

**Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen ontwerpbestemmingsplan
'Verbindingsweg Kempenweg - Eindhovensedijk'**

Vastgesteld: 26 september 2023

Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen ontwerpbestemmingsplan 'Verbindingsweg Kempenweg - Eindhovensedijk'

Met ingang van 9 maart 2023 heeft het ontwerpbestemmingsplan met de daarop betrekking hebbende stukken gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Dit is op 8 maart 2023 gepubliceerd in het Oirschots weekjournaal, het Gemeentebblad en op de gemeentelijke website.

Zienswijzen

Tijdens deze termijn van terinzagelegging zijn zes zienswijzen ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijzen worden onderstaand samengevat, waarbij de essentie wordt weergegeven, en beantwoord. Bij de beantwoording is de gehele zienswijze in ogenschouw genomen. Daarnaast wordt per zienswijze aangegeven of deze ontvankelijk en gegrond is en of de zienswijze aanleiding geeft tot wijziging van het bestemmingsplan.

Zienswijze 1 (23.0005581)

Ingekomen: 3 april 2023

Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente
1. Het ontwerpbestemmingsplan voldoet in principe aan het provinciale ruimtelijke beleid en de regels van de lov.	Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.
2. Op de verbeelding ontbreken de aanduidingen 'te verwijderen werkingsgebied' en 'toe te voegen werkingsgebied' zoals voorgeschreven in artikel 6.2 lov.	In het ontwerp bestemmingsplan is voor 'toe te voegen werkingsgebied' de terminologie 'overige zone - in Interim omgevingsverordening toe te voegen Natuur Netwerk Brabant' en voor 'te verwijderen werkingsgebied' de terminologie 'overige zone - in Interim omgevingsverordening te verwijderen Natuur Netwerk Brabant' gebruikt. De begrenzing van deze aanduidingen is wel correct opgenomen.
3. In de toelichting mag beter worden onderbouwd dat de beoogde herbegrenzing voldoet aan artikel 5.3 lov, in het bijzonder dat de wijziging (mede) tot doel heeft de ecologische samenhang van het Natuur Netwerk Brabant te verbeteren (lid 2, onder b).	Artikel 5.3 uit de lov wordt in de toelichting van het bestemmingsplan inderdaad niet gemotiveerd. Desalniettemin wordt in het bij de toelichting bijgevoegde Natuurcompensatieplan wel aangetoond dat het NNB de ecologische samenhang wordt versterkt. In het Natuurcompensatieplan is onder andere gemotiveerd: <i>"Doordat er meer ruimte ontstaat waar geen invloeden van de A58 zijn (licht, geluid) verhoogt de potentie voor 'schuwere' soorten en kunnen er zich makkelijker soorten vestigen die een groter direct bereikbaar bosareaal nodig hebben. Vanwege de smalle verbindende bomenrijen tussen stukken bos ten noorden en ten zuiden van het compensatieperceel is het oppervlakte bosbiotoop dat direct naast de akker ligt relatief groot. De invloed van het akkerland in de huidige situatie is daardoor groter. Gezien er geen sprake is van een natuurlijk overgang tussen bos en akker (mantelzoom vegetatie) is deze randzone van weinig ecologische waarde. Typische ecologische waarden van een bos worden verminderd vanwege de invloeden van bijvoorbeeld licht en verstoring (gebruik akker). Door in de nieuwe situatie specifiek te richten op een geleidelijke gradiënt van akker naar bos ontstaat er (extra) leefgebied voor verschillende</i>

	<i>soorten (vleermuizen, vogels, kleine zoogdieren, vlinders en amfibieën)."</i> In de toelichting van het bestemmingsplan zal artikel 5.3 uit de lov nader gemotiveerd worden, waarbij zal worden verwezen naar het Natuurcompensatieplan.
--	---

Besluit:

De zienswijze is ontvankelijk en deels gegrond.

Wijzigingen in het bestemmingsplan:

- Aanvulling toelichting.

Zienswijze 2 (23.0000906)

Ingekomen: 11 april 2023

<i>Samenvatting zienswijze</i>	<i>Reactie gemeente</i>
1. Indiener betreurt het niet te zijn betrokken in de fase van de tracékeuze.	Er heeft een uitgebreid participatietraject plaatsgevonden waarbij alle omwonenden en stakeholders inspraak hebben gekregen. Dit traject loopt al vanaf medio 2017. Indiener is actief betrokken geweest bij het tot stand komen van het document 'verslag participatie en advies landschappelijke inpassing en wegontwerp randweg Oirschot', MTD Landschapsarchitecten d.d. 03-09-2018. Hierin zijn onder andere varianten uitgewerkt en zijn er gezamenlijk keuzes gemaakt. Dit document is als basis gebruikt voor het voorontwerp wegontwerp.
2. Bij het ontwerp wordt onvoldoende rekening gehouden met het principe van minimaal ruimtegebruik. Dit principe verhoudt zich in ieder geval niet tot de door Rijkswaterstaat benodigde twee meter extra langs het gehele tracé.	Het principe van zorgvuldig ruimtegebruik zoals opgenomen in artikel 3.6 IOV houdt in dat de toedeling van functies in beginsel plaatsvindt binnen bestaand ruimtebeslag en dus binnen het werkingsgebied 'Stedelijk Gebied' of een bestaand bouwperceel. Op dit principe is voor de aanleg van een gemeentelijke weg in artikel 3.46 lov een uitzondering gemaakt. Toch is gekozen voor een tracé dat zoveel mogelijk het bestaande tracé van de A58 en daarmee bestaand ruimtegebruik volgt. Bovendien is het tracéontwerp zo smal mogelijk ingestoken, rekening houdend met wettelijke voorschriften ten aanzien van de inrichting van de weg en de veiligheid. Daarnaast heeft in de fase van het voorlopig wegontwerp 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. Onderstaand de specificatie: - Vluchtruimte: 2,50 m - Geleiderail: 0,80 m

	- Uitbuigingsruimte geleiderail: 1,50 m - Geluidsschermbreedte (3,0 m hoog onder 15° achterover hellend): 0,78 m - Constructiedikte geluidsschermbreedte: 0,50 m - Ondersteuningsconstructie beplanting achterzijde geluidsschermbreedte (3,0 m hoog onder 15° achterover hellend): 0,78 m - Portaal 1,10 m - Kabelgoot (2 x 0.75) 1,50 m Deze specificatie is exclusief de obstakelvrije zone die benodigd is voor de verbindingsweg. Bovengenoemde minimale maatvoering van 9,46 meter is als uitgangspunt overgenomen in het wegontwerp.
3. Indieneer stelt dat voldoende alternatieven voorhanden zijn voor het door Rijkswaterstaat aan te leggen geluidsschermbreedte en de in verband daarmee benodigde twee meter over de lengte van het gehele tracé.	Rijkswaterstaat is voornemens om het nog te plaatsen geluidsschermbreedte in een A-profiel uit te voeren. In de dwarsdoorsnede op de tekening van het voorlopig ontwerp is dat ook weergegeven. Hiervoor is een ruimtebeslag van in totaal 2,06 meter nodig. De vormgeving van het geluidsschermbreedte 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 geluidsschermbreedte, maar door de portalen. De portalen komen in de toekomstige situatie met hun voet achter het geluidsschermbreedte. 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 geluidsschermbreedte en portalen is besproken. Dit heeft niet geleid tot andere inzichten. Qua ruimtebeslag zijn er geen mogelijkheden om deze verder te optimaliseren.
4. Indieneer stelt dat de bochtstralen bij het perceel Eindhovensedijk 36 en bij het overloopweiland ten onrechte niet het landschap volgen.	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 alignement zijn vastgelegd in de CROW Richtlijn <i>Handboek Wegontwerp Erftoegangswegen</i>. Hierin wordt gesteld dat ETW's bij voorkeur met dakprofiel worden uitgevoerd, waarbij een minimum

	hoogstraal van 200 m wordt gehanteerd. Er kan een minimum boogstraal van $R = 150$ m worden toegepast, mits in de bocht een eenzijdige verkanting van minimaal 2% wordt gehanteerd. Omwille van de ruimtelijke inpassing en het beperken van grondaankopen is in het ontwerp gekozen voor de kleinere boogstraal $R = 150$ m ter plaatse van het perceel Eindhovensedijk 36 en het overloopterrein voor parkeren. Hiermee is een optimum gevonden tussen ruimtebeslag enerzijds, en verkeersveiligheid en rijcomfort anderzijds. In een eerder stadium is het toepassen van nog kleinere boogstralen $R = 125$ m en $R = 100$ m onderzocht. Hiermee wordt echter afgeweken 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.
5. Indiener stelt dat er beter alternatieven voorhanden zijn voor herbegrenzing en compensatie van NNB binnen het gebied De Kemmer op grond in eigendom van de gemeente.	Herbegrenzing van NNB zal plaatsvinden op perceel N57, direct aansluitend aan bestaand NNB volgens het Natuurcompensatieplan. Binnen het gebied De Kemmer heeft de gemeente geen voor compensatie geschikte percelen in eigendom zodat geen betere alternatieven voorhanden zijn. De gronden waarop zonnepark Kriekampen is voorzien zijn ook niet in eigendom van de gemeente.
6. Indiener stelt dat voldoende faunapassages en afrasteringen voor reeën in het ontwerp moeten worden opgenomen.	De aanleg van de verbindingsweg moet voldoen aan de Wet Natuurbescherming. Voor de aanleg van de weg is een ontheffing Wnb aangevraagd. Een ecologisch activiteitenplan is onderdeel van de aanvraag. Hierin is omschreven dat eventuele negatieve effecten ten aanzien van beschermde soorten geminimaliseerd of voorkomen kunnen worden door mitigerende maatregelen waaronder het aanleggen/plaatsen van faunatunnels voor marterachtigen met begeleidend hekwerk, het aanbieden van nieuwe geschikte verblijfplaatsen, het verwijderen van voortplantings- en rustplaatsen in de minst kwetsbare periode, het creëren van nieuwe schuilmogelijkheden, het plaatsen van amfibieënschermen en het aanleggen van amfibieëntunnels. De verbindingsweg kan en mag alleen worden aangelegd volgens de voorwaarden en maatregelen die volgen uit de Wnb ontheffing. Zonder uitvoering van deze maatregelen mag de weg niet worden aangelegd, zo volgt uit artikel 4.3.3 van het bestemmingsplan. Daarmee is behoud van een voldoende robuuste ecozone geborgd. De ree is niet langer een bedreigde soort die voorkomt op de rode lijst van bedreigde soorten in gevolge de Wet natuurbescherming.
7. Op de bestaande ecozone is sprake van een zeer grote lichtbelasting als gevolg van bestaande lichtmasten aan de A58 en binnen het gebied De	In algemene zin wordt opgemerkt dat in het kader van de vraag of het ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Kempenweg-Eindhovensedijk in

Kemmer. In het kader van aanleg van de verbindingsweg had moeten worden ingestoken op herstel en versterking van de ecozone. In het kader van het vormvrije M.e.r. besluit is hierover te lichtvaardig geoordeeld.	overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening, alleen de effecten die een gevolg zijn van dit bestemmingsplan onderzocht en beoordeeld moeten worden. Bestaande lichtbelasting als gevolg van de A58 en als gevolg van binnen het gebied De Kemmer reeds aanwezige lichtmasten bij o.a. de tennis- en atletiekbanen en het kynologenterrein maken geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan en worden in het kader van dit plan daarom niet beoordeeld. Het bestemmingsplan hoeft voor die hinderbronnen in beginsel ook geen maatregelen of oplossingen te bevatten. In het kader van de verbindingsweg zal alleen straatverlichting worden aangebracht ter plaatse van de aansluiting op de Kempenweg en de Eindhovensedijk en ter plaatse van de parkeerplaats bij sportpark Laco e.a. Op deze locaties is in de huidige situatie ook een vorm van straatverlichting aanwezig. Het overgrote deel van de verbindingsweg door De Kemmer blijft onverlicht. In het bestemmingsplan is dit verzekerd door een functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer uitgesloten – straatverlichting' op de verbeelding, gekoppeld aan artikel 4.2.2 sub b. Hieruit volgt dat ter plaatse van deze aanduiding geen straatverlichting mag worden aangebracht. Uit het memo 'Onderbouwing externe werking licht en geluid op NNB' d.d. 13 december 2022 blijkt dat de samenhang met andere bestaande activiteiten is onderzocht. Hieruit volgt bovendien dat het geluids- en lichteffect als gevolg van de verbindingsweg wegvalt tegen de reeds bestaande geluids- en lichtbelasting als gevolg van de A58 resp. de reeds aanwezige lichtbronnen in het gebied. Als gevolg van de verbindingsweg wordt enkel bij de aansluiting op de Kempenweg en de Eindhovensedijk verlichting aangebracht. Dit betreft beide gebieden die nu al gemiddeld tot bovengemiddeld zijn aangelicht.
8. Indiener stelt dat beter gekozen zou kunnen worden voor een aaneengesloten zandwal in plaats van vier onderbroken delen.	Uit de onderzoeken naar geluid, fijnstof en licht als gevolg van het bestemmingsplan 'verbindingsweg Kempenweg-Eindhovensedijk' volgt dat geen verplichting bestaat tot het nemen van maatregelen met het oog op de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het bestemmingsplan. Er bestaat ook geen verplichting tot het treffen van geluidwerende maatregelen als gevolg van geluid van de verbindingsweg. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt ter plaatse van geluidgevoelige functies niet overschreden. Desondanks wordt in overleg met grondeigenaren bekeken of een zandwal ten noorden van de verbindingsweg aangelegd kan worden.

Besluit:

De zienswijze is ontvankelijk en ongegrond.

Wijzigingen in het bestemmingsplan:

Geen.

Zienswijze 3 (23.0000908)

Ingekomen: 12 april 2023

<i>Samenvatting zienswijze</i>	<i>Reactie gemeente</i>
1. Indiener betreurt het niet te zijn betrokken in de fase van de tracékeuze.	Er heeft een uitgebreid participatietraject plaatsgevonden waarbij alle omwonenden en stakeholders inspraak hebben gekregen. Dit traject loopt al vanaf medio 2017. Indiener is actief betrokken geweest bij het tot stand komen van het document 'verslag participatie en advies landschappelijke inpassing en wegontwerp randweg Oirschot', MTD Landschapsarchitecten d.d. 03-09-2018. Hierin zijn onder andere varianten uitgewerkt en zijn er gezamenlijk keuzes gemaakt. Dit document is als basis gebruikt voor het voorontwerp wegontwerp.
2. Vanwege verplaatsing van de parkeerplaatsen voor sportcentrum Laco moeten bomen worden gekapt. Indiener ziet graag dat deze bomen worden herplant zoveel mogelijk op dezelfde locatie en ontvangt daarvan graag bevestiging.	Als gevolg van de aanleg van de verbindingsweg vindt over het gehele traject bomenkap plaats. In beginsel vindt herplant van bomen plaats binnen het compensatiegebied NNB volgens het Natuurcompensatieplan. Specifiek voor het te verplaatsen parkeerterrein kan de gemeente bevestigen dat behoudenswaardige bomen behouden zullen worden en dat algemeen gezien het bosrijke karakter van het gebied ter plaatse van het parkeerterrein zoveel mogelijk in stand wordt gelaten. Hiertoe hebben inmiddels gesprekken met indiener plaatsgevonden en is het wegontwerp hierop aangepast.
3. Indiener stelt dat de historische wielerbaan onnodig verloren gaat nu er alternatieven zijn voor het gekozen tracé.	Bij het ontwerp van het tracé is voor een zo smal mogelijke weg gekozen. Mede gezien de wettelijke eisen ten aanzien van inrichting van de weg en veiligheid is het huidige tracé in de meest minimale variant tot stand gekomen. De cultuurhistorische status van de historische wielerbaan wordt erkend. Om die reden zal, op advies van onderzoeksbureau RAAP ('De ronde van Oirschot, Cultuurhistorisch bureau- en veldonderzoek naar de voormalige wielerbaan aan Bloemendaal 4 te Oirschot' d.d. 18 april 2023), de wielerbaan beleefbaar gemaakt worden daar waar de verbindingsweg de wielerbaan zal passeren. Dit kan door middel van een passende markering op- en/of aan de rand van de weg. Na uitgebreid onderzoek is tot het voorkeursalternatief gekomen. Uit de rapportage 'Compensatieplan Natuurnetwerk Brabant' d.d. 24 juni 2022 blijkt dat 8 alternatieven zijn beoordeeld op probleemoplossend vermogen voor de verkeersafwikkeling. Ook is gekeken naar de

	effecten op het vlak van verkeersveiligheid, leefbaarheid, geluid, lucht en ruimtelijke kwaliteit. Volgend daarop zijn in 2015 en 2017 verschillende tracés voor een randweg beoordeeld op probleemoplossend vermogen. Daaruit volgt dat een verbinding tussen de Kempenweg en de Eindhovensedijk het grootste probleemoplossend vermogen heeft. Specifiek met het oog op ecologische waarden is een vergelijking gemaakt voor een tracé ten noorden en ten zuiden van de A58. Daaruit is gebleken dat bij het voorkeursalternatief Heersdijk boven minder ecologische waarden geschaad worden. Een alternatief buiten NNB en buiten de wielervedijk is beoordeeld, maar had onvoldoende probleemoplossend vermogen.
4. In de resterende ecozone gaat lichtoverlast toenemen doordat als gevolg van aanleg van de verbindingsweg weinig bos over zal blijven. De ecologische waarden zullen daardoor verder onder druk komen te staan.	In algemene zin wordt opgemerkt dat in het kader van de vraag of het ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Kempenweg-Eindhovensedijk in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening, alleen de effecten die een gevolg zijn van dit bestemmingsplan onderzocht en beoordeeld moeten worden. Bestaande lichtbelasting als gevolg van de A58 en als gevolg van binnen het gebied De Kemmer reeds aanwezige lichtmasten bij o.a. de tennis- en atletiekbanen en het kynologenterrein maken geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan en worden in het kader van dit plan daarom niet beoordeeld. Het bestemmingsplan hoeft voor die hinderbronnen in beginsel ook geen maatregelen of oplossingen te bevatten. In het kader van de verbindingsweg zal alleen straatverlichting worden aangebracht ter plaatse van de aansluiting op de Kempenweg en de Eindhovensedijk en ter plaatse van de parkeerplaats bij sportpark Laco e.a. Op deze locaties is in de huidige situatie ook een vorm van straatverlichting aanwezig. Het overgrote deel van de verbindingsweg door De Kemmer blijft onverlicht. In het bestemmingsplan is dit verzekerd door een functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer uitgesloten – straatverlichting' op de verbeelding, gekoppeld aan artikel 4.2.2 sub b. Hieruit volgt dat ter plaatse van deze aanduiding geen straatverlichting mag worden aangebracht. Uit het memo 'Onderbouwing externe werking licht en geluid op NNB' d.d. 13 december 2022 blijkt dat de samenhang met andere bestaande activiteiten is onderzocht. Hieruit volgt bovendien dat het geluids- en lichteffect als gevolg van de verbindingsweg wegvalt tegen de reeds bestaande geluids- en lichtbelasting als gevolg van de A58 resp. de reeds aanwezige lichtbronnen in het gebied. Als gevolg van de verbindingsweg wordt enkel bij de aansluiting op de Kempenweg en de Eindhovensedijk verlichting aangebracht. Dit betreft beide gebieden die nu al gemiddeld tot bovengemiddeld zijn aangelicht.

5. Indiener wenst in het bestemmingsplan een duidelijk bescherming van het Beukenlaantje ter plaatse van de Bloemendaal. Voorkomen moet worden dat dwarsverbindingen kunnen ontstaan die de rust en het karakter van dit Beukenlaantje voorkomen en dat het Beukenlaantje wordt verhard.	De verbindingsweg verbindt de Kempenweg met de Eindhovensedijk. De verbindingsweg zal een doorgaande verbinding vormen zonder afslagen of anderszins verbindingen met het gebied de Kemmer tussen de Kempenweg en de Eindhovensedijk. Enkel bestaande verbindingen ter plaatse van Laco sportcentrum blijven behouden. De verbeelding bij het bestemmingsplan toont de verkeersbestemming als gesloten geheel. Verharding van het Beukenlaantje maakt geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan. In het landschappelijk inpassingsplan en het wegontwerp van MTD Landschapsarchitecten is rekening gehouden met de cultuurhistorisch waardevolle lanen De Kemmer en Bloemendaal en het overig historisch groen. In het ontwerp is geborgd dat deze elementen worden behouden en benadrukt en vanaf de verbindingsweg kunnen worden ervaren. Om het tegengaan van dwarsverbindingen ook planologisch te borgen is gekozen om de bestemming 'Groen – Landschappelijke inpassing' parallel ten noorden van de verbindingsweg toe te voegen op de verbeelding en in de regels van het bestemmingsplan.
6. Onduidelijk is of toekomstige dwarsverbindingen vanaf de verbindingsweg richting het gebied de Kemmer worden voorkomen.	De verbindingsweg verbindt de Kempenweg met de Eindhovensedijk. De verbindingsweg zal een doorgaande verbinding vormen zonder afslagen of anderszins verbindingen met het gebied de Kemmer tussen de Kempenweg en de Eindhovensedijk. Enkel bestaande verbindingen ter plaatse van Laco sportcentrum blijven behouden. Ook de informele ontsluiting van de Kynologenclub blijft behouden. De verbeelding bij het bestemmingsplan toont de verkeersbestemming als gesloten geheel. Om het tegengaan van dwarsverbindingen ook planologisch te borgen is gekozen om de bestemming 'Groen – Landschappelijke inpassing' parallel ten noorden van de verbindingsweg toe te voegen op de verbeelding en in de regels van het bestemmingsplan.
7. Het principe van minimaal ruimtegebruik wordt onvoldoende toegepast. Daar waar in 2017 nog 10 meter als uitgangspunt voor de tracébreedte gold, beslaat het tracé inmiddels 13 meter, vanwege wettelijke eisen voor obstakelvrije bermen en de door Rijkswaterstaat benodigde twee meter voor verbreding van de A58. Bovendien drukt Rijkswaterstaat deze verbreding door zonder vorm van participatie, uitleg of betrokkenheid van partijen om te kijken naar natuur of cultuurbesparende maatregelen. Ook is nog een overmaat van 0.43 meter ingecalculleerd. Tot slot wordt nog het recht voorbehouden de positie van de as van de weg aan te passen.	Het principe van zorgvuldig ruimtegebruik zoals opgenomen in artikel 3.6 IOV houdt in dat de toedeling van functies in beginsel plaatsvindt binnen bestaand ruimtebeslag en dus binnen het werkingsgebied 'Stedelijk Gebied' of een bestaand bouwperceel. Op dit principe is voor de aanleg van een gemeentelijke weg in artikel 3.46 lov een uitzondering gemaakt. Toch is gekozen voor een tracé dat zoveel mogelijk het bestaande tracé van de A58 en daarmee bestaand ruimtegebruik volgt. Bovendien is het tracéontwerp zo smal mogelijk ingestoken. In het document 'verslag participatie en advies landschappelijke inpassing en wegontwerp randweg Oirschot', MTD Landschapsarchitecten d.d. 03-09-2018 is een variant uitgewerkt met een

	zo smal mogelijk wegprofiel (profiel A). De breedte van dit wegprofiel is 12 meter. In de uitwerking in het voorlopig ontwerp van de weg is gekomen tot een wegprofiel van 11 meter (wegverharding + obstakelvrije zone). Een nog smaller wegprofiel is, rekening houdend met wettelijke voorschriften ten aanzien van de inrichting van de weg en de veiligheid, niet mogelijk. De overmaat van 0,43 meter is een restant ter plaatse van het portaal. Ter plaatse van het portaal wordt de benodigde kabelgoot gecombineerd met de obstakelvrije zone (dubbelgebruik) om zodoende de afstand tot de A58 zo smal mogelijk te maken. De geplande verbreding van de A58 vindt plaats aan de zuidzijde en niet aan de noordzijde. De verbreding van de A58 heeft ten aanzien van het ruimtebeslag geen invloed op het wegontwerp van de verbindingsweg. Daarbij wordt opgemerkt dat de verbreding van de A58 geen onderdeel is van dit bestemmingsplan. De planregeling biedt de flexibiliteit de op de verbeelding ingetekende as van de weg te verschuiven mocht dit bij aanleg noodzakelijk zijn. Als voorwaarde geldt dat bij gebruik van de weg voldaan moet zijn aan de Wet geluidhinder en de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op nabijgelegen geluidsgevoelige objecten. De geboden flexibiliteit is dus begrensd.
8. Een geluidsscherm is onnodig ter voorkoming van lichtinschijning vanaf de verbindingsweg naar de A58, daarvoor zou ook een lamellenscherm kunnen worden aangebracht. Ook zou een geluidsscherm op palen in de holle berm kunnen worden gebracht zodat de waterbergings- en geluidweringsfunctie worden gecombineerd. Op die manier kan worden voorkomen dat over het gehele tracé twee meter extra nodig is voor de fundering van het geluidsscherm.	De aanleiding en keuze voor een geluidsscherm zijn ingegeven door geluid als gevolg van de verbreding van de A58. Ook zonder eventuele vrees voor lichthinder vanaf de verbindingsweg naar de A58 zou een geluidsscherm geplaatst moeten worden. 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. Onderstaand de specificatie: - Vluchtruimte: 2,50 m - Geleiderail: 0,80 m - Uitbuigingsruimte geleiderail: 1,50 m - Geluidsscherm (3,0 m hoog onder 15° achterover hellend): 0,78 m - Constructiedikte geluidsscherm: 0,50 m - Ondersteuningsconstructie beplanting achterzijde geluidsscherm (3,0 m hoog onder 15° achterover hellend): 0,78 m - Portaal 1,10 m - Kabelgoot (2 x 0.75) 1,50 m Deze specificatie is exclusief de obstakelvrije zone die benodigd is voor de verbindingsweg.

	Bovengenoemde minimale maatvoering van 9,46 meter is als uitgangspunt overgenomen in het wegontwerp.
9. Indiener betreurt het dat het geluidsscherm van Rijkswaterstaat naar verwachting pas in 2030-2035 wordt gerealiseerd terwijl de verkeersintensiteit alleen maar toeneemt.	Door Rijkswaterstaat zal een geluidsscherm worden aangelegd tussen de verbindingsweg en de A58. Het geluidsscherm langs de A58 maakt geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan, maar zal de nu ervaren geluid-, licht- en zichthinder als gevolg van de A58 en het motorcrossterrein wel sterk doen afnemen. De gemeente Oirschot hoopt met indieners dat het geluidsscherm spoedig wordt gerealiseerd, maar heeft dit niet in haar macht. Uit de onderzoeken naar geluid, fijnstof en licht als gevolg van het bestemmingsplan 'verbindingsweg Kempenweg-Eindhovensedijk' volgt dat geen verplichting bestaat tot het nemen van maatregelen met het oog op de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het bestemmingsplan. Desondanks wordt in overleg met grondeigenaren bekeken of een zandwal ten noorden van verbindingsweg aangelegd kan worden.
10. Indiener stelt dat beter gekozen zou kunnen worden voor een aaneengesloten zandwal in plaats van vier onderbroken delen.	Uit de onderzoeken naar geluid, fijnstof en licht als gevolg van het bestemmingsplan 'verbindingsweg Kempenweg-Eindhovensedijk' volgt dat geen verplichting bestaat tot het nemen van maatregelen met het oog op de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het bestemmingsplan. Er bestaat ook geen verplichting tot het treffen van geluidwerende maatregelen als gevolg van geluid van de verbindingsweg. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt ter plaatse van geluidgevoelige functies niet overschreden. Desondanks wordt in overleg met grondeigenaren bekeken of een zandwal ten noorden van verbindingsweg aangelegd kan worden.
11. Indiener stelt dat er betere alternatieven voorhanden zijn voor herbegrenzing en compensatie van NNB binnen het gebied De Kemmer op grond in eigendom van de gemeente.	Herbegrenzing van NNB zal plaatsvinden op perceel N57, direct aansluitend aan bestaand NNB volgens het Natuurcompensatieplan. Binnen het gebied De Kemmer heeft de gemeente geen voor compensatie geschikte percelen in eigendom zodat geen betere alternatieven voorhanden zijn. De gronden waarop zonnepark Kriekampen is voorzien zijn ook niet in eigendom van de gemeente.
12. Indiener stelt dat de bochtstralen bij het perceel Eindhovensedijk 36 en bij het overloopweiland ten onrechte niet het landschap volgen.	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 alignement zijn vastgelegd in de CROW Richtlijn <i>Handboek Wegontwerp Erftoegangswegen</i> . Hierin wordt gesteld dat ETW's bij voorkeur met dakprofiel worden uitgevoerd, waarbij een minimum boogstraal van 200 m wordt gehanteerd. Er kan een minimum boogstraal van R= 150 m worden toegepast, mits in de bocht een eenzijdige verkanting van minimaal 2% wordt gehanteerd. Omwille van de ruimtelijke inpassing en het beperken van grondaankopen is in het ontwerp gekozen voor de kleinere boogstraal R = 150 m ter plaatse van het perceel Eindhovensedijk 36 en het

	overloopterrein voor parkeren. Hiermee is een optimum gevonden tussen ruimtebeslag enerzijds, en verkeersveiligheid en rijcomfort anderzijds. In een eerder stadium is het toepassen van nog kleinere boogstralen $R = 125\text{ m}$ en $R = 100\text{ m}$ onderzocht. Hiermee wordt echter afgeweken 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.
--	--

Besluit:

De zienswijze is ontvankelijk en ongegrond

Wijzigingen in het bestemmingsplan:

- Geen.

Zienswijze 4 (23.0000905)

Ingekomen: 12 april 2023

<i>Samenvatting zienswijze</i>	<i>Reactie gemeente</i>
1. Als gevolg van het gekozen voorkeursalternatief realiseert de gemeente een verbindingsweg op een locatie waar voorheen een weg aanwezig was maar die de gemeente zelf tot doodlopende weg heeft laten verworpen.	Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.
2. Het gekozen voorkeursalternatief zal beperkt resultaat hebben voor de bebouwde kom van Oirschot en de Bestseweg. Het vooruitzicht op vermindering van de daar heersende verkeersoverlast en verhoging van de verkeersveiligheid en verbetering van het woongenot ontbreekt.	In de rapportage 'Verkenning randweg Oirschot' van Sweco wordt geconcludeerd dat een volledige randweg slechts een beperkt oplossend vermogen heeft voor de doorstroming op de Bestseweg en Kempenweg. Daarnaast worden de kosten voor realisatie hiermee fors hoger 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'.

Besluit:

De zienswijze is ontvankelijk en ongegrond.

Wijzigingen in het bestemmingsplan:

Geen.

Zienswijze 5 (23.0000916)

Ingekomen: 12 april 2023

<i>Samenvatting zienswijze</i>	<i>Reactie gemeente</i>
1. De ontwikkeling wordt gerealiseerd binnen Natuur Netwerk Brabant. In dat kader is het 'nee-tenzij principe' uit artikel 3.19 lov onvoldoende onderbouwd omdat:	1a. De verbindingsweg biedt een oplossing voor een verkeersprobleem in Oirschot dat al lange tijd bestaat en waarvan een groot aantal inwoners van Oirschot dagelijks grote overlast ondervindt. Op de Kempenweg passeren tijdens de avondspits 1590

a. Er geen sprake is van een groot openbaar belang omdat het om een relatief kleine hoeveelheid sluipverkeer gaat en de verbindingsweg onvoldoende aan de doelstellingen tegemoet zal komen; b. Er minder belastende alternatieven voorhanden zijn en deze niet in gelijke mate zijn meegewogen in vergelijking met het voorkeursalternatief; c. Niet is voldaan aan de compensatieregels omdat de uitstralingseffecten van geluid, fijnstof en licht niet zijn meegenomen in de berekeningen voor natuurcompensatie. De werkelijke effecten zijn een optelsom van geluid, fijnstof en licht en zicht als gevolg van de A58, het motorcrossterrein MCO en de verbindingsweg tezamen. Als gevolg van de aanleg van de verbindingsweg verdwijnt 11 tot 13 meter bosbuffer die dient ter reductie van het geluid van de A58 en het motorcrossterrein. De gemeente Oirschot moet haar verantwoordelijkheid nemen in het helpen reduceren van de overlast als gevolg van de A58.	motorvoertuigen per uur. In de spits is sprake van langzaam rijdend en stilstaand verkeer. Dit zorgt niet alleen voor een dagelijks verkeersinfarct in Oirschot, maar ook voor geluidsoverlast, fijnstof en onveiligheid voor een groot aantal inwoners. In de wijken Slingerbos en Moorland is sprake van veel sluipverkeer, terwijl het fijnmazige wegnnet daarop niet zijn ontworpen. Dit zorgt voor onveiligheid en overlast. Het aantal geregistreerde ongevallen is hoog, niet alleen op het kruispunt van de Kempenweg met Moorland/Koolmond, maar ook op de Bestseweg en op de rotonde Kempenweg/Bestseweg. De grote hoeveelheid verkeer leidt tot problemen met de oversteekbaarheid van de rijbaan als de weg in één keer overgestoken moet worden. De Eindhovensedijk is bovendien de laatste schakel in de Groene Corridor tussen Eindhoven en Oirschot. De doelen van de Groene Corridor (autoluw en grote fietser veiligheid) verdragen zich niet met de huidige verkeerssituatie op de Eindhovensedijk. Juist op dit tracé zorgt de verbindingsweg voor een verkeersafname van 61 %. Uit de 'Verkenning randweg Oirschot' van Sweco en het "Projectmodel gemeente Oirschot bijstelling verkeersmodel" van Goudappel Coffeng blijkt dat de verbindingsweg een belangrijke verbetering van de leefbaarheid van Oirschot tot gevolg zal hebben. Tussen verkeersmaatregelen is altijd sprake van samenhang. Daarom dragen ook het huidige vrachtwagenverbod voor de Kemmer en de afsluiting van de Eindhovensedijk voorbij de kazerne voor gemotoriseerd verkeer bij aan de verkeersveiligheid en doorstroming van verkeer in Oirschot. Ook de verbreding van de A58 draagt bij aan het verminderen van verkeer via de alternatieve routes door Oirschot. Deze maatregelen zijn echter onvoldoende om de verkeersproblematiek in Oirschot zelf goed aan te pakken. 1b. Na uitgebreid onderzoek is tot het voorkeursalternatief gekomen. Uit de rapportage 'Compensatieplan Natuurnetwerk Brabant' d.d. 24 juni 2022 blijkt dat 8 alternatieven zijn beoordeeld op probleemoplossend vermogen voor de verkeersafwikkeling. Ook is gekeken naar de effecten op het vlak van verkeersveiligheid, leefbaarheid, geluid, lucht en ruimtelijke kwaliteit. Volgend daarop zijn in 2015 en 2017 verschillende tracés voor een randweg beoordeeld op probleemoplossend vermogen. Daaruit volgt dat een verbinding tussen de Kempenweg en de Eindhovensedijk het grootste probleemoplossend vermogen heeft. Specifiek met het oog op ecologische waarden is een vergelijking gemaakt voor een tracé ten noorden en ten zuiden van de
--	---

	A58. Daaruit is gebleken dat bij het voorkeursalternatief Heersdijk boven minder ecologische waarden geschaad worden. Het alternatief buiten NNB zoals aangedragen door de buurtgroep is beoordeeld, maar had onvoldoende probleemoplossend vermogen. 1c. In algemene zin wordt opgemerkt dat in het kader van de vraag of het ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Kempenweg-Eindhovensedijk in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening, alleen de effecten die een gevolg zijn van dit bestemmingsplan onderzocht en beoordeeld moeten worden. Geluid, fijnstof en licht als gevolg van de A58, het motorcrossterrein of binnen het gebied De Kemmer reeds aanwezige lichtmasten bij o.a. de tennis- en atletiekbanen en het kynologenterrein maken geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan en worden in het kader van dit plan daarom niet beoordeeld. Het bestemmingsplan hoeft voor die hinderbronnen in beginsel ook geen maatregelen of oplossingen te bevatten. Uit de rapportage 'Nee, tenzij onderzoek Randweg te Oirschot' van Econsultancy d.d. 29 juni 2022 blijkt dat het verlies aan NNB-gebied is beoordeeld op de aspecten Natuurdoelen en natuurkwaliteit, geomorfologische processen en bodemkwaliteit, waterhuishouding en waterkwaliteit, rust en stilte, donkerte en openheid, landschapsstructuur en belevingswaarde. Uit dit onderzoek volgt o.a. dat compensatie van NNB dient plaats te vinden met een toeslag van 2/3^e in oppervlak. Door Rijkswaterstaat zal een geluidsscherm worden aangelegd tussen de verbindingsweg en de A58. Het geluidsscherm langs de A58 maakt geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan, maar zal de nu ervaren geluid-, licht- en zichthinder als gevolg van de A58 en het motorcrossterrein wel sterk doen afnemen. De gemeente Oirschot hoopt met indieners dat de geluidswal spoedig wordt gerealiseerd, maar heeft dit niet in haar macht. Uit de onderzoeken naar geluid, fijnstof en licht als gevolg van het bestemmingsplan 'verbindingsweg Kempenweg-Eindhovensedijk' volgt dat geen verplichting bestaat tot het nemen van maatregelen met het oog op de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het bestemmingsplan. Desondanks wordt in overleg met grondeigenaren bekeken of een zandwal ten noorden van verbindingsweg aangelegd kan worden. In het kader van de verbindingsweg zal alleen straatverlichting worden aangebracht ter plaatse van de aansluiting op de Kempenweg en de Eindhovensedijk en ter plaatse van de parkeerplaats bij sportpark Laco e.a. Op deze locaties is in de huidige situatie ook een vorm van
--	--

	straatverlichting aanwezig. Het overgrote deel van de verbindingsweg door De Kemmer blijft onverlicht. In het bestemmingsplan is dit verzekerd door een functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer uitgesloten – straatverlichting' op de verbeelding, gekoppeld aan artikel 4.2.2 sub b. Hieruit volgt dat ter plaatse van deze aanduiding geen straatverlichting mag worden aangebracht. Uit het memo 'Onderbouwing externe werking licht en geluid op NNB' d.d. 13 december 2022 volgt bovendien dat het geluids- en lichteffect als gevolg van de verbindingsweg wegvalt tegen de reeds bestaande geluids- en lichtbelasting als gevolg van de A58 resp. de reeds aanwezige lichtbronnen in het gebied. Als gevolg van de verbindingsweg wordt enkel bij de aansluiting op de Kempenweg en de Eindhovensedijk verlichting aangebracht. Dit betreft beide gebieden die nu al gemiddeld tot bovengemiddeld zijn aangelicht.
2. Ten onrechte vindt herbegrenzing van NNB plaats buiten de Kemmer. Binnen het gebied de Kemmer zijn betere alternatieven aanwezig voor boscompensatie.	Herbegrenzing van NNB zal plaatsvinden op perceel N57, direct aansluitend aan bestaand NNB volgens het Natuurcompensatieplan. Binnen het gebied De Kemmer heeft de gemeente geen voor compensatie geschikte percelen in eigendom zodat geen betere alternatieven voorhanden zijn.
3. Als gevolg van aanleg van de verbindingsweg resteert een te smalle ecozone, mede als gevolg van alle eerdere ingrepen in het bosareaal. De bestaande ecozone/NNB-zone zou juist moeten worden hersteld en versterkt.	De aanleg van de verbindingsweg zal moeten voldoen aan de voorwaarden die volgen uit de Iov Noord Brabant vanwege de ligging in NNB. Om die reden vindt compensatie plaats aansluitend aan NNB op perceel N57. Deze compensatie voldoet aan de voorwaarden uit de Iov. De aanleg van de verbindingsweg moet ook voldoen aan de Wet Natuurbescherming. Voor de aanleg van de weg is een ontheffing Wnb aangevraagd. Een ecologisch activiteitenplan is onderdeel van de aanvraag. Hierin is omschreven dat eventuele negatieve effecten ten aanzien van beschermde soorten geminimaliseerd of voorkomen kunnen worden door mitigerende maatregelen waaronder het aanleggen/plaatsen van faunatunnels voor marterachtigen met begeleidend hekwerk, het aanbieden van nieuwe geschikte verblijfplaatsen, het verwijderen van voortplantings- en rustplaatsen in de minst kwetsbare periode, het creëren van nieuwe schuilmogelijkheden, het plaatsen van amfibieënschermen en het aanleggen van amfibieëntunnels. De verbindingsweg kan en mag alleen worden aangelegd volgens de voorwaarden en maatregelen die volgen uit de Wnb ontheffing. Zonder uitvoering van deze maatregelen mag de weg niet worden aangelegd, zo volgt uit artikel 4.3.3 van het bestemmingsplan. Daarmee is behoud van een voldoende robuuste ecozone geborgd.
4. Het principe van minimaal ruimtegebruik wordt onvoldoende toegepast. Daar waar in 2017 nog 10 meter als uitgangspunt voor de tracébreedte gold, beslaat het tracé inmiddels 13 meter, vanwege wettelijke eisen voor obstakelvrije	Het principe van zorgvuldig ruimtegebruik zoals opgenomen in artikel 3.6 IOV houdt in dat de toedeling van functies in beginsel plaatsvindt binnen bestaand ruimtebeslag en dus binnen het werkingsgebied 'Stedelijk Gebied' of een bestaand

bermen en de door Rijkswaterstaat benodigde twee meter voor verbreding van de A58. Ook is nog een overmaat van 0.43 meter ingecalculeerd. Tot slot wordt nog het recht voorbehouden de positie van de as van de weg aan te passen.	bouwperceel. Op dit principe is voor de aanleg van een gemeentelijke weg in artikel 3.46 lov een uitzondering gemaakt. Toch is gekozen voor een tracé dat zoveel mogelijk het bestaande tracé van de A58 en daarmee bestaand ruimtegebruik volgt. Bovendien is het tracéontwerp zo smal mogelijk ingestoken. In het document 'verslag participatie en advies landschappelijke inpassing en wegontwerp randweg Oirschot', MTD Landschapsarchitecten d.d. 03-09-2018 is een variant uitgewerkt met een zo smal mogelijk wegprofiel (profiel A). De breedte van dit wegprofiel is 12 meter. In de uitwerking in het voorlopig ontwerp van de weg is gekomen tot een wegprofiel van 11 meter (wegverharding + obstakelvrije zone). Een nog smaller wegprofiel is, rekening houdend met wettelijke voorschriften ten aanzien van de inrichting van de weg en de veiligheid, niet mogelijk. De overmaat van 0,43 meter is een restant ter plaatse van het portaal. Ter plaatse van het portaal wordt de benodigde kabelgoot gecombineerd met de obstakelvrije zone (dubbelgebruik) om zodoende de afstand tot de A58 zo smal mogelijk te maken. De geplande verbreding van de A58 vindt plaats aan de zuidzijde en niet aan de noordzijde. De verbreding van de A58 heeft ten aanzien van het ruimtebeslag geen invloed op het wegontwerp van de verbindingsweg. Daarbij wordt opgemerkt dat de verbreding van de A58 geen onderdeel is van dit bestemmingsplan. De planregeling biedt de flexibiliteit de op de verbeelding ingetekende as van de weg te verschuiven mocht dit bij aanleg noodzakelijk zijn. Als voorwaarde geldt dat bij gebruik van de weg voldaan moet zijn aan de Wet geluidhinder en de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op nabijgelegen geluidsgevoelige objecten. De geboden flexibiliteit is dus begrensd.
5. Het participatieproces was van slechte kwaliteit en is niet afgerond. Er is een groot aantal 'open einden' zodat besluitvorming over de verbindingsweg te vroeg komt.	In 2017 is een tracéstudie uitgevoerd door Sweco en neergelegd in de 'Verkenning randweg Oirschot' d.d. 17 mei 2017. In het kader van die studie zijn omwonenden van de verschillende tracés betrokken. Vervolgens heeft een uitgebreide studie met bewoners en stakeholders plaatsgevonden over het wegontwerp. Dit heeft geresulteerd in een voorkeursvariant en er zijn adviezen opgesteld voor het wegontwerp. Dit is vertaald in het document 'verslag participatie en advies landschappelijke inpassing en wegontwerp randweg Oirschot', MTD Landschapsarchitecten d.d. 03-09-2018. Na de keuze voor uitwerking van de voorkeursvariant 'Heersdijk Boven' heeft in de periode 2019-2020 een gebiedsdialog plaatsgevonden met gebruikers en bewoners van het gebied De Kemmer en de wijk Moorland. Als

	onderdeel van het participatieproces zijn deelnemers aan de gebiedsdialog geïnformeerd over het schetsontwerp, hebben gesprekken plaatsgevonden met stakeholders en is het schetsontwerp digitaal ter inzage gelegd via Maptionnaire. Ook zijn aan geïnteresseerden papieren versies van het schetsontwerp toegestuurd. Er heeft een goed bezochte informatieavond plaatsgevonden en er heeft een themasessie met de gemeenteraad en het college plaatsgevonden. In het kader van de voorlopig ontwerp en het definitief ontwerp zijn gebiedsdialogavonden gehouden over fase 1 van het project (omgeving aansluiting Kempenweg-verbindingsweg). Deze gebiedsdialogavonden zijn ook gehouden voor het voorlopig en definitief ontwerp van fase 2 (gedeelte tussen Laco en aansluiting Eindhovensedijk). Op tal van manieren en in verschillende stadia zijn bewoners en belanghebbenden betrokken bij de planvorming. Dat het participatieproces is ervaren als van slechte kwaliteit wordt betreurd maar komt niet overeen met de algemene indruk opgedaan tijdens de verschillende participatiemomenten van 2017 tot nu.
6. De stikstofberekening is onjuist uitgevoerd omdat van een onjuiste referentiesituatie wordt uitgegaan (geen externe saldering maar uitgaan van een nieuwe weg) en ook is niet duidelijk waarom ontheffing van de stikstofregels zou moeten worden verleend. Een natuurvergunning is nodig.	Daar waar in de zienswijze 'externe saldering' wordt vermeld, wordt ervan uitgegaan dat 'interne saldering' zal worden bedoeld. Er wordt voor de onderbouwing van effecten als gevolg van stikstof geen gebruik gemaakt van externe saldering. Voor de stikstofberekening is een vergelijking gemaakt tussen het planologisch toegestane en feitelijk aanwezige verkeersgebruik ter plaatse van zowel De Kemmer als de Eindhovensedijk. Een ontheffing van stikstofregels is niet aan de orde. Voor zover wordt bedoeld op de vrijstelling van de aanlegfase wordt opgemerkt dat deze vrijstelling als gevolg van de Porthos-uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State is komen te vervallen. Daarom zijn in het 'Onderzoek Stikstof' d.d. 16 februari 2023 de stikstofeffecten van de aanlegfase van de verbindingsweg alsnog in beeld gebracht. Uit dit onderzoek blijkt dat zowel aanleg als gebruik van de verbindingsweg geen significant negatieve effecten zal hebben op de nabijgelegen Natura 2000 gebieden.
7. Zichthinder is ten onrechte niet meegenomen in de afweging	Tussen de A58 en de verbindingsweg zal Rijkswaterstaat een geluidsscherm realiseren. Zichthinder als gevolg van de verbindingsweg zal voor een groot deel worden beperkt door het aanwezige bos en de zandwallen die zullen worden opgericht. De eventueel nog resterende zichthinder is niet van dien aard dat deze een gemiddeld aanvaardbaar geachte hinder te boven gaat.
8. De berekening van de hoeveelheid voertuigen op de verbindingsweg is ouder dan twee jaar en de door de buurtgroep aangevraagde	De door de buurtgroep aangevraagde variant 'Heersdijk onder' is berekend als planvariant zo

berekeningen van alternatieven zijn slechts gedeeltelijk uitgevoerd.	blijkt uit het rapportage 'Projectmodel gemeente Oirschot, Goudappel d.d. februari 2021'. De in dit rapport genoemde houdbaarheidsdatum van maximaal 2 jaar is niet correct. Uit jurisprudentie volgt dat bij de vaststelling van het bestemmingsplan in beginsel gebruik gemaakt moet worden van de verkeersgegevens niet ouder dan 2 jaar. Indien die gegevens bij de vaststelling van het bestemmingsplan ouder zijn dan twee jaar, dient de actualiteit van die gegevens gemotiveerd te worden. Middels een verkeersmodelvalidatie zal de actualiteit van de verkeersgegevens inzichtelijk worden gemaakt.
9. Ten onrechte is nog geen ontheffing Wnb verleend bij vaststelling van het bestemmingsplan. Dit had vanwege de aanhaakplicht wel moeten.	Uit artikel 4.3.2 volgt dat geen bouw- of sloop of kapactiviteiten voor aanleg van de verbindingsweg mogen plaatsvinden voordat de vereiste Wnb ontheffing is verleend en invulling is gegeven aan de voorschriften verbonden aan de verleende ontheffing. Daarmee is geborgd dat aan het bestemmingsplan geen uitvoering gegeven kan worden zonder Wnb ontheffing. Voor het bestemmingsplan bestaat geen wettelijke aanhaakplicht. Op 6 juli 2022 is door GS van provincie Noord-Brabant de ontheffingsaanvraag ontvangen. De ontheffingsaanvraag is geregistreerd onder kenmerk: Z/178550.
10. Vanwege de aanwezigheid van beschermde soorten moet natuurcompensatie zijn gerealiseerd voordat de verbindingsweg wordt aangelegd.	Natuurcompensatie vindt plaats volgens de voorwaarden gesteld in de lov, artikelen 3.22 en 3.23. Natuurcompensatie dient te zijn uitgevoerd binnen drie jaar na onherroepelijk worden van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan voorziet in een voorwaardelijke verplichting ter borging van de uitvoering van natuurcompensatie. Voor zover uit de Wnb ontheffing compensatiemaatregelen volgen die moeten worden uitgevoerd voorafgaand aan realisatie van de verbindingsweg, voorziet het bestemmingsplan in een juridische borging daarvan zoals blijkt uit de beantwoording van zienswijze 9.
11. Onduidelijk is of voldoende faunapassages en voldoende hoge wilddrasters zullen worden aangelegd.	Uit artikel 4.3.2 volgt dat geen bouw- of sloop of kapactiviteiten voor aanleg van de verbindingsweg mogen plaatsvinden voordat de vereiste Wnb ontheffing is verleend en invulling is gegeven aan de voorschriften verbonden aan de verleende ontheffing. Daarmee is geborgd dat aan het bestemmingsplan geen uitvoering gegeven kan worden zonder Wnb ontheffing. Voor het bestemmingsplan bestaat geen wettelijke aanhaakplicht. Eventuele faunapassages en wilddrasters zijn onderdeel van de Wnb ontheffing en zijn opgenomen in het ecologisch activiteitenplan bij de aanvraag Wnb ontheffing.
12. De veiligheid van fietsers op de Groene Corridor is niet gewaarborgd als gevolg van de fietsoversteek bij de T-kruising naar de zuidzijde. Het fietspad zou langs de noordzijde	MTD Landschapsarchitecten heeft in 2018 reeds verschillende opties voor de aansluiting op de Eindhovenensdijk overwogen. Dit punt is in de drie gebiedsdialogbijeenkomsten in 2021-2022 over

moeten blijven. De Groene Corridor zou gerealiseerd moeten worden voorafgaand aan de verbindingsweg.	het schetsontwerp nogmaals expliciet besproken. De optie waarbij de verbindingsweg als doorgaande route overgaat in de Eindhovensedijk heeft daarbij de voorkeur. De fietsoversteek is zo ontworpen dat de verbindingsweg op veilige wijze in twee keer kan worden overgestoken. In de toekomst is het de bedoeling dat het fietspad aan de noordzijde van de Eindhovensedijk wordt verlegd. Dat is op dit moment niet mogelijk omdat daarvoor constructieve aanpassingen aan het viaduct van de Eindhovensedijk over de A58 nodig zijn. Dat is niet binnen de scope van het project 'verbindingsweg Kempenweg – Eindhovensedijk'. Er is er daarom voor gekozen om de bestaande fietspaden, die ter plaatse van de nieuwe aantakking verbindingsweg op de Eindhovensedijk ten zuiden van de Eindhovensedijk liggen, niet te wijzigen. En te voorzien in een veilige oversteek over de verbindingsweg. Bekeken wordt of de constructieve aanpassing van het viaduct samen uitgevoerd kan worden met de toekomstige verbreding van de A58.
13. Onduidelijk is of toekomstige dwarsverbindingen vanaf de verbindingsweg richting het gebied de Kemmer worden voorkomen.	De verbindingsweg verbindt de Kempenweg met de Eindhovensedijk. De verbindingsweg zal een doorgaande verbinding vormen zonder afslagen of anderszins verbindingen met het gebied de Kemmer tussen de Kempenweg en de Eindhovensedijk. Enkel bestaande verbindingen ter plaatse van Laco sportcentrum blijven behouden. De verbeelding bij het bestemmingsplan toont de verkeersbestemming als gesloten geheel.
14. Aandacht wordt gevraagd voor het voorkomen van toekomstig sluijverkeer. In dat kader wordt gevraagd wanneer een afwaardering van 80 naar 60 km/uur op de Groene Corridor over de Oirschotse Heide zal plaatsvinden. Ook wordt gevraagd welke andere maatregelen tegen sluijverkeer zullen worden genomen, specifiek in het verlengde van de verbindingsweg tussen de BP-rotonde en Spoordonk via de Kempenweg of door Moorland en over de Heuvelse ophaalbrug.	In het kader van de realisatie van de verbindingsweg zal de Eindhovensedijk vanaf de kruising met de verbindingsweg richting Oirschot worden afgewaardeerd tot een 60 km/u weg. De voorbereidingen hiervoor worden momenteel getroffen en zullen worden uitgevoerd nadat de verbindingsweg is gerealiseerd. Op dat moment is een duidelijke en zekere aanleiding voor het aanpassen van de situatie rechtvaardigt. Daarnaast dient een snelheidsaanpassing ook te worden ondersteund door enkele aanpassingen op de Eindhovensedijk. Denk aan aanpassing van de markering en toevoegen van enkele snelheidsremmende maatregelen. Eén van de genoemde doelstellingen om de verbindingsweg te realiseren is het tegengaan van sluijverkeer op de route Eindhovensedijk-De Rijt-Moorland-Slinderbos. Nadat de verbindingsweg zal zijn gerealiseerd zal ook de omgeving in de loop van de tijd worden aangepast. Denk hierbij aan het realiseren van een fietsstraat op de Eindhovensedijk binnen de bebouwde kom met een duidelijke 30 kilometer per uur inrichting. Op dit moment wordt Slinderbos al ingericht als zijnde een 30 kilometer per uur zone. En zal ook Moorland

	worden ingericht overeenkomstig (en zoveel als mogelijk op) de ontwerpprincipes van duurzaam veilig wegverkeer. Dit zal de weerstand verhogen om van de Eindhovensedijk gebruik te maken. Een ingreep bij het wegvak Koolmond – De Rijt is daarnaast niet ondenkbaar.
15. Indieneer vreest voor een toename van vrachtverkeer over de verbindingsweg. Het bestemmingsplan bevat geen harde kaders voor het voorkomen van niet-bestemmingsvrachtverkeer.	De verbindingsweg zal worden ingericht als erftoegangsweg type I buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 60 km/uur. Het bestemmingsplan geeft een juridisch planologische grondslag voor het gebruik van de weg voor verkeersdoeleinden in algemene zin en voor de aanleg van de weg. Vanwege het karakter van de verbindingsweg wordt een bestemming 'Verkeer-verblijfsgebied' niet passend geacht. De verbindingsweg zal bovendien geen afslagen of aansluitingen bevatten op of naar het gebied De Kemmer. De berekende etmaalintensiteit van 2.000 motorvoertuigen wordt als relatief laag beschouwd voor erftoegangswegen. 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal wordt doorgaans als bovengrens gehanteerd. Uit het verkeersmodel volgt dat het aandeel vrachtverkeer 100 voertuigen per etmaal bedraagt, wat relatief weinig is.
16. In het ontwerp zijn geen snelheidsremmende maatregelen opgenomen. Indieneers menen dat deze maatregelen wel nodig zijn.	Handhaving van de geldende maximumsnelheid zal plaatsvinden op basis van artikel 5a van de Wegenverkeerswet 1994. Het opnemen van drempels in het wegprofiel kan een snelheidsbeperkend effect hebben. Een bijkomend nadeel is echter dat door afremmend en optrekkend verkeer geluidsoverlast en uitstoot van fijnstof kan toenemen. Tevens dienen bij snelheidsbeperkende maatregelen ook verlichting aangebracht te worden vanwege verkeersveiligheid. In het ontwerp juist gekozen voor zo min mogelijk straatverlichting vanwege ecologische belangen. Vooralsnog zijn in het tracé daarom geen drempels voorzien. Die keuze kan in de toekomst worden heroverwogen als daartoe aanleiding bestaat.
17. Indieneer stelt dat de percelen D4753 en D5496 een vogelreservaat vormen. Als gevolg van de verbindingsweg en de benodigde bomenkap zal een deel van het vogelreservaat op perceel D5496 verloren gaan. Compensatie zou moeten plaatsvinden op de zuidelijke punt van perceel D5614, aansluitend aan het vogelreservaat.	Het betreft hier een vogelreservaat dat tot stand is gekomen in vrijwillige samenwerking tussen de grondgebruiker en de Nederlandse Vereniging tot Bescherming van Vogels (inmiddels Vogelbescherming). Deze zogeheten 'vrije vogelreservaten' kennen geen wettelijke bescherming en het zegt ook niets over de actuele natuurwaarden. Het vogelreservaat heeft dan ook geen status of betekenis in de zin van de Wet natuurbescherming en gaat niet over bescherming van dieren. Het betreft louter verbod tot betreden van het gebied van de gebruiker/eigenaar.

	De percelen D4753 en D5496 liggen beiden binnen het door de Provincie Noord Brabant aangeduide gebied Natuur Netwerk Brabant. Ter plaatse geldt geen aparte aanduiding als vogelreservaat. Compensatie van NNB-gebied zal plaatsvinden op perceel N57, aansluitend aan bestaand NNB-gebied.
18. Indieneer wenst in het bestemmingsplan een duidelijk bescherming van het Beukenlaantje ter plaatse van de Bloemendaal. Voorkomen moet worden dat dwarsverbindingen kunnen ontstaan die de rust en het karakter van dit Beukenlaantje voorkomen en dat het Beukenlaantje wordt verhard.	De verbindingsweg verbindt de Kempenweg met de Eindhovensedijk. De verbindingsweg zal een doorgaande verbinding vormen zonder afslagen of anderszins verbindingen met het gebied de Kemmer tussen de Kempenweg en de Eindhovensedijk. Enkel bestaande verbindingen ter plaatse van Laco sportcentrum blijven behouden. Ook de informele ontsluiting van de Kynologenclub blijft behouden. De verbeelding bij het bestemmingsplan toont de verkeersbestemming als gesloten geheel. Verharding van het Beukenlaantje maakt geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan. In het landschappelijk inpassingsplan en het wegontwerp van MTD Landschapsarchitecten is rekening gehouden met de cultuurhistorisch waardevolle lanen De Kemmer en Bloemendaal en het overig historisch groen. In het ontwerp is geborgd dat deze elementen worden behouden en benadrukt en vanaf de verbindingsweg kunnen worden ervaren. Om te borgen dat er geen extra aansluitingen in de toekomst kunnen ontstaan zal aan de noordzijde van de verbindingsweg de bestemming 'groen' worden opgenomen.
19. Als gevolg van de verbindingsweg zal de zuidelijke helft van de historische wielervedaan 'Steeds Sneller' grotendeels verloren gaan. Daarom moet gekozen worden voor een smaller ontwerp, ook voor de door Rijkswaterstaat nu benodigde twee meter. Dit past niet binnen het uitgangspunt van 'minimaal ruimtegebruik'.	Bij het ontwerp van het tracé is, anders dan indieners stellen, wel degelijk voor een zo smal mogelijke weg gekozen. Mede gezien de wettelijke eisen ten aanzien van inrichting van de weg en veiligheid is het huidige tracé in de meest minimale variant tot stand gekomen. De cultuurhistorische status van de historische wielervedaan wordt erkend. Om die reden zal, op advies van onderzoeksbureau Raab ('De ronde van Oirschot, Cultuurhistorisch bureau- en veldonderzoek naar de voormalige wielervedaan aan Bloemendaal 4 te Oirschot' d.d. 18 april 2023), de wielervedaan beleefbaar gemaakt worden daar waar de verbindingsweg de wielervedaan zal passeren. Dit kan door middel van een passende markering op- en/of aan de rand van de weg. Het onderzoek zal als bijlage worden bijgevoegd bij vaststelling van het bestemmingsplan en in de toelichting worden verwerkt. 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. Onderstaand de specificatie:

	- Vluchtruimte: 2,50 m - Geleiderail: 0,80 m - Uitbuigingsruimte geleiderail: 1,50 m - Geluidscherm (3,0 m hoog onder 15° achterover hellend): 0,78 m - Constructiedikte geluidscherm: 0,50 m - Ondersteuningsconstructie beplanting achterzijde geluidscherm (3,0 m hoog onder 15° achterover hellend): 0,78 m - Portaal 1,10 m - Kabelgoot (2 x 0.75) 1,50 m Deze specificatie is exclusief de obstakelvrije zone die benodigd is voor de verbindingsweg. Bovengenoemde minimale maatvoering van 9,46 meter is als uitgangspunt overgenomen in het wegontwerp.
20. Indiener stelt dat de bochtstralen bij het perceel Eindhovensedijk 36 en bij het overloopweiland ten onrechte niet het landschap volgen.	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 alignement zijn vastgelegd in de CROW Richtlijn <i>Handboek Wegontwerp Erftoegangswegen</i>. Hierin wordt gesteld dat ETW's bij voorkeur met dakprofiel worden uitgevoerd, waarbij een minimum boogstraal van 200 m wordt gehanteerd. Er kan een minimum boogstraal van R= 150 m worden toegepast, mits in de bocht een eenzijdige verkanting van minimaal 2% wordt gehanteerd. Omwille van de ruimtelijke inpassing en het beperken van grondaankopen is in het ontwerp gekozen voor de kleinere boogstraal R = 150 m ter plaatse van het perceel Eindhovensedijk 36 en het overloopterrein voor parkeren. Hiermee is een optimum gevonden tussen ruimtebeslag enerzijds, en verkeersveiligheid en rijcomfort anderzijds. In een eerder stadium is het toepassen van nog kleinere boogstralen R = 125 m en R = 100 m onderzocht. Hiermee wordt echter afgeweken 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.

Besluit:

De zienswijze is ontvankelijk en deels gegrond.

Wijzigingen in het bestemmingsplan:

- Rapportage 'Projectmodel gemeente Oirschot, Goudappel d.d. februari 2021', welke als bijlage bij de toelichting is opgenomen, wordt voorzien van een verkeersmodelvalidatie waarmee actualiteit van de gegevens wordt vastgesteld.

- Op de verbeelding en in de regels wordt de bestemming 'Groen – Landschappelijke inpassing' toegevoegd aan de noordzijde van de verbindingsweg om zodoende het tegengaan van extra aansluitingen op de verbindingsweg te borgen.

Zienswijze 6 (23.0000922)

Ingekomen: 12 april 2023

<i>Samenvatting zienswijze</i>	<i>Reactie gemeente</i>
1. Daar waar eerst nog 10 meter als uitgangspunt voor de tracébreedte gold, beslaat het tracé inmiddels 13 meter. Indiener vraagt zich af of de weg niet smaller kan?	Gekozen is voor een tracé dat zoveel mogelijk het bestaande tracé van de A58 en daarmee bestaand ruimtegebruik volgt. Bovendien is het tracéontwerp zo smal mogelijk ingestoken. In het document 'verslag participatie en advies landschappelijke inpassing en wegontwerp randweg Oirschot', MTD Landschapsarchitecten d.d. 03-09-2018 is een variant uitgewerkt met een zo smal mogelijk wegprofiel (profiel A). De breedte van dit wegprofiel is 12 meter. In de uitwerking in het voorlopig ontwerp van de weg is gekomen tot een wegprofiel van 11 meter (wegverharding + obstakelvrije zone). Een nog smaller wegprofiel is, rekening houdend met wettelijke voorschriften ten aanzien van de inrichting van de weg en de veiligheid, niet mogelijk. 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. Onderstaand de specificatie: - Vluchtruimte: 2,50 m - Geleiderail: 0,80 m - Uitbuigingsruimte geleiderail: 1,50 m - Geluidsscherm (3,0 m hoog onder 15° achterover hellend): 0,78 m - Constructiedikte geluidsscherm: 0,50 m - Ondersteuningsconstructie beplanting achterzijde geluidsscherm (3,0 m hoog onder 15° achterover hellend): 0,78 m - Portaal 1,10 m - Kabelgoot (2 x 0.75) 1,50 m Deze specificatie is exclusief de obstakelvrije zone die benodigd is voor de verbindingsweg. Bovengenoemde minimale maatvoering van 9,46 meter is als uitgangspunt overgenomen in het wegontwerp.
2. Natuurcompensatie van NNB vindt te ver weg plaats en zou beter binnen het gebied De Kemmer plaatsvinden.	Herbegrenzing van NNB zal plaatsvinden op perceel N57, direct aansluitend aan bestaand NNB volgens het Natuurcompensatieplan. Binnen het gebied De Kemmer heeft de gemeente geen voor compensatie geschikte percelen in eigendom zodat geen betere alternatieven voorhanden zijn.
3. Kan de gemeente zelf alvast zorgen voor een geluidsscherm langs de A58 nu Rijkswaterstaat dit scherm vooralsnog niet aanbrengt?	Door Rijkswaterstaat zal een geluidswal worden aangelegd tussen de verbindingsweg en de A58. De geluidswal langs de A58 maakt geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan. De gemeente Oirschot

	hoopt met indieners dat de geluidswal spoedig wordt gerealiseerd, maar heeft dit niet in haar macht. Gemeente gaat niet zelf de kosten dragen voor de aanleg van een geluidscherm. De verplichting voor het aanbrengen van de geluidscherm ligt immers bij Rijkswaterstaat.
--	---

Besluit:

De zienswijze is ontvankelijk en ongegrond.

Wijzigingen in het bestemmingsplan:

Geen.

Ambtshalve wijzigingen

Na publicatie van het ontwerpbestemmingsplan heeft overleg plaatsgevonden met provincie Noord-Brabant ten aanzien van de grenswijziging van het Natuur Netwerk Brabant. De grenswijziging is een bevoegdheid van provincie. Ook is verdergegaan met het voeren van het omgevingsdialoog, ditmaal over het definitief wegontwerp (DO). Dit heeft aanleiding gegeven om een aantal ambtshalve wijzigingen door te voeren in het ontwerpbestemmingsplan dat reeds vanaf 9 maart 2023 voor een periode van 6 weken ter inzage heeft gelegen. Het bestemmingsplan zal aldus gewijzigd worden vastgesteld. De ambtshalve wijzigingen ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan betreffen de volgende:

1. toevoegen voorwaardelijke verplichting aanleg natuurcompensatie in de regels van enkelbestemming 'Verkeer' om de aanleg van de natuurcompensatie te borgen;
2. uit dialoog met omwonenden is de wens voor de aanleg van een aarden wal parallel aan de verbindingsweg gehonoreerd door gemeente. Om dit planologisch mogelijk te maken wordt op de verbeelding en in de regels de enkelbestemming 'Groen - Landschappelijke inpassing' en functieaanduiding 'aarden wal' toegevoegd;
3. Om de cultuurhistorische waarde van het nog aanwezige deel van de historische wielervedsteg vast te stellen is door RAAP een cultuurhistorisch bureau- en veldonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek heeft niet geleid tot een inhoudelijke aanpassing van het wegontwerp. Wel wordt het advies uit het rapport opgevolgd door middel van het visueel herkenbaar maken van de historische wielervedsteg. Het rapportage wordt opgenomen als bijlage bij de toelichting.
4. In overleg met provincie is er voor gekozen om een deel van het teniet gaande Natuur Netwerk Brabant (NNB) ten gevolge van de verbindingsweg een deel fysiek en een deel financieel te compenseren. De keuze is het gevolg van een uitspraak van de Raad van State (202002829/1/R2). Op de verbeelding wordt gebiedsaanduiding 'overige zone – vanwege natuurcompensatie te realiseren natuur' aangepast.