerkt:

- De verdeling van marterhopen, takkenrillen en stobben:
Deze worden zo verspreid mogelijk aangebracht. Er is voldoende om de maatregelen op gemeentelijk eigendom langs de weg te plaatsen. De meeste marteractiviteit vindt in het noordoostelijke deel plaats, waar een drietal marterhoop/takkenril worden beoogd
- De aanleg van faunatunnels:
De combi das-marter-amfibieëntunnel is mogelijk. Hierdoor zijn minder tunnels benodigd. De tunnels worden aangelegd boven de grondwaterstand met een klein verhang van minimaal 1,5% zodat (regen)water niet blijft staan. De buizen dienen minimaal 40cm te zijn en met zand op de bodem aangebracht te worden.
- Het aantal, type en plaatsing van terugkeervoorzieningen:
Een combinatie van terugkeerluiken en insprongen als terugkeervoorzieningen is aan te bevelen vanwege de verschillende doelsoorten die langs de weg kunnen migreren. De onderlinge afstand tussen de terugkeervoorzieningen zal afgestemd worden op de gemiddelde afstand die de doelsoorten afleggen (bijlage 5 leidraad faunavoorzieningen).

- Aanleg van tijdelijk amfibieënscherm t.b.v. voorbereidende werkzaamheden vanaf mei 2023:
Afhankelijk van de medewerking van de particuliere eigenaren kan het scherm langs de hele weg worden aangelegd. Mocht niet zo zijn, zal deze alleen langs de openbare, gemeentelijke delen van de weg komen. Te zijner tijd zal nader worden bepaald hoe het scherm moet worden aangelegd, om functioneel te zijn (gewoon open laten aan één kant is uiteraard niet functioneel).
- 3. Ter voorkoming van snelheidsoverschrijding wordt voorgesteld om een plateau op het lange rechte stuk te realiseren. Als mogelijke locatie wordt aangedragen:



Afbeelding 5 Voorstel locatie plateau

Tussen punt 3 en punt 2 inventariseren we drie plaatsen als mogelijke locatie voor het plateau:

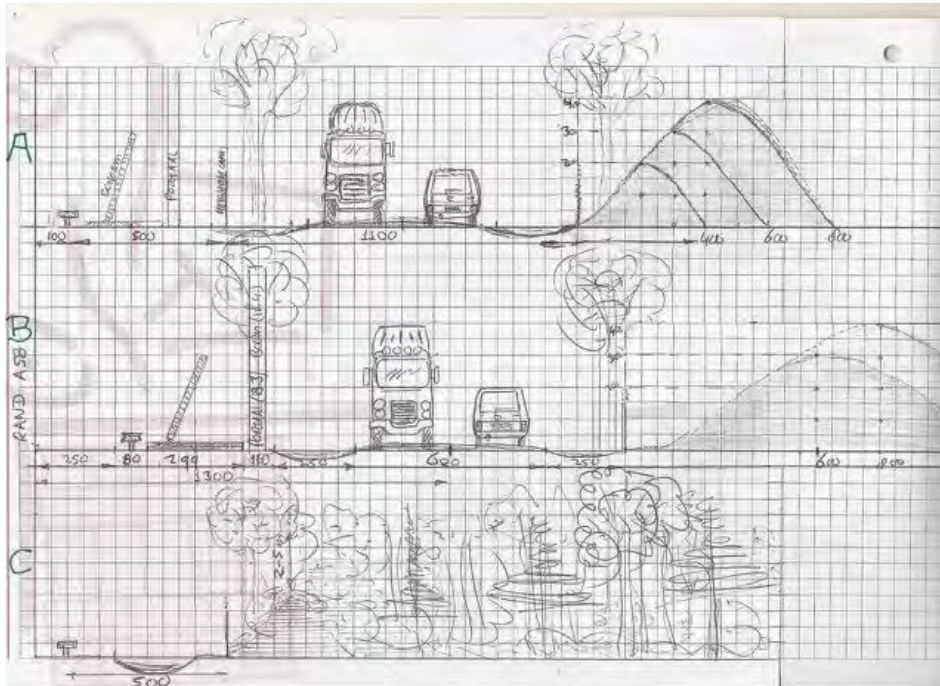
- Punt 3 op de hoek van het kynologenterrein en de smalle bospunt.
- De historische wielierbaan geprojecteerd op een plateau.
- Bij de laatste beuken van 't beukenlaantje (halverwege de punten 2 en 3)

Bestuurlijke reactie:

In het verleden zijn er in Oirschot op verschillende wegvakken snelheidsremmende maatregelen genomen, doch deze maatregelen hebben niet in alle gevallen de beoogde resultaten behaald. In dit geval wordt gevraagd om een reactie op een vermoeden van angst over een mogelijke toekomstige situatie.

In de toekomstige situatie zullen ca. 2000 voertuigen per dag gebruik maken van de verbindingsweg. De weg heeft de functie om verkeer vlot af te wikkelen om zo verkeer door de (woon)kern te vermijden. Een plateau kan juist zorgen voor een contraproductief effect, waar in andere situaties bovendien meldingen van gekletter en geluid van remmende en optrekkende voertuigen van worden gedaan. Wil een dergelijk verkeersplateau effect hebben op de rijnsnelheid dan zal een stevig plateau moeten worden gecreëerd van 12cm. Deze zal verlicht moeten zijn en om het plateau te benadrukken zouden er hekken nodig zijn die attentieverhogend werken en de locatie van het plateau beter benadrukken. Aangezien er op de nieuwe verbindingsweg niet mag worden gelopen of worden gefietst en er geen kruispunten zijn, ontbreken er risicovolle conflicten die een dergelijke snelheidsremmende maatregel rechtvaardigt. Er is in beginsel geen noodzaak toe. De genoemde streeplijnen ofwel de kantmarkering is inderdaad bedoeld om een vernauwend effect te creëren waardoor er langzamer gereden wordt. Ter voorkoming van structurele snelheidsoverschrijdingen zou eerder ingezet kunnen worden op verticale elementen langs de weg. De afstand tussen het genoemde punt 2 en 4 is zo'n 800 meter. In die situatie helpt een plateau niet. En dan is er alleen ter hoogte van dat ene plateau sprake van snelheidsremming. Alles overwegende zien wij op voorhand geen reden om een plateau te realiseren. In plaats daarvan zal wel het profiel van de historische wielierbaan in de rijbaan worden geaccentueerd, wellicht nog ondersteund door een attentieverhogende figuur in de berm of grondwal langs de weg.

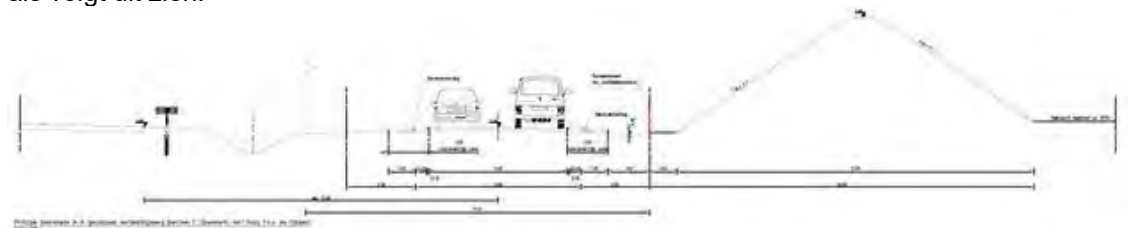
4. Er wordt voorgesteld om een buffer te maken van 4 meter hoog met een hellingshoek van ca. 45 graden aan de noordzijde van de verbindingsweg om zicht op het verkeer te ontnemen voor de particuliere percelen en gebruikers van de Kemmer, en zodoende tevens een geluid- en fijnstofbuffer te creëren. E.e.a. volgens onderstaande schets:



Afbeelding 6 Voorstel vormgeving grondwal

Bestuurlijke reactie:

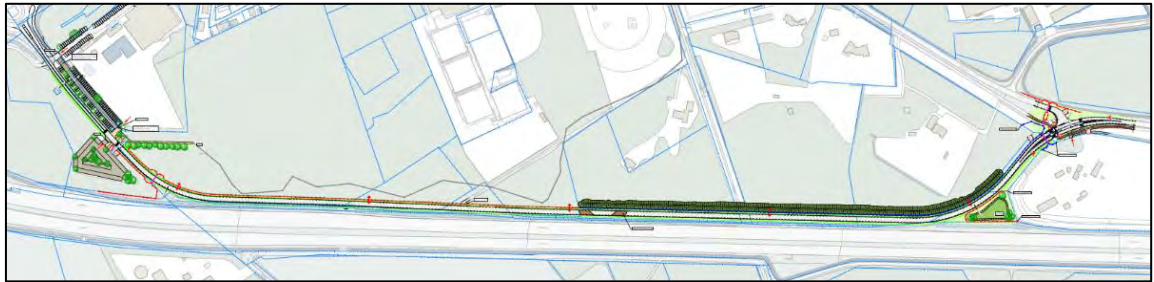
Allereerst zij opgemerkt dat uit de onderzoeken naar geluid, fijnstof en licht als gevolg van de verbindingsweg volgt dat geen wettelijke verplichting bestaat tot het nemen van maatregelen met het oog op de ruimtelijke aanvaardbaarheid, danwel tot het treffen van geluidwerende maatregelen als gevolg van geluid van de verbindingsweg. Om aan deze particuliere wens van een grondwal of buffer tegemoet te komen, wordt in overleg met grondeigenaren bekeken of een zandwal ten noorden van de verbindingsweg aangelegd kan worden. Dat kan er dan als volgt uit zien:



Afbeelding 7 Dwarsprofiel verbindingsweg, incl. grondwal

Deze grondwal komt op particulier eigendom te liggen en het (juridisch) beheer en (technisch en ecologisch) onderhoud komt geheel voor rekening en verantwoording van de desbetreffende eigenaar. In het door ons geschetste profiel is een flauwer talud aangehouden, omwille van stabiliteit en beperking van afschuiven grond. Er is nu een talud aangehouden van 2:3. Als de wens van de eigenaar is om een talud 1:2 te realiseren dan kan dat en is geheel voor rekening en risico van de eigenaar. De grondwal is voorzien ter hoogte van de particuliere percelen aan de noordzijde met inbegrip van het zgn. 'Beukenlaantje'. Dit zal dan mogelijk wel

ten koste gaan van een aantal beukenbomen ter plaatse. E.e.a. volgens onderstaande ontwerpschets:



Afbeelding 8 Definitief ontwerp verbindingsweg, incl. grondwal

5. Ten behoeve van een minimaal ruimtebeslag van de verbindingsweg wordt gevraagd of het mogelijk is binnen het profiel van de rijksweg A58 ruimtewinst te boeken door een andere vormgeving van het geluidsscherm.

Bestuurlijke reactie:

In de fase van het voorlopig wegontwerp heeft afstemming plaatsgevonden met Rijkswaterstaat Zuid-Nederland. Conform hun opgave dient de totale afstand (gerekend vanuit de kant verharding van de A58) ten minste 9,46 meter mogen bedragen. Deze minimale maatvoering van 9,46 meter is als uitgangspunt overgenomen in het wegontwerp.

Rijkswaterstaat is voornemens om het nog te plaatsen geluidsscherm in een A-profiel uit te voeren. In de dwarsdoorsnede op de tekening van het definitief ontwerp is dat ook weergegeven. Hiervoor is een ruimtebeslag van in totaal 2,06 meter nodig.

De vormgeving van het geluidsscherm is ingegeven vanuit InnovA58. Zij hebben gekozen voor een met 15 graden achterover hellend scherm voor betere geluidsabsorptie. Tevens wordt hiermee een vriendelijk, zich naar boven toe openend wegbeeld gecreëerd. Door het A-profiel kan ook de achterzijde (zijde richting verbindingsweg kerend) met planten begroeit worden, wat een groene uitstraling geeft.

De afstand tussen A58 en verbindingsweg wordt niet bepaald door de dimensionering van het geluidsscherm, maar door de portalen. De portalen komen in de toekomstige situatie met hun voet achter het geluidsscherm. Tussen portaal en kant verharding verbindingsweg ligt conform de ontwerptekeningen een ruimte van 1,93 meter. Hierbinnen is ruimte gereserveerd voor de noodzakelijke obstakelvrije zone en strook voor kabels en leidingen.

Op 22-05-2023 heeft overleg plaatsgevonden met Rijkswaterstaat waarin onder andere het ruimtebeslag voor het geluidsscherm en portalen is besproken. Dit heeft niet geleid tot andere inzichten. Qua ruimtebeslag zijn er geen mogelijkheden om deze verder te optimaliseren.

6. Er wordt aandacht gevraagd om twee variaties in boogstralen in/bij te tekenen in het VO en ook om het wielerveden plateau duidelijker aan te geven. Aan de hand van 3 boogstralen ($R=100$, $R=125$ en de nu ingetekende $R=150$) kan dan een totaalbeoordeling worden gegeven.

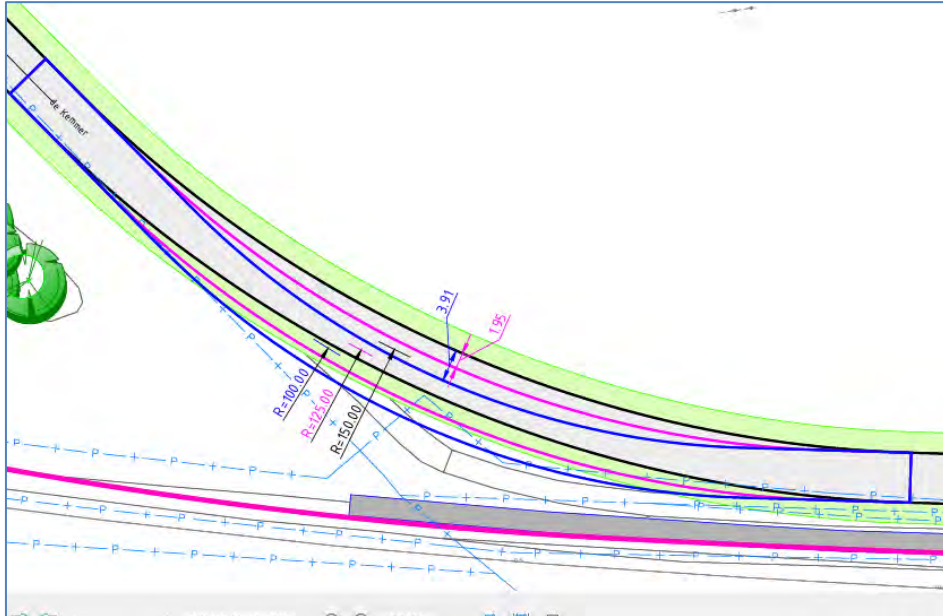
Bestuurlijke reactie:

Ten aanzien van de gevraagde reactie op een te realiseren plateau wordt verwezen naar onze reactie onder punt 3 in bovenstaande.

Vanuit de omgeving is de vraag voorgelegd wat de consequenties zijn bij het toepassen van de kleinere boogstralen $R = 125$ m en $R = 100$ m, onder andere om de ingreep in de omgeving te beperken. Daarover het volgende.

De verbindingsweg krijgt de functie Erftoegangsweg (ETW) Buiten de bebouwde kom met een maximum snelheid van 60 km/u. De uitgangspunten voor het wegprofiel en alignment zijn vastgelegd in de CROW Richtlijn Handboek Wegontwerp Erftoegangswegen.

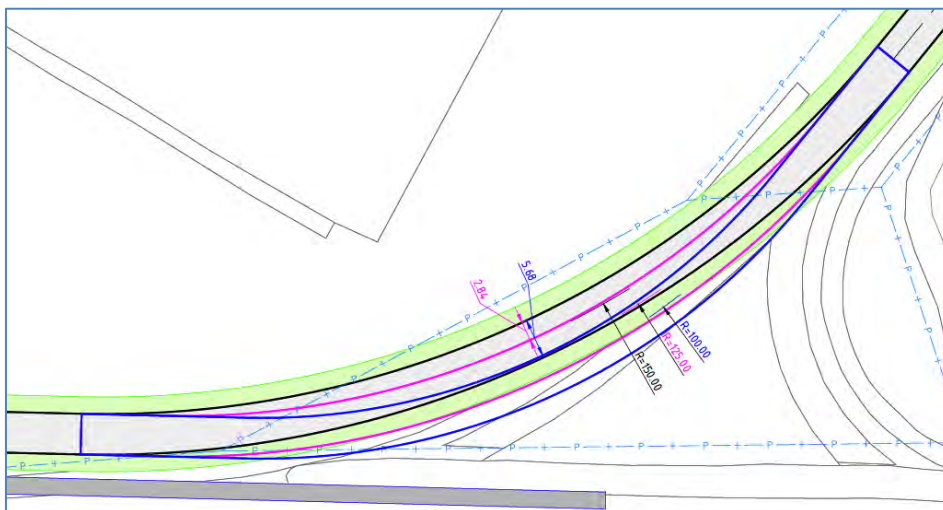
In een eerder stadium van de planvorming is het toepassen van nog kleinere boogstralen $R = 125$ m en $R = 100$ m reeds onderzocht. Let wel: dit is een afwijking van de ontwerprichtlijnen, en wordt er afbreuk gedaan aan een verkeersveilig ontwerp voor een ETW van 60 km/uur. Het toepassen van deze kleinere boogstralen leveren een zeer beperkte ruimtewinst op, terwijl afbreuk wordt gedaan aan de functionaliteit van de weg. Dit is als volgt weer te geven:



Afbeelding 9 Boogstralen westelijke bocht verbindingsweg

De kleinere boogstralen leiden tot de volgende verschuivingen van het profiel aan de westzijde:

- $R = 125$ m: 1,95 m
- $R = 100$ m: 3,91 m



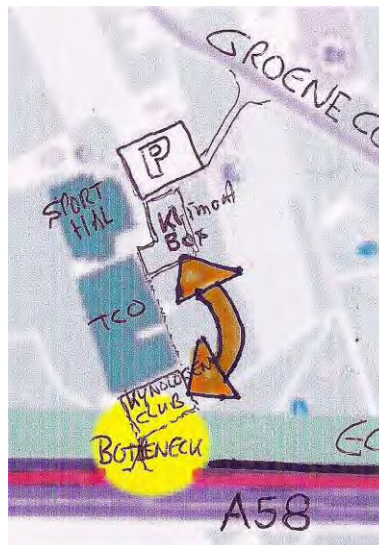
Afbeelding 10 Boogstralen oostelijke bocht verbindingsweg

De kleinere boogstralen leiden aan de oostzijde tot de volgende verschuivingen van het profiel:

- $R = 125$ m: 2,84 m
- $R = 100$ m: 5,68 m

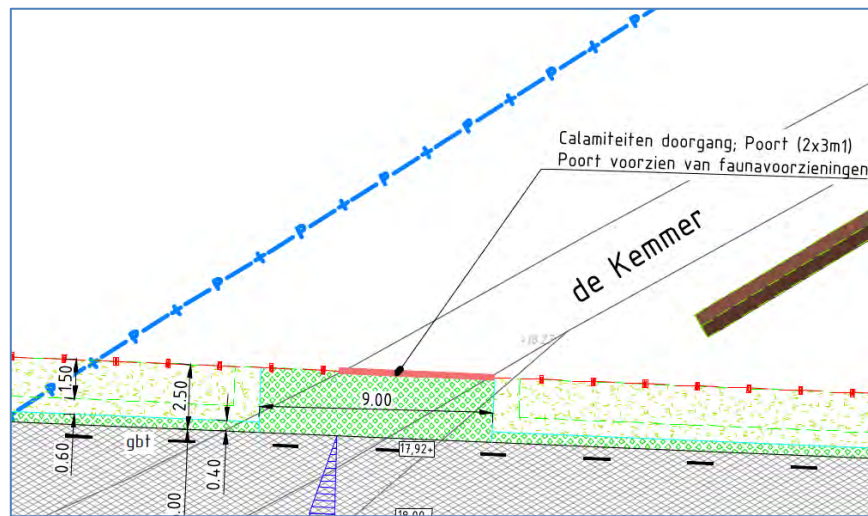
Omwillen van de ruimtelijke inpassing en het beperken van ruimtebeslag is in het ontwerp gekozen voor de minimaal vereiste boogstraal $R = 150$ m ter plaatse van de bocht aan de oostzijde (ter hoogte van perceel Eindhovensedijk 36) én de bocht aan de westzijde. Hiermee is een optimum gevonden tussen ruimtebeslag enerzijds, en verkeersveiligheid en rijcomfort anderzijds.

7. Er is gevraagd om de haalbaarheid te onderzoeken om twee gemeentelijke terreinen te 'swappen' en de ontsluiting van de kynologenclub te concentreren bij de parkeerplaats van sporthal de Kemmer, in plaats van te investeren in een ontsluiting aan de verbindingsweg, met alle nadelen van dien. Zie bijgevoegde schets:



Bestuurlijke reactie:

Het betreft hier een oplossingsrichting ten behoeve van een gebruiker van het gebied De Kemmer tussen het eigen terrein en de verbindingsweg. De ruimte tussen deze percelen bedraagt ongeveer 27 meter. Er is geen reden om op grond van ecologisch onderzoek danwel de ecologische begeleiding van het project verbindingsweg aan te nemen dat deze locatie een 'bottle-neck' voor natuur is. De grondwal wordt vooralsnog niet gerealiseerd ter hoogte van het bedoelde terrein (de grondwal loopt vanaf het particuliere perceel plaatselijk bekend als Bloemendaal 4 in oostelijke richting naar de Eindhovensedijk). Dus de bestaande situatie noch deze oplossing van een terreinswap maakt daarvoor iets uit. De gehele 'swap' van percelen kan buiten het ontwerp en realisatie van de verbindingsweg plaatsvinden en hoeft niet hierin integraal te worden meegenomen. Het enige raakvlak is een poort in het faunaraster en enkele grasbetontegels. Dit betreft een geringe aanpassing die ten allen tijden (zeker ook na realisatie) uitgevoerd kan worden. Zie onderstaande kaartuitsnede:



Afbeelding 11 Calamiteitenontsluiting ontwerp verbindingsweg

Oftewel: de wisseling van perceel kan parallel en los van het ontwerp en de realisatie van de verbindingsweg worden opgepakt.

Blijkens de reactie is e.e.a. besproken met het Groenplatform en de Bomenwerkgroep.

Daarom wordt voorgesteld de terreinverplaatsing in dat kader verder te bespreken en te onderzoeken en vanuit de bruikbaarheid van de voorzieningen in de Kemmer te beoordelen. Dan krijgt dit een zelfstandige beoordeling, maar los van de verbindingsweg.

6.2. Gebiedsdialogo definitief ontwerp (DO)

Tijdens de tweede gebiedsdialogoavond is het definitief ontwerp gepresenteerd, waarbij de reacties op het voorlopig ontwerp en de antwoorden op de gestelde vragen zijn verwerkt in het ontwerp.

De verschillende onderdelen zijn als volgt verwerkt:

- Tracé, functioneel ontwerp en profiel
Het ontwerp voorziet in het verplaatsen van de huidige komgrens in zuidelijke richting. Hierdoor bestaat het tracé uit een deel binnen de bebouwde kom (50 km/uur) en een deel buiten de bebouwde kom (60 km/uur). De rijbaan is niet toegankelijk voor langzaam verkeer. In het profiel langs de A58 is rekening gehouden met een toekomstig geluidsscherm.
- Parkeerterrein De Kemmer – Laco
 - o 62 parkeerplaatsen, semi-openbaar
 - o behoud bestaande bomen
 - o 'groene' vakken, waterdoorlatend
 - o afsluitbaar door middel van klappaaltjes
 - o tevens verbinding voor fietsers / MTB'ers van en naar speelbos
- Parkeerterrein – overloopterrein
 - o 90 parkeerplekken, alleen bij grote drukte in gebruik
 - o onverhard, open veld
 - o informele indeling m.b.v bomen
 - o plantsoen en losse boomstammen
 - o afsluitbaar met een slagboom
- Komgrens, entree speelbos
 - o nieuwe komgrens
 - o snelheidsremmer en oversteek voetgangers
 - o toegang speelbos: onverhard en informeel
 - o verhoging / heuveltjes voor MTB'ers

- Wadi zuidoostzijde
 - o wateropvang voor hemelwater rijbaan
 - o ook plek voor flora en fauna
 - o natuurlijke inrichting
- Kruising Eindhovensedijk
 - o Dit wordt een voorrangskruising voorzien van een plateau als attentieverhoging en een veilige oversteek voor langzaam verkeer
- Groen, Flora en Fauna en cultuurhistorie
 - o bosrand wordt gerooid, hiervoor komt natuurcompensatie
 - o aantal bestaande bomen gehandhaafd
 - o aanplant gebiedseigen bomen in en rond de parkeerplaatsen
 - o voorzieningen voor beschermde diersoorten:
 - zoogdieren: bunzing, wezel, steenmarter, das,
 - amfibieën: salamander en poelkikker
 - takkenrillen en stobbenwallen en marterhopen
 - Faunatunnels t.b.v. padden en klein zoogdieren
 - toeleidende rasters inclusief terugkeervoorzieningen

Met betrekking tot de gestelde vragen tijdens de dialoogavond over het voorlopig ontwerp, waarbij de aanwezigen werden uitgenodigd om mee te denken over de volgende specifieke punten, wordt de volgende terugkoppeling gegeven:

A. Bent u voor de sobere inrichting van de toegang naar het speelbos?

Ja: 12 / Nee: 2

Deze vraag werd bevestigend beantwoord: inpassing en afscherming speelbos met heuvels en mogelijk mountainbikeroute.

Bestuurlijke reactie:

Dit wordt overgenomen in het project en de precieze vormgeving wordt in het werk bepaald om bomen te behouden.

B. Bent u het er mee eens dat de parkeerterreinen langs de Kemmer en bij Laco buiten openingstijden met slagbomen en plaatjes worden afgesloten?

Ja: 11 / Nee: 2

Ook deze vraag werd bevestigend beantwoord: er bestond gedeelde zorg bij de aanwezigen over sociale veiligheid en rommel.

Bestuurlijke reactie:

Dit wordt overgenomen in het project en er worden voorzieningen aangebracht en in de basis wordt het parkeerterrein opgehouden. Op het moment dat er sprake is van herhaalde overlast, zal Laco actief gaan afsluiten.

C. Moet de oude wielerveding zichtbaar in het wegontwerp opgenomen worden?

Ja: 8 / Nee: 5

Over deze vraag bestond consensus bij de aanwezigen, mits dit verkeersveilig kan gebeuren.

Bestuurlijke reactie:

Dit wordt overgenomen in het project door het maken van een gekleurd wegdek zoals al in VO aangegeven, voorzien van een attentieverhogende figuur in het talud van de grondwal in de vorm van een wielrenner met het jaartal 1914 aangegeven.

Samenvatting reacties en discussie:

Naar aanleiding van deze toelichting op het ontwerp worden de volgende vragen gesteld, waarop bijgaande reactie wordt gegeven:

- Verzoek om bij de nieuwe aanplant ook bewust vruchtdragende bomen en struiken in te passen in het ontwerp bij het overloop P-terrein, gericht op foerageermogelijkheden voor de das en marterachtigen

Bestuurlijke reactie:

Dit is inpasbaar in de uitvoering.

- Verzoek om zo mogelijk meer groen bij ingang speelbos terug te plaatsen ook als compensatie binnen het gebied.

Bestuurlijke reactie:

Dit is slechts beperkt mogelijk, maar waar mogelijk wordt dit meegenomen in de uitvoering.

- Bij oversteek fietsers Eindhovensedijk is er een wens voor extra waarschuwingsmaatregelen in vorm van knipperbollen.

Bestuurlijke reactie:

Dit wordt niet meegenomen omdat de oversteek al veilig is ingericht met middengeleider en verlichting waarbij de snelheid al wordt beperkt en de verkeersintensiteit is ook beperkt, waardoor de oversteekbaarheid gewoon goed en veilig is.

- Er wordt opgemerkt dat de fietsoversteek bij de Eindhovensedijk gevaarlijk is, gelet op de hoge snelheid waarmee gereden wordt komende vanuit Eindhoven richting Oirschot. Een vrijliggend fietspad ten noorden van de Eindhovensedijk zou een veiliger oplossing bieden.

Bestuurlijke reactie:

In het kader van de toekomstige Groene corridor wordt nagedacht over een (duurzaam) veilig-fietstracé aan de noordzijde van de Eindhovensedijk, maar voor dit moment dient aangesloten te worden op bestaande fietspaden.

- Mogelijkheid wordt aangedragen om na de grondwal de lijn in het openbare bosgebied door te zetten met een omvangrijke stobbenwal.

Bestuurlijke reactie:

Er zal bij de uitvoering worden nagaan in hoeverre deze stobbenwal wenselijk is, ook met inachtneming van het beeld vanaf de weg, de bosbeleving en de brandveiligheid.

De reacties op de overige gestelde vragen zijn als volgt:

- Aan het begin van het speelbos zou een grote afvalkorf geplaatst moeten worden ter voorkoming van afvaldumping.

Bestuurlijke reactie:

Dit wordt zo mogelijk meegenomen in de uitvoering. Locatie en wenselijkheid is ook afhankelijk van gemeentelijke inzameldienst.

- Het gebruik en openingstijden van het semi-openbaar parkeerterrein dient duidelijk aangegeven te worden voor de gebruikers. Er dient verlichting bij de klaphekjes of -paaltjes te zijn i.v.m. de doorgaande fietsroute.

Bestuurlijke reactie:

Dit wordt meegenomen in de uitvoering.

Na deze gebiedsdialogavond is er nog één schriftelijke reactie binnengekomen van een deelnemer aan de gebiedsdialog, welke reactie is als volgt:

1. *Fase 1 verbindingsweg/Kempenweg (nabrander)*

Hoe kom je vanuit Moorland (neem Eikenbussel), lopend bij de bushalte aan de westkant van de Kempenweg? Om het Kempenhorst College heen lopen en over het dubbelzijdig fietspad? Moet er dan geen wandelpad langs het fietspad komen?

Bestuurlijke reactie:

In de dialoofase zijn de opties voor dit voetpad besproken en afgewezen en als onwenselijk door de omgeving aangemerkt. Ook de verkeerskundige van de gemeente heeft in de ontwerp-fase aangegeven geen noodzaak te zien. Kortom een wel overwogen keuze in de ontwerp-fase.

2. *Fase 1 verbindingsweg/Kempenweg (nabrander)*

Het oostelijk fietspad langs de Kempenweg tussen de bushalte en Laco zou open blijven voor fietsers uit de Kemmer, zodat deze niet twee keer de Kempenweg hoeven over te steken. Deze

blijkt nu toch afgesloten te zijn met rood-witte planken. Als de bedoeling is om scooters de Kempenweg op te sturen, dan zouden we dat liever door borden aangegeven zien, dan de doorgang voor fietsers te blokkeren. In het kader van het nieuwe Oirschotse Mobiliteitsplan wil men fietsers juist stimuleren en autoverbruik verminderen. Kan deze afsluiting vervangen worden door bebording?

Bestuurlijke reactie:

Het pad is n.a.v. reacties op het ontwerp fase 1 gehandhaafd. Hierbij is destijds al aangegeven dat het geen formeel fietspad is en ook zeker niet mocht worden. Er zijn recent schrikhekken geplaatst om dit ook te verduidelijken en het reguliere gebruik van de veilig ingerichte fietspaden aan de andere zijde van de Kempenweg te stimuleren. Dit ook mede op basis van de waarnemingen buiten. De geplaatste schrikhekken en het ontbreken van een formele aansluiting op de fietspaden dienen het informele karakter te benadrukken, maar kan nog wel benut worden. Het blijft nog wel een punt van aandacht vanuit verkeersveiligheidsoogpunt. Wellicht dat de schrikhekken op meer afstand van elkaar geplaatst kunnen worden om zodoende een doorgang vanaf de bushalte te creëren. Dit zal in de praktijk nauwgezet worden gevolgd om verkeersonveilige situaties te voorkomen.

3. Fase 2 verbindingsweg DO

Samengevat worden de volgende openstaande aandachtspunten meegegeven:

- Parkeren omgeving Laco
 - o Groenplatform tijdig betrekken bij 'saldo 0'-overzicht
 - o De buurtgroep gaat de situatie monitoren zoals destijds bij het JOP is gedaan
 - o Grote afvalkorf plaatsen bij entree speelbos
 - o Groenplatform betrekken bij aanbrengen variatie beplanting
 - o Ingerepen in de omgeving vroegtijdig melden aan de stakeholders en het hele ensemble van Laco parkeerplaatsen, overloopparkeerplaatsen en speelbos tegelijkertijd aanpakken.

Bestuurlijke reactie:

Het begrip 'Saldo nul' wordt door inspreker geïntroduceerd, maar is hier niet van toepassing. Wel is de wettelijke regeling omtrent natuurcompensatie en herplantplicht van toepassing. Deze natuurcompensatieregeling wordt in dit project gevolgd. Indien daar bovenop op incidentele plaatsen additionele aanplant mogelijk is, wordt dit waar mogelijk meegenomen. Over de gevraagde variatie in beplanting en de realisatie van de genoemde planonderdelen kan met het Groenplatform afstemming worden gezocht (via de reguliere lijn van de Bomenwerkgroep).

De reactie over de afvalkorf is al ingebracht tijdens de gebiedsdialoogavond over het definitief ontwerp, zoals hiervoren reeds vermeld. Korte tijdshalve wordt daarom verwezen naar vorenstaande.

- Afscherming Speelbos en vakantiepark Latour
Er wordt een voorstel gedaan om dit stuk van 400 meter lang, af te schermen t.o.v. verbindingsweg en snelweg, met boomwortelstobben, takken en humus toplaag.

Bestuurlijke reactie:

Deze reactie is al ingebracht tijdens de gebiedsdialoogavond over het definitief ontwerp, zoals hiervoren reeds vermeld. Korte tijdshalve wordt daarom verwezen naar vorenstaande.

- Ontsluiting Kynologenclub
Door de kynologenclub op een andere locatie op het sportpark De Kemmer te situeren, ontstaat er een mogelijkheid om de ontsluiting anders te regelen, waardoor een calamiteitenontsluiting op de verbindingsweg niet noodzakelijk is.

Bestuurlijke reactie:

Deze reactie is door de Kynologenclub al ingebracht als reactie op het voorlopig ontwerp, zoals hiervoren reeds vermeld. Korte tijdshalve wordt daarom verwezen naar vorenstaande.

- Uitbreiding vogelreservaat
Er wordt bij de particuliere eigenaren ongeveer 5.000 m² bos gekapt. Dat is ongeveer evenveel als er overblijft van het bosje westelijk van het vogelreservaat D5496. Het vogelreservaat zou daarom in westelijke richting kunnen worden uitgebreid ter compensatie hiervan.

Bestuurlijke reactie:

De gevolgen van de ingreep zijn meegenomen in het ecologisch onderzoek en in het natuurcompensatieplan en vertaald in maatregelen ter compensatie en mitigatie van flora en fauna. Deze maatregelen worden ter plaatse getroffen conform de uitkomsten van het onderzoek en de compensatie is gewaarborgd. Het bordje “vogelreservaat” heeft geen status of betekenis in de zin van de Wet natuurbescherming en gaat niet over bescherming van dieren. Het betreft louter een verbod tot betreden van het gebied van de gebruiker/eigenaar op straffe van een boete. Dit is vooral een afweging van de particuliere eigenaar, die een dergelijk bord plaatst. Dit wordt tegenwoordig overigens (bijna) niet meer gedaan. De gemeente zal openbaar gebied niet gaan ‘afsluiten’ d.m.v. een dergelijk verbod. Indien er fysieke maatregelen in het openbare gebied noodzakelijk zijn om ongewenst gebruik door fietsers/voetgangers e.d. te weren, is dat altijd bespreekbaar (via de lijn van de Bomenwerkgroep).

- Behoud beuken op beukenlaantje
Afhankelijk van de exacte maatvoering en de uitkomst van de besprekingen met RWS over minimaal ruimtegebruik, zouden mogelijk twee grote beuken gespaard kunnen blijven.
Bestuurlijke reactie:
Deze reactie wordt afgewacht.
- Boogstraal oostelijke bocht bij Eindhovensedijk
In overleg met de eigenaar nog deze bocht in het veld uitzetten om beslag op perceel/tuin inzichtelijk te maken.
Bestuurlijke reactie:
In overleg met de betreffende eigenaar zal dit nog worden gedaan.
- Kan het wildraaster 150 cm hoog gemaakt worden om overspringende reeën (en mensen) te voorkomen en om over de hele verbindingsweg een homogeen beeld te hebben?
Bestuurlijke reactie:
De rasters worden geplaatst zoals weergegeven in het overzicht van ecologische maatregelen van het natuurcompensatieplan en worden aangebracht onder ecologische begeleiding en advisering.
- Veilige oversteek T-bone Eindhovensedijk
Kunnen er knipperbollen worden geplaatst bij deze kruising om de verkeersveiligheid te verhogen?
Bestuurlijke reactie:
Deze reactie is al ingebracht tijdens de gebiedsdialogavond over het definitief ontwerp, zoals hiervoor reeds vermeld. Korte termijn wordt daarom verwezen naar vorenstaande.

7. Vervolg en planning

Op grond van de genoemde vragen en discussie, zal het definitief ontwerp worden uitgewerkt tot een uitvoeringsontwerp door de aannemer.

De resultaten van de gebiedsdialogoog worden verwerkt in het uitvoeringsontwerp (UO). Verdere communicatie vindt plaats via de communicatiekanalen van de gemeente en de aannemer (o.a. Oirschots Weekjournaal en de Bouwapp).

De planning voor het vervolg van de (voorbereiding van de) uitvoering van de verbindingsweg ziet er als volgt uit:

- planprocedure fase 2: vaststelling raad september 2023
- uitvoering volgt daarna