

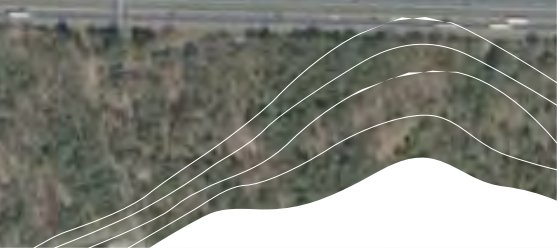
An aerial photograph of a landscape featuring a river, agricultural fields, and various buildings. The text is overlaid on the top half of the image.

COMPENSATIEPLAN NATUURNETWERK BRABANT

BP verbindingsweg Kempenweg-
Eindhovensedijk

24 juni 2022

RHO ADVISEURS

Decorative white wavy lines in the bottom right corner of the page.

RHO ADVISEURS

DATUM	24 juni 2022
PROJECT PROJECTLEIDER	Verbindingsweg Oirschot ing. D.C.W. van Roij
OPDRACHTGEVER PROJECTNUMMER	Gemeente Oirschot 20191768.004
AUTEUR STATUS	Mink Enthoven Concept



INHOUD

1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Globale procesbeschrijving	5
1.3 Leeswijzer	5
2. Beschrijving van het planvoornemen	5
2.1 Bestaande situatie	5
2.2 Toekomstige situatie	6
3. Beleidskaders	8
3.1 Natuurnetwerk Nederland	8
3.2 Natuurnetwerk Brabant	8
3.3 Interim omgevingsverordening Noord-Brabant	8
3.3.1 Bescherming Natuur Netwerk Brabant, artikel 3.15	8
3.3.2 Externe werking Natuur Netwerk Brabant, artikel 3.16	9
3.3.3 Afwijkende regels ontwikkelingen in Natuur Netwerk Brabant, artikel 3.17	9
3.3.4 Toepassing van het Nee, tenzij-principe, artikel 3.19	9
3.3.5 Compensatie, artikel 3.22	10
3.3.6 Fysieke compensatie, artikel 3.23	11
3.4 Conclusie uit toetsing beleidskader	11
4. Natuurcompensatie	12
4.1 Onderbouwing groot openbaar belang en alternatievenafweging	12
4.2 Compensatieopgave	18
4.2.1 Aanwezige ecologische waarden en kenmerken	18
4.2.2 Omvang netto verlies aan ecologische waarden en kenmerken	18
4.2.3 Externe werking op NNB	19
4.3 Locatie van de natuurcompensatie	19
4.4 Kwaliteit en kwantiteit van de compensatie	20
4.4.1 Kwantiteit	20
4.4.2 Kwaliteit	20
4.5 Mitigerende maatregelen	22
4.6 Inrichting en beheer	22
4.7 Termijn van uitvoering	22
Bijlage 1 Luchtfoto compensatieperceel	23

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Voorliggend compensatieplan is opgesteld in verband met de realisatie van een nieuwe verbindingsweg en het nieuwe bestemmingsplan die dit mogelijk gaat maken. Het nieuwe wegtracé ligt deels in aangewezen maar niet al gerealiseerde delen van het Natuur Netwerk Brabant, hierna NNB.

In de huidige situatie ondervinden de inwoners van Oirschot hinder door sluipverkeer van en naar de A58. Met name bij files op de A58 is de kern van Oirschot een populaire sluiproute voor automobilisten. Dit leidt tot onveilige verkeerssituaties op de wegen in het zuidelijke deel van Oirschot. Vanwege de ervaren verkeersoverlast in het zuidoostelijk deel van Oirschot is de afgelopen jaren gezocht naar een oplossing. Uit studies is gebleken dat een nieuwe weg tussen de Kempenweg en Eindhovensedijk het meest bijdraagt het verminderen van verkeersoverlast in het zuidelijk deel van Oirschot. De gemeenteraad heeft daarom besloten een verbindingsweg aan te leggen tussen de rotonde Kempenweg/De Kemmer en de Eindhovensedijk, ongeveer ter hoogte van De Kriekampen (zie figuur 1-1).



Figuur 1-1 Ligging nieuwe verbindingsweg Kempenweg-Eindhovensedijk

De aanleg van de verbindingsweg staat niet op zichzelf. De verbindingsweg heeft raakvlakken met onder andere de toekomstige realisatie van de Groene Corridor tussen Eindhoven en Oirschot, de aanleg van tweerichtingenfietspad aan de westzijde van de Kempenweg richting het centrum en de verbreding van de A58.

Met de voorgenomen ontwikkeling zal het NNB deels komen te vervallen of mogelijk negatief worden beïnvloed. Volgens de Interim omgevingsverordening van de provincie Noord-Brabant is compensatie vereist. De wijze waarop dit wordt vormgegeven dient te worden verwoord in een compensatieplan. Voorliggend compensatieplan is opgesteld conform de voorwaarden van de provinciale Interim omgevingsverordening. Hierbij is fysieke compensatie als uitgangspunt gehanteerd.

Indien Gedupeerde Staten van mening zijn dat aan de voorwaarden is voldaan en besluiten tot een daadwerkelijke wijziging, wordt het bestemmingsplan, waarvan de gemeente een verzoek om wijziging van de begrenzing heeft gedaan, vastgesteld.

1.2 Globale procesbeschrijving

Vanaf 2010 zijn door Sweco een aantal verkenningsonderzoeken uitgevoerd. Er is toen gestart met de verkenning voor een oplossing van geconstateerde knelpunten, middels de 'Oplegnotitie Verkenning Verkeersstructuur Oirschot'. In 2015 is de oplegnotitie geactualiseerd naar aanleiding van voortschrijdend inzicht in de rapportage 'Verkeersstructuur Oirschot 2030'. Vervolgens is in 2017 een tracéstudie uitgevoerd waarin de haalbaarheid van de aanleg van een nieuw tracé nabij de Eindhovensedijk is verkend. In de studie zijn ook de omwonenden betrokken. Uit het vergelijkingsonderzoek tussen de tracévarianten is gebleken dat het tracé grenzend aan de noordzijde van de A58 de beste oplossing biedt voor de knelpunten. Van de verkende tracés heeft deze variant ook het gunstigste verkeerseffect. In de rapporten wordt deze variant geduid als 'Heersdijk boven'. De gemeenteraad heeft in 2017 besloten het tracé van de verbindingsweg, direct ten noorden van de Rijksweg A58, verder uit te werken in een participatietraject met belanghebbenden. Uitgangspunt hierbij was dat alle inbreng gericht moet zijn op het optimaliseren van de uitwerking van het tracé. In 2018 is het participatieproces opgepakt ten behoeve van de landschappelijke inpassing van de Verbindingsweg Oirschot van MTD landschapsarchitecten. In een drietal informatiebijeenkomsten zijn verschillende varianten en aansluitingen voor het tracé 'Heersdijk Boven' verkend met belanghebbenden. In 2020 heeft de gemeenteraad besloten om de verkeerskundige en planologische voorbereiding voor de realisatie van de verbindingsweg te starten. Begin 2021 heeft dat geleid tot het schetsontwerp van de beoogde verbindingsweg.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zal in gegaan worden op de ligging van het NNB en de ruimtelijke ontwikkelingen rondom dit gebied. Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van het beleidskader dat van toepassing is op de wijziging van de begrenzing van het NNB. In hoofdstuk 4 is de natuurcompensatie beschreven conform de gestelde eisen vanuit de Interim omgevingsverordening. En tot slot worden in hoofdstuk 5 de geraadpleegde bronnen weergegeven.

2. BESCHRIJVING VAN HET PLANVOORNEMEN

2.1 Bestaande situatie

De projectlocatie ligt ten zuidoosten van de dorpskern Oirschot in het gebied De Kemmer. Dit betreft een gebied met gemengde functies tussen het Wilhelminakanaal en de A58. Agrarische grondgebruik, agrarische bedrijven, vakantiepark, tennisbanen, sportzaal, fitnesscentrum, buitenzwembad, fietscrossbaan, mountainbike- en trimparkcours, speel-/educatiebos en wonen hebben een grote mate van verwevenheid met de landschappelijke en bosrijke omgeving in De Kemmer.

Er bevindt zich parallel aan de A58 een lang onverhard pad (figuur 2-1). In het westen loopt dit pad langs het zwembad, langs Speelbos de Kemmer en doorkruist vervolgens een ander bos richting de Eindhovendijk. Over ongeveer deze zelfde route is de nieuwe verbindingsweg beoogd. Door middel van een bestemmingsplan wordt de verbindingsweg ruimtelijk planologisch geregeld. Het tracé ligt binnen het NNB met het beheertype 'droog bos met productie (N16.01)'. Het gebied bestaat voornamelijk uit eiken en dennen. Verder staat er onder andere Amerikaanse eik, berk, vogelkers, lijsterbes, braam en varen.



Figuur 2-1 Foto's bestaande situatie ter plaatse van beoogde verbindingsweg Kempenweg-Eindhovensedijk

2.2 Toekomstige situatie

Ten zuiden van de kern Oirschot wordt een nieuwe verbindingsweg gerealiseerd, die de Kempenweg en Eindhovensedijk met elkaar verbindt. Het doel van dit tracé is het verbeteren van de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en de leefbaarheid in het zuidoostelijk deel van Oirschot.

Keuze voor variant 'Heersdijk Boven'

In 2016 heeft de gemeente Oirschot onderzoek uit laten voeren naar de haalbaarheid van de aanleg van een nieuw tracé nabij de Eindhovensedijk. Dit heeft geresulteerd in het rapportage 'Verkenning randweg Oirschot', Sweco d.d. 17 mei 2017. De keuze voor het meest geschikte tracé wordt in het rapport mede beoordeeld aan de hand van de omgevingseffecten (bijvoorbeeld geluid, luchtkwaliteit, natuur, bodem, ruimtegebruik, enzovoorts), het maatschappelijk draagvlak en de kosten voor realisatie.

In het rapport wordt geadviseerd om te kiezen voor de variant 'Heersdijk boven'. Bij deze variant is het totale verkeerseffect het grootst en komt het meest tegemoet aan de hierboven geformuleerde doelstellingen. Uit de beoordeling van de varianten aan de omgevingseffecten is gebleken dat er onderling weinig verschillen zijn.

Schetsontwerp wegtracé en Landschappelijke inpassing

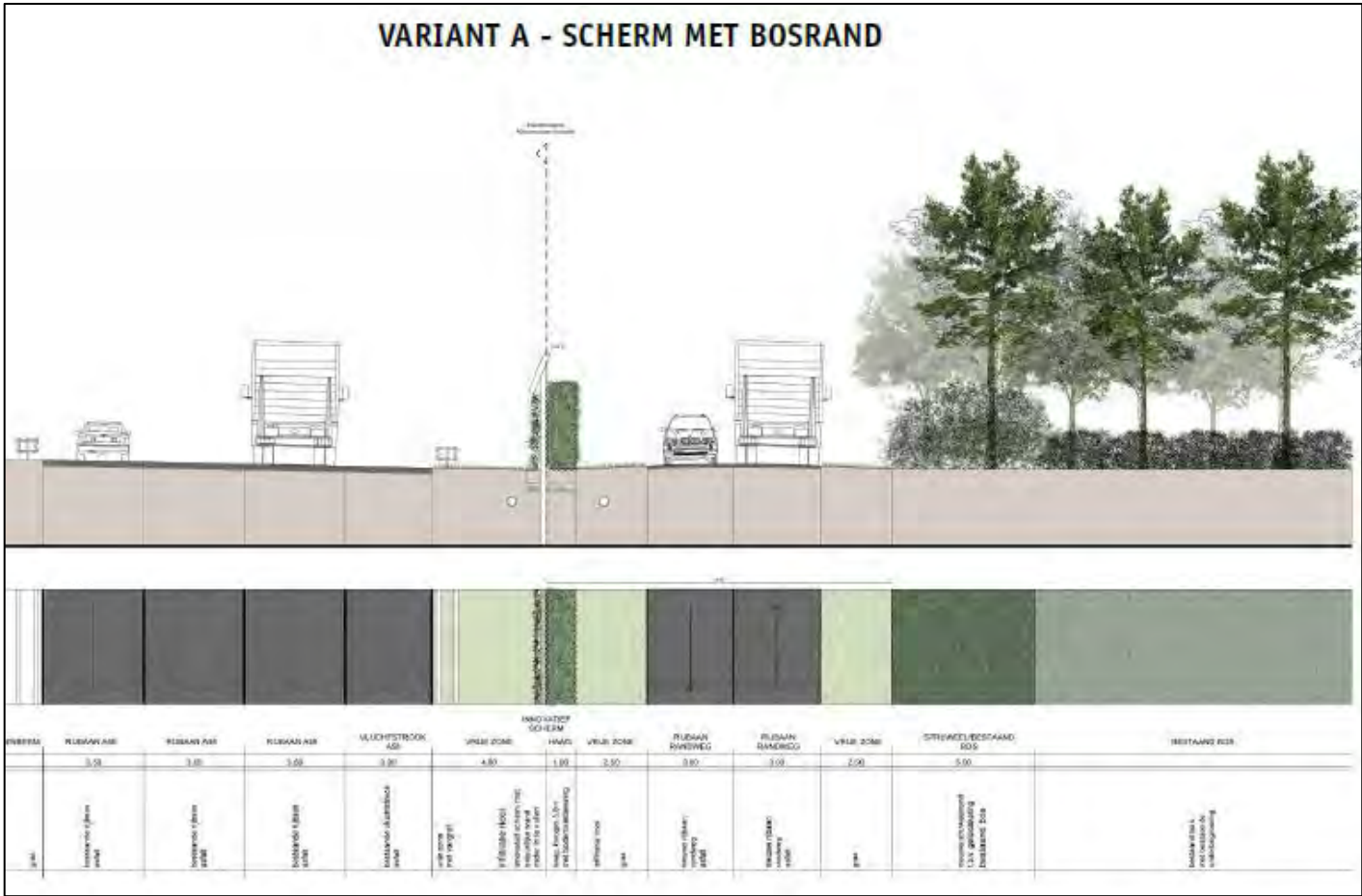
Vervolgens is een schetsontwerp (figuur 2-2) van de nieuwe verbindingsweg Kempenweg-Eindhovensedijk opgesteld gebaseerd op de uitgangspunten uit het landschappelijk inpassingsplan van MTD Landschapsarchitecten. De belangrijkste uitgangspunten uit het landschappelijk inpassingsplan zijn:

- Een zo smal mogelijk wegprofiel en het tracé zo dicht mogelijk naar de A58 om het ruimtebeslag zo klein mogelijk te houden;
- Ontwikkelen en verbeteren van de bosranden voor meer biodiversiteit en mooie overgang naar verbindingsweg;
- Zichtbaarheid van de lanen.

In het landschappelijk inpassingsplan zijn vier toepasbare varianten opgenomen. Gekozen is om variant A 'scherm met bosrand', zie figuur 2-3. De keuze voor deze variant is mede ingegeven omdat bij de toekomstige verbreding van de A58 een geluidscherm geplaatst zal gaan worden. Wanneer de realisatie van de verbreding A58 gaat starten is nog erg onzeker. Mogelijk vindt de realisatie plaats in 2030-2035.



Figuur 2-2 Schetsontwerp verbindingsweg Kempenweg-Eindhovensedijk, IV infra d.d. 10-6-2022



Figuur 2-3 Variant A uit 'Landschappelijke inpassing en wegontwerp', MTD Landschapsarchitecten d.d. 3-10-2018

3. BELEIDSKADERS

3.1 Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is het Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. Het netwerk moet natuurgebieden beter verbinden met elkaar en met het omringende agrarisch gebied. In het NNN liggen:

- bestaande natuurgebieden, waaronder de 20 Nationale Parken;
- gebieden waar nieuwe natuur wordt aangelegd;
- landbouwgebieden, beheerd volgens agrarisch natuurbeheer;
- ruim 6 miljoen hectare grote wateren: meren, rivieren, de kustzone van de Noordzee en de Waddenzee;
- alle Natura 2000-gebieden.

3.2 Natuurnetwerk Brabant

De verantwoordelijkheid voor het Natuurnetwerk Nederland ligt bij de provincie. De provincie Noord-Brabant heeft haar onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland uitgewerkt in Natuurnetwerk Brabant (NNB). Ongeveer 90% van het Natuurnetwerk Brabant wordt gevormd door bestaande natuurgebieden, zoals bijvoorbeeld de Biesbosch en de Maashorst. Maar het netwerk is nog niet compleet. Er ontbreken nog veel gebieden en verbindingen die belangrijk zijn voor dieren en planten. Vanwege de klimaatverandering veranderen hun leefomstandigheden en wordt dat nog urgenter. Zij moeten zich kunnen verplaatsen om genoeg voedsel te kunnen blijven vinden en zich voort te planten.

Voor het NNB geldt op basis van het rijksbeleid (Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening) de verplichting tot instandhouding van de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied. Hiertoe is het 'nee, tenzij'-regime van toepassing. Of de wezenlijke kenmerken worden aangetast, hangt af van de actuele en potentiële waarden van het gebied. Dat kunnen zijn: de natuurdoelen en –kwaliteit, geomorfologische en aardkundige waarden en processen, de waterhuishouding, kwaliteit van bodem, water en lucht, rust, stilte, donkerte, openheid of juist geslotenheid en de landschapsstructuur. Indien er sprake is van een significant effect op de wezenlijke kenmerken dan kan een ingreep in beginsel alleen nog plaatsvinden als er sprake is van een groot openbaar belang en er geen alternatieven beschikbaar zijn (bij individuele ingrepen) of als een combinatie van plannen, projecten of handelingen per saldo tot een (kwantitatieve en kwalitatieve) versterking van de NNB leidt.

3.3 Interim omgevingsverordening Noord-Brabant

De bescherming van het NNB is geregeld in de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant. Hierna worden de relevante artikelen beschreven.

3.3.1 Bescherming Natuur Netwerk Brabant, artikel 3.15

De instructieregels in dit artikel bevatten de kern voor de bescherming van het Natuur Netwerk Brabant (NNB). Bij het opstellen van een bestemmingsplan zijn gemeenten verplicht aansluiting te zoeken bij de wezenlijke ecologische kenmerken en waarden die in het natuurbeheerplan zijn beschreven. Deze waarden en kenmerken zijn per gebied vastgelegd in een beheertypenkaart en in een ambitiekaart.

Zolang de natuurdoelen in een gebied nog niet zijn gerealiseerd, kunnen bestaande functies en gebruiksactiviteiten worden voortgezet (eerbiedigende werking). Bestaand planologisch gebruik wordt gerespecteerd. Dit betekent dat de ontwikkelmogelijkheden die zijn opgenomen in een geldend bestemmingsplan in stand blijven. Het betekent ook dat er geen nieuwe ontwikkelmogelijkheden geschapen mogen worden door een bestemmingsplan te herzien of door de verlening van een omgevingsvergunning.

3.3.2 Externe werking Natuur Netwerk Brabant, artikel 3.16

Ook wanneer een activiteit of ontwikkeling plaatsvindt buiten het Natuur Netwerk Brabant (NNB) kan dit aantasting geven van de ecologische waarden binnen het NNB. Dit is in ieder geval aan de orde als een ontwikkeling een negatief effect heeft op de waarden van het NNB vanwege geluid, licht of betreding. Deze opsomming is niet uitputtend bedoeld, ook schaduwwerking, windturbulentie of het oprichten van een afscheiding langs een natuurgebied waardoor migratie niet langer mogelijk is, kan negatieve effecten hebben op de aanwezige waarden van het NNB. Voor zover er externe effecten optreden vanwege de verspreiding van stoffen door de lucht of water vindt een afweging plaats in het kader van andere wet- en regelgeving. Als er aantasting van waarden optreedt, geldt dat de negatieve effecten als gevolg van de verstoring, waar mogelijk, worden beperkt en als dat niet mogelijk is, worden gecompenseerd.

Door Econsultancy is het 'Rapportage nee, tenzij-onderzoek', d.d. 29 juni 2022 opgesteld om in beeld te brengen welke effecten de realisatie van de verbindingsweg Kempenweg-Eindhoven sedijk heeft op de kernkwaliteiten en omgevingscondities van het Natuur Netwerk Brabant (NNB). Het effect van de realisatie van de verbindingsweg is conform de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant op een zevental aspecten getoetst, te weten:

1. Natuurdoelen en natuurkwaliteit;
2. Geomorfologische processen;
3. Waterhuishouding en waterkwaliteit;
4. Rust en stilte
5. Donkerte en openheid;
6. Landschapsstructuur;
7. Belevingswaarde.

In het 'rapportage nee, tenzij-onderzoek' wordt geconcludeerd dat de mogelijke geluidhinder en lichthinder op het NNB nader uitgezocht moet worden. Voor de overige aspecten kunnen eventuele negatieve effecten op het NNB worden uitgesloten. De invloed van geluid en licht op het NNB is nader onderbouwd in de memo 'onderbouwing externe werking licht en geluid op het Natuur Netwerk Brabant', Rho adviseurs d.d. 28 juni 2022.

Uit de berekende geluidscontour blijkt dat met de realisatie van de verbindingsweg qua geluid niet leidt tot extra verstoring van het NNB. Het effect op de geluidbelasting binnen het NNB is gering ten opzichte van de heersende geluidbelasting vanwege de A58. In de memo wordt tevens aangetoond dat de voorgenomen werkzaamheden niet zullen leiden tot lichtverstoring. Overwogen kan worden om eventuele open plekken naast het tracé in te planten met dicht struweel van inheemse bossoorten zoals hazelaar, vogelkers en braam.

Een compensatie vanwege de externe werking op het NNB gebied is niet aan de orde.

3.3.3 Afwijkende regels ontwikkelingen in Natuur Netwerk Brabant, artikel 3.17

De provincie wil binnen wettelijk toegestane grenzen flexibiliteit bieden voor ontwikkelingen binnen het NNB. Daartoe zijn in de Interim omgevingsverordening vier mogelijkheden benoemd waarmee onder afwijking van de beschermingsregels het toelaten van nieuwe ontwikkelingen mogelijk is. De vier mogelijkheden zijn:

- a. nieuwe ontwikkelingen in het Natuur Netwerk Brabant, overeenkomstig Artikel 3.18;
- b. het nee, tenzij-principe, overeenkomstig Artikel 3.19;
- c. de saldo-benadering, overeenkomstig Artikel 3.20;
- d. een kleinschalige uitbreiding, overeenkomstig Artikel 3.21.

Voor de aanleg van nieuwe wegen waarbij een grenswijziging van het NNB nodig is hanteert de provincie het 'nee, tenzij-principe'.

3.3.4 Toepassing van het Nee, tenzij-principe, artikel 3.19

Er is een uitzondering mogelijk als er sprake is van een groot openbaar belang en alternatieven aantoonbaar ontbreken. Het ontbreken van alternatieven mag niet zonder meer worden aangenomen. Het tweede lid stelt eisen aan het onderzoek dat

daarvoor uitgevoerd moet worden. Voorts gelden er eisen dat de aantasting van waarden zoveel mogelijk wordt voorkomen en gecompenseerd. Als een gemeente onder toepassing van de nee, tenzij een ontwikkeling wil toelaten, doet de gemeente een verzoek tot herbegrenzing van het NNB. Deze eis is opgenomen omdat anders blijvende beperkingen blijven gelden voor de ontwikkeling. Dat is niet wenselijk.

De instructieregels bij het 'Nee, tenzij-principe' zien er als volgt uit.

Artikel 3.19 Toepassing van het Nee, tenzij-principe

Lid 1:

Een bestemmingsplan dat toepassing geeft aan het nee, tenzij-principe, bevat een onderbouwing dat:

- a. er sprake is van een groot openbaar belang;*
- b. er voor de ontwikkeling geen alternatieve locaties voorhanden zijn buiten het Natuur Netwerk Brabant;*
- c. er geen andere oplossingen voorhanden zijn die de aantasting van het Natuur Netwerk Brabant voorkomen;*
- d. de negatieve effecten waar mogelijk worden beperkt;*
- e. er bij het verlies van ecologische waarden en kenmerken wordt voldaan aan Artikel 3.22 Compensatie;*
- f. op welke wijze de uitvoering en monitoring zijn verzekerd.*

Lid 2:

Voor het onderzoek naar alternatieve locaties geldt dat:

- a. gezocht wordt naar alternatieve locaties binnen de gemeente en in omliggende gemeenten;*
- b. een alternatieve locatie overwegend dezelfde functie kan vervullen;*
- c. tijdverlies en meerkosten zijn op zichzelf geen reden om een alternatief af te wijzen.*

Lid 3:

Voor een bestemmingsplan als bedoeld in het eerste lid doen burgemeester en wethouders een verzoek als bedoeld in artikel 6.2 Procedure grenswijziging werkingsgebied op verzoek.

In paragraaf 4.1 wordt aangetoond dat sprake is van een groot openbaar belang. Daarnaast zijn in deze paragraaf de uitgevoerde onderzoeken en tracéalternatieven beschreven. Uit onderzoek blijkt dat er geen alternatieve locaties voorhanden zijn buiten het NNB en er geen andere oplossingen voorhanden zijn die de aantasting van het NNB voorkomen. Negatieve effecten worden in het schetsontwerp van de nieuwe weg zoveel beperkt. Hiertoe is door MTD landschapsarchitecten een landschapsplan opgesteld.

Met de realisatie van de nieuwe verbindingsweg zullen ecologische waarden en kenmerken verloren gaan. Deze worden gecompenseerd conform artikel 3.22 uit de Interim omgevingsverordening (zie paragraaf hierna). De uitvoering en monitoring worden geregeld in het vast te stellen bestemmingsplan. Hiermee wordt voldaan aan de voorwaarden uit artikel 3.19, lid 1 van de Interim omgevingsverordening.

In lid 2 van artikel 3.19 worden nadere voorwaarden aan het onderzoek naar alternatieve locaties gesteld. Deze voorwaarden zijn meegenomen in het onderzoek en beschreven in paragraaf 4.1. Er wordt daarmee voldaan aan de voorwaarden uit lid 2.

Om de realisatie van de nieuwe verbindingsweg mogelijk te kunnen maken is een grenswijziging van het huidige NNB noodzakelijk. Gemeente zal een verzoek om grenswijziging indienen bij Gedeputeerde Staten conform artikel 6.2 uit de Interim omgevingsverordening. Er wordt daarmee voldaan aan lid 3 van artikel 3.19 uit de Interim omgevingsverordening.

3.3.5 Compensatie, artikel 3.22

De verordening biedt een keuzemogelijkheid voor fysieke of financiële compensatie. Gemeente Oirschot kiest voor fysieke compensatie om zodoende de verloren gaande NNB in de eigen gemeente te compenseren. Bij fysieke compensatie is het in bepaalde situaties nodig om met een groter areaal te compenseren dan het areaal dat verloren gaat, om zo dezelfde ecologische kwaliteit te realiseren. Hierbij is van belang hoeveel tijd het betreffende natuurstype nodig heeft om tot optimale

■

kwaliteit te komen en welke functie het natuurstype heeft binnen het lokale ecosysteem. De compensatie van dit kwaliteitsverlies houdt er dan rekening mee dat het enige tijd duurt voordat het compenserende gebied dezelfde kwaliteit heeft als het gebied dat verloren is gegaan. De toeslag wordt uitgedrukt in extra te compenseren oppervlakte natuur.

De omvang van de compensatie wordt bepaald door de omvang van het vernietigde of verstoorde areaal en de ontwikkeltijd van de aangetaste natuur, conform de volgende indeling:

- a. natuur met een ontwikkeltijd van 5 jaar of minder: geen toeslag;
- b. tussen 5 en 25 jaar te ontwikkelen natuur: toeslag van 1/3 in oppervlak;
- c. tussen 25 en 100 jaar te ontwikkelen natuur: toeslag van 2/3 in oppervlak;
- d. bij een ontwikkelingsduur van meer dan 100 jaar: de toeslag in oppervlak en de gekapitaliseerde kosten van het ontwikkelingsbeheer is maatwerk;
- e. bij verstoring van natuur: maatwerk.

De compensatieopgave en de berekening van de omvang van de compensatie is beschreven in paragraaf 4.2.

3.3.6 Fysieke compensatie, artikel 3.23

Vanuit de provinciale natuurdoelen is het belangrijk dat het netwerk van natuurgebieden zo snel mogelijk en zo robuust mogelijk wordt gerealiseerd. Daarom is het toegestaan om in de nog niet gerealiseerde delen van het NNB en EVZ te voldoen aan de compensatieverplichting. Dit bevordert dat er geen nieuwe 'losliggende' natuurgebieden ontstaan en dat de compensatie altijd plaatsvindt binnen het beoogde netwerk van natuurgebieden.

Het gaat er niet alleen om dat de compensatie wordt geregeld. Het is uiteraard belangrijk dat deze ook wordt uitgevoerd. Het publiekrechtelijk borgen van de uitvoering van de compensatie is onder andere mogelijk door aan de gewenste ontwikkeling binnen de verwijderde NNB de voorwaarde te verbinden dat deze alleen mag plaatsvinden als de compensatie ook feitelijk is gerealiseerd, binnen een daartoe gestelde termijn en overeenkomstig het inrichtingsplan dat aan deze voorwaardelijke regels is gekoppeld.

Om de noodzakelijke compensatie te onderbouwen en motiveren moet inzicht worden gegeven in de volgende aspecten:

- a. de omvang van het netto verlies aan ecologische waarden en kenmerken en op welke locatie dat optreedt;
- b. de locatie waar en de wijze waarop het netto verlies, genoemd onder a, wordt gecompenseerd;
- c. de kwaliteit en kwantiteit van de compensatie;
- d. de termijn van uitvoering;
- e. de inhoud en realisatie van de voorgenomen mitigerende en compenserende maatregelen;
- f. het reguliere- en ontwikkelingsbeheer.

De hierboven genoemde motiveringsplichten (a t/m f) zijn in dit natuurcompensatieplan opgenomen en beschreven in hoofdstuk 4.

3.4 Conclusie uit toetsing beleidskader

De voornaamste voorwaarden voor de bescherming en compensatie van het NNB zijn geregeld in de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant. Voorliggend natuurcompensatieplan inclusief de daarbij behorende bijlagen tonen aan dat de voorgestelde natuurcompensatie legitiem is. De natuurcompensatie en de grenswijziging van het NNB die nodig zijn voor de realisatie van de nieuwe verbindingsweg voldaan aan de gestelde voorwaarden uit de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant.

4. NATUURCOMPENSATIE

4.1 Onderbouwing groot openbaar belang en alternatievenafweging

Het begrip 'groot openbaar belang' is in de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant niet gedefinieerd. Onder 'groot openbaar belang' worden doorgaans argumenten geschaard die verband houden met:

- menselijke gezondheid;
- openbare veiligheid;
- voor het milieu wezenlijk gunstige effecten;

als ook:

- redenen van sociale of economische aard.

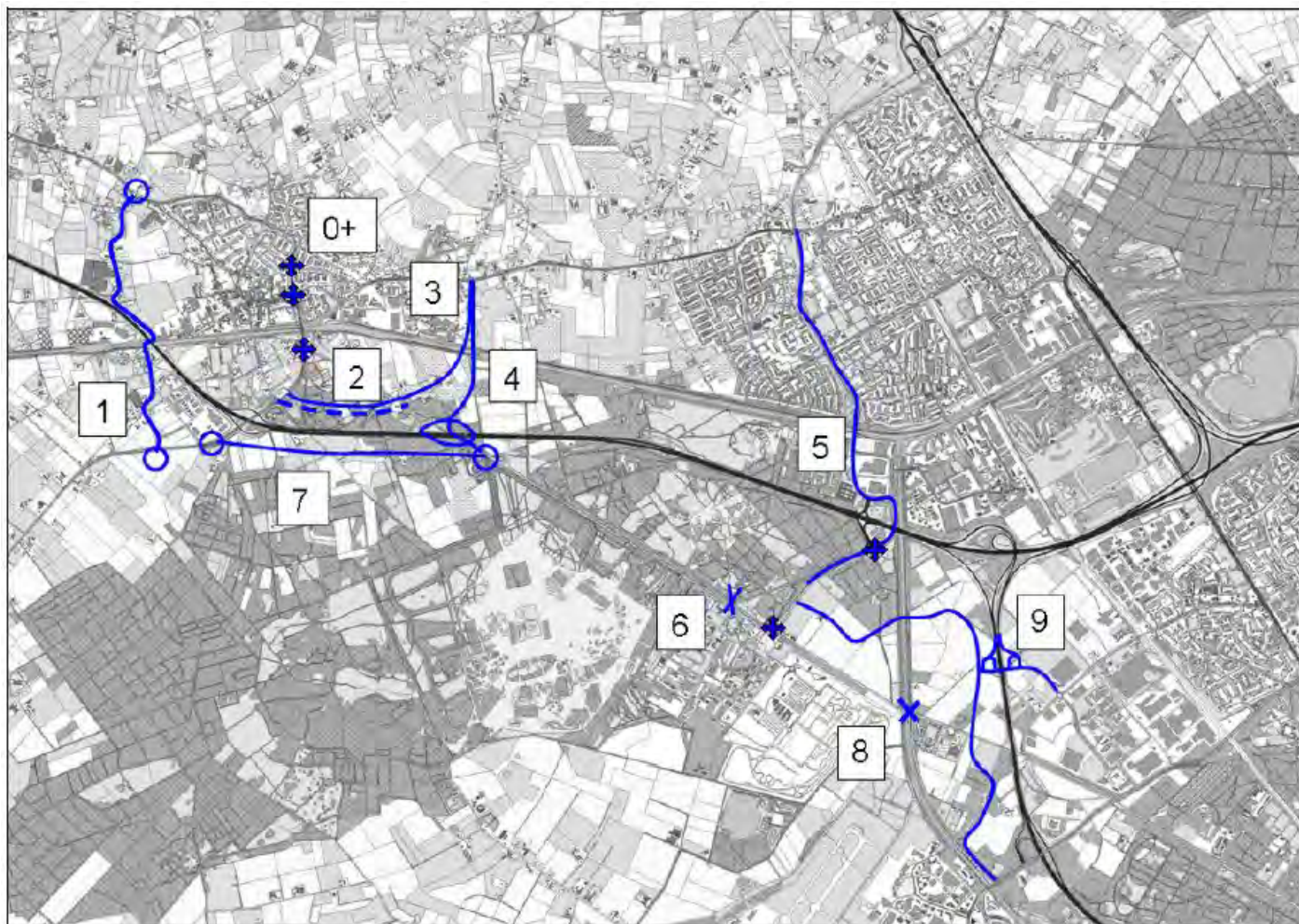
Dit is echter geen limitatieve lijst. Het begrip 'groot openbaar belang' is een open begrip, waaraan het bevoegd gezag zelf invulling moet geven. Daarnaast bestaat rondom de invulling van het begrip 'groot openbaar belang' veel jurisprudentie. De provincie sluit daarbij aan. Het gaat dan bijvoorbeeld om de aanleg van een weg, een nieuwe woonwijk of de aanleg van een natuurgebied.

Hierna wordt de noodzaak (het groot openbaar belang) voor de realisatie van de verbindingsweg beschreven alsmede het keuzeproces tot de meest wenselijke tracévariant. Dit proces is reeds medio 2010 gestart en er zijn sindsdien diverse onderzoeken uitgevoerd, adviesrapportages zijn uitgebracht en actualisaties daarvan gedaan. Hierna is getracht helder en chronologisch het keuzeproces uiteen te zetten. Een globale procesbeschrijving was reeds te lezen in paragraaf 1.2.

Verkenning Verkeersstructuur Oirschot (2010)

In het Oirschots Verkeers- en Vervoersplan (OVVP) uit 2007 is de verkeersstructuur van de gemeente Oirschot in samenhang bekeken en zijn enkele knelpunten geconstateerd. Om tot een oplossing te komen is in het OVVP het realiseren een randweg ten (zuid)oosten van Oirschot genoemd. In de 'Oplegnotitie Verkenning Verkeersstructuur Oirschot', Grontmij d.d. 2 augustus 2010 is vervolgens, vanuit een heldere toekomstvisie, gezocht naar toekomstbestendige oplossingsrichtingen voor de veronderstelde verkeersproblematiek in het zuiden van de kern Oirschot. Deze verkenning levert een definitie van het probleem in Oirschot en inzicht in voor de gemeente Oirschot maakbare en haalbare oplossingen. In de oplegnotitie wordt geconcludeerd dat in de kern van Oirschot sprake is van een overbelaste verkeerssituatie op de Kempenweg. De rotonde Kempenweg/Bestseweg kan als scharnierpunt het verkeersaanbod niet meer goed verwerken. Het gevolg is dat sluipverkeer ontstaat. Ook als gevolg van een overbelaste A58 inclusief een overbelaste aansluiting Oirschot, ontstaat sluipverkeer. Dit leidt tot een toename van de verkeersdruk op de wegen in de gebieden Moorland, Spoordonk, de Boterwijk en de Beerzen. Voor veel verkeer loopt de alternatieve route voor de A58 over de Eindhovensedijk. De Eindhovensedijk is vanaf de Kempenweg bereikbaar via de rotonde met Slingerbos of via de aansluiting Moorland/Koolmond. Ook mogelijk is de route buitenom via de Beerseweg en Moorland. Al deze mogelijkheden leiden tot klachten van bewoners, mede ook omdat de routes qua vormgeving niet overal conform de richtlijnen van duurzaam veilig zijn uitgevoerd. Ongevalconcentraties benadrukken de noodzaak van aanpak van de problematiek. Niet alleen op het kruispunt van de Kempenweg met Moorland/Koolmond, maar ook op de Bestseweg en op de rotonde Kempenweg/Bestseweg zijn die ongevalconcentraties geregistreerd. De grote hoeveelheid verkeer leidt tot problemen met de oversteekbaarheid van de rijbaan als de weg in één keer overgestoken moet worden.

In de Verkenning zijn meerdere oplossingsrichtingen (alternatieven) bekeken en doorgerekend. Zie figuur 4-1 voor de onderzochte alternatieven. Met het opstellen van de mogelijke oplossingsrichtingen (alternatieven) is gekeken naar infrastructurele aanpassingen, met een focus op het gebied ten zuidoosten van Oirschot. Het verbeteren van openbaar vervoer en/of de stimulering van de fiets is geen reële optie om de gesignaleerde problemen daadwerkelijk op te lossen. Deze maatregelen kunnen wel bijdragen aan een oplossing, maar zijn niet de oplossing op zich. Naast maatregelen voor het vergroten van de verwerkingscapaciteit op afzonderlijke kruispunten, is vooral gekeken naar het probleemoplossend vermogen van structuuringrepen.



Figuur 4-1 Overzicht onderzochte alternatieven (Oplegnotitie Verkenning Verkeersstructuur Oirschot, 2 augustus 2010)

Alle alternatieven zijn beoordeeld op het probleemoplossend vermogen voor de verkeersafwikkeling. Tevens zijn de effecten op het vlak van verkeersveiligheid, leefbaarheid, geluid, lucht en ruimtelijke kwaliteit onderzocht. De conclusie luidt dat er niet één alternatief is dat alle knelpunten/ probleemlocaties tegelijk oplost. Ook niet de verbreding van de A58 tot 2x3 rijstroken tussen Tilburg en Eindhoven. Uit de Verkenning wordt duidelijk dat het verbreden van de A58 tot 2x3 rijstroken tussen Tilburg en Eindhoven enerzijds zorgt voor een vermindering van het sluipverkeer door de regio op de wegen parallel aan de A58, maar anderzijds niet zorgt voor een duurzame oplossing van de doorstromingsproblematiek in de kern Oirschot. De verkeersbelasting van de rotonde Kempenweg/ Bestseweg neemt per saldo relatief gering af en is nog steeds zwaar belast. De conclusie luidt dat Oirschot, los van de verbreding van de A58, altijd zelf maatregelen moet treffen.

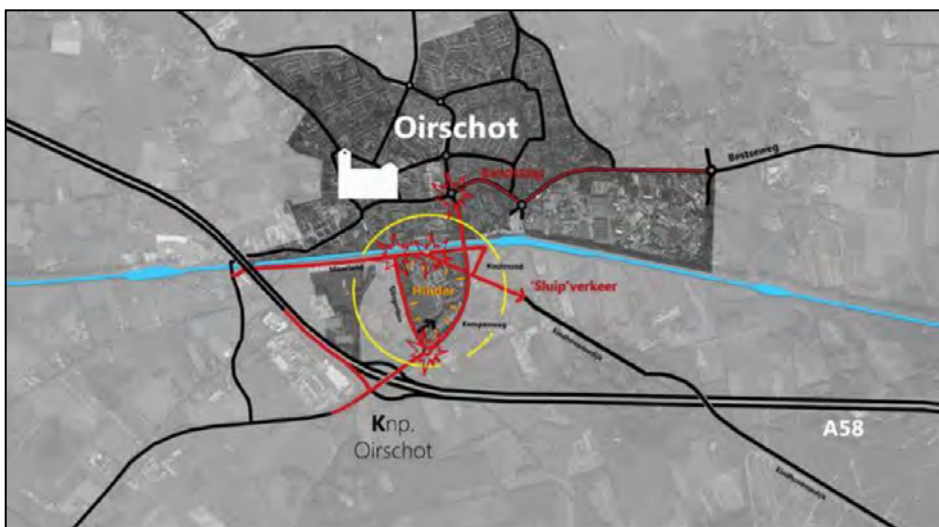
Actualisatie Verkenning Verkeersstructuur Oirschot (2015)

In 2015 is vanwege voortschrijdend inzicht en nieuwe onderzoeken de verkenning uit 2010 geactualiseerd. In de actualisatie is onder andere met behulp van het dynamische verkeersmodel een analyse naar de verkeersafwikkeling van de rotonde Kempenweg – Slingerbos uitgevoerd. Hierbij is specifiek gekeken naar de verkeersafwikkeling van de rotonde met- en zonder realisatie van een “Randweg Kemmer” als ook wat het oplossend vermogen van verschillende oplossingsrichtingen is. In het rapport wordt geconcludeerd dat voor de problematiek van doorgaand verkeer door het woongebied Moorland via Slingerbos en de Eindhovensedijk – Oirschotsedijk een “Randweg Kemmer” tot een significante daling leidt. Het maakt in deze variant niet uit of de “Randweg Kemmer” is aangesloten op de Bestseweg of alleen een parallel route aan de A58 is die aansluit op de rotonde Kempenweg – Slingerbos.

Verkenning Randweg Oirschot (2017)

In 2017 wordt vervolg gegeven aan de adviezen uit de verkenning uit 2010 en 2015. In het rapport 'Verkenning Randweg Oirschot', Sweco d.d. 17 mei 2017 worden het nut en de noodzaak voor de aanleg van een randweg ten zuidoosten van Oirschot verder onderzocht. In dit rapport wordt de probleemanalyse uit 'Oplegnotitie Verkenning Verkeersstructuur Oirschot' uit 2010 en de actualisatie uit 2015 nogmaals bevestigd. Resumeren zijn dit de belangrijkste knelpunten in de verkeersstructuur van Oirschot (zie tevens figuur 4-2):

- Bestseweg: oversteekbaarheid als gevolg van de hoge verkeersintensiteit tijdens met name de spitsen;
- Ronde Bestseweg – Kempenweg: overbelasting van de rotonde met name tijdens de spitsen en daarmee de kwaliteit en doorsroming op de Kempenweg en Bestseweg;
- Kruispunt Kempenweg met Koolmond en Moorland: doorstroming op dit kruispunt en verkeersveiligheid als gevolg van de confrontatie tussen tweerichtingsfietsverkeer en afslaand autoverkeer;
- Ronde Kempenweg – Slingerbos: kwaliteit van de verkeersafwikkeling;
- De Kemmer / Moorland: doorgaand verkeer Eindhovensedijk en verkeersdruk (leefbaarheid / verkeersveiligheid) in het gebied De Kemmer en Moorland (De Hei).



Figuur 4-2 Weergave probleemanalyse uit Verkenning Randweg Oirschot, Sweco d.d. 17 mei 2017

In dit onderzoek uit 2017 worden de doelstellingen geformuleerd en daarbij de vraag (eigenlijk twee vragen) gesteld: (1)zorgt een Randweg voor het realiseren van deze doelstellingen en (2)met welk tracé worden deze doelstelling het meest verwezenlijkt?

De doelstellingen zijn:

- Het verminderen van de verkeersdruk en daarmee het verbeteren van de verkeersafwikkeling op de Bestseweg
- Het verbeteren van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling en veiligheid op de Kempenweg, de op- en afritten Koolmond en de rotondes in het bijzonder;
- (Doorgaand) verkeer door De Kemmer (Eindhovensedijk) en Moorland / Slingerbos wegnemen in het kader van verkeersveiligheid, leefbaarheid en ontwikkeling van De Groene Corridor.

Daarnaast is als complementaire de volgende doelstelling door de betrokken klankbordgroep ingebracht:

- Het verbeteren van de verkeersveiligheid door het wegnemen van vrachtverkeer van en naar bedrijventerrein De Stad door de kern Oirschot.

Destijds is bij het bepalen van de effecten uitgegaan van een volledige Randweg (1^e en 2^e fase). Hiertoe zijn hoofd tracévarianten ontwikkeld op basis van de logische locaties van passagemogelijkheden van het Wilhelminakanaal. De tracévarianten zijn weergegeven op figuur 4-3. Daarnaast is in de studie het effect van de realisatie van alleen fase 1 onderzocht. Dat wil zeggen een nieuwe weg tussen de Kempenweg en Eindhovensedijk. In het rapport wordt hierover

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'. Zie figuur 4-4 voor een weergave van de voorkeursvariant.



Figuur 4-3 Tracévarianten uit Verkenning Randweg Oirschot, Sweco d.d. 17 mei 2017



Figuur 4-4 Voorkeursvariant 'Heersdijk boven' (realisatie alleen fase 1) uit Verkenning Randweg Oirschot, Sweco d.d. 17 mei 2017

Ecologische afweging variant noord- en variant zuid A58 (2020)

Uit de tracéstudie blijkt dat een verbindingsweg tussen Kempenweg en Eindhovensedijk het meest oplossend vermogen heeft voor de verkeerproblematiek in het zuiden van de kern Oirschot. De keuze voor dit tracé wordt mede beoordeeld aan de hand van de omgevingseffecten. Er wordt geconcludeerd dat er bij de varianten weinig onderscheidend verschil is in de relevante omgevingsaspecten, waaronder het aspect natuur en landschap. Aangezien het ecologische belang belangrijk is voor de tracékeuze is het ecologisch potentieel van het gebied ten noorden van de A58 (voorkeursvariant 'Heersdijk boven') en het gebied ten zuiden van de A58 beschouwd in een quickscan flora en fauna. Uit de quickscan blijkt dat het gebied ten zuiden van de A58 een hoger ecologisch potentieel voor soorten heeft dan het gebied aan de noordzijde. Ook zijn er aan de zuidzijde van de A58 hogere (gevoeligere) natuurwaarde aanwezig zoals droge heide. Hieruit kan geconcludeerd worden dat met een verbindingsweg tussen Kempenweg en Eindhovensedijk ten noorden van de A58 de minste ecologische waarden geschaad worden. Tracévariant 'Heersdijk boven' blijft daardoor de voorkeur behouden.

Bijstelling verkeersmodel (2021)

De Raad van State heeft bepaald dat cijfers van verkeersonderzoek een houdbaarheid hebben van 2 jaar. Indien cijfers ouder zijn, dient nieuw onderzoek uitgevoerd te worden. Het onderzoek uit 2016 heeft plaatsgevonden op basis van het toenmalig geldende verkeersmodel SRE 3.0. Inmiddels is dit verkeersmodel vervangen door verkeersmodel Zuidoost-Brabant. In dat kader heeft een bijstelling van het hiervoor beschreven rapport uit 2016 plaatsgevonden. Door Goudappel is in februari 2021 een actuele berekening gemaakt van de effectiviteit van de verschillende varianten tracés, de resultaten zijn gepresenteerd in het rapport 'Projectmodel gemeente Oirschot - Bijstelling verkeersmodel Zuidoost-Brabant en gemaakte doorrekeningen'.

Ook uit de bijstelling blijkt dat met variant 'Heersdijk boven' op de Eindhovensedijk binnen de bebouwde kom nog steeds een forse afname is te zien ten opzichte van de referentiesituatie. Er mag geconcludeerd worden dat het doorgaande verkeer volledig ontmoedigd is. Het nieuwe tracédeel laat een vergelijkbare, maar iets lager toename zien als de afname op de Eindhovensedijk. Op de A58 is een kleine toename zichtbaar, dat het overige deel van de verschuiving is. Dit ligt in lijn met



de afname dat het deel Eindhovensedijk buiten de bebouwde kom laat zien. Dit betreft doorgaand verkeer dat ondanks de nieuwe verbinding ontmoedigt wordt om over de Eindhovensedijk te rijden. De bijstelling van het verkeersmodel heeft daarom niet geleid tot het maken van een andere keuze. De keuze voor variant 'Heersdijk boven' is hiermee definitief.

Samenvatting en conclusie

Vanaf 2010 hebben diverse onderzoeken en analyses plaatsgevonden omtrent de verkeerssituatie in het zuiden van de kern Oirschot. Uit de probleemanalyse blijkt dat er een aantal knelpunten zijn die zorgen voor een overbelaste verkeerssituatie aldaar. Er is een hoge verkeersdruk, hinder door sluipverkeer, een slechte doorstroming, problemen met de oversteekbaarheid en verkeersonveilige situaties. De ongevalconcentraties benadrukken de noodzaak van aanpak van deze problematiek.

Uit de onderzoeken kan geconcludeerd worden dat er niet één oplossing is die alle knelpunten / probleemlocaties oplost. Een combinatie van maatregelen is nodig om de problematiek op te lossen. In dat kader heeft de gemeente Oirschot reeds een aantal maatregelen getroffen. Zo zijn inmiddels verkeersmaatregelen uitgevoerd op kruispunt Kempenweg – Moorland, wordt de fietspadenstructuur aangepast en wordt nader onderzoek uitgevoerd om het snelheidsregime aan te passen. Daarnaast is in het kader van de Groene Corridor 'de knip' gerealiseerd op de Eindhovensedijk bij Erica. Desalniettemin blijkt uit de onderzoeken dat deze maatregelen wel bijdragen aan een oplossing, maar zijn niet de oplossing op zich. Er moet vooral gekeken worden naar het probleemoplossend vermogen van structuuringrepen. In de Actualisatie Verkenning Verkeersstructuur Oirschot uit 2015 is de aanleg van een randweg ten (zuid)oosten van Oirschot beschreven als oplossingsrichting op structuurniveau. De realisatie van een randweg heeft het grootste positieve effect (afname) op het interne wegennet van Oirschot.

In 2017 is hieraan vervolg gegeven in het rapport 'Verkenning Randweg Oirschot'. Uit dit rapport wordt geconcludeerd dat de aanleg van een randweg oplossing biedt voor de verkeersproblematiek in het zuiden van de kern van Oirschot. Na een studie met tracévarianten is het voorkeurstracé 'Heersdijk boven' gekozen. De gemeenteraad heeft 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'.

Uit de quickscan blijkt dat het gebied ten zuiden van de A58 een hoger ecologisch potentieel voor soorten heeft dan het gebied aan de noordzijde. Ook zijn er aan de zuidzijde van de A58 een hogere natuurwaarden aanwezig zoals droge heide. Hieruit kan geconcludeerd worden dat met een verbindingsweg tussen Kempenweg en Eindhovensedijk ten noorden van de A58 de ecologische waarden het minst geschaad worden. Tracévariant 'Heersdijk boven' heft daardoor de voorkeur.

De bijstelling van het verkeersmodel heeft niet geleid tot het maken van een andere keuze.

Resumerend kan het volgende geconcludeerd worden:

- Er is sprake van een groot openbaar belang. Aangetoond is dat er in het zuiden van de kern Oirschot sprake is van een overbelaste en onveilige verkeerssituatie;
- Er is geen alternatief mogelijk buiten het NNB. Uit studie naar tracéalternatieven blijkt dat er dan geen oplossend vermogen is voor de problematiek;
- De beoogde realisatie van de verbindingsweg noodzakelijk is om de problematiek op te lossen. Aanpassingen aan alleen het bestaande wegenstructuur heeft niet voldoende oplossend vermogen;
- Uit de studie naar tracéalternatieven blijkt dat de gekozen variant 'Heersdijk boven' het meest oplossend vermogen biedt voor de problematiek én de effecten op het NNB alsmede de flora en fauna het minst worden geschaad.

4.2 Compensatieopgave

4.2.1 Aanwezige ecologische waarden en kenmerken

Onder ecologische waarden en kenmerken worden verstaan de aanwezige en potentiële waarden, gebaseerd op de beoogde natuurkwaliteit voor het gebied, waartoe behoren natuurdoelen en natuurkwaliteit, geomorfologische processen, waterhuishouding, kwaliteit van bodem, water en lucht, rust, mate van stilte, donkerte, openheid, landschapsstructuur en belevingswaarde (zie artikel 1.1 begripsbepaling Interim omgevingsverordening Noord-Brabant).

Door onderzoeksbureau Econsultancy is in juni 2020 een quickscan flora en fauna uitgevoerd in het gebied van het toekomstige wegtracé. Vervolgens heeft in 2021 aanvullend ecologisch onderzoek plaatsgevonden. Het rapport aanvullend ecologisch onderzoek is op 6 mei 2022 opgeleverd. Uit deze onderzoeken zijn de aanwezige ecologische waarden en kenmerken in het gebied van het nieuwe wegtracé op te maken. Deze onderzoeken zijn bijgevoegd in de bijlagen van het bestemmingsplan voor de nieuwe verbindingsweg.

De onderzoekslocatie voor de verbindingsweg bestaat voornamelijk uit eiken en dennen. Verder staat er onder andere berk, vogelkers, lijsterbes, braam en varen. Daarnaast betreft een deel van de onderzoekslocatie een onverhard pad (figuur 2-1). Het westelijke deel van het bos dat verloren gaat - vlakbij het zwembad - is een speelbos. Hier wordt druk gerecreëerd en hiervoor zijn attributen aanwezig zoals speelinstrumenten, mountainbikeroutes en parcoursobstakels. Oostelijker neemt de recreatiedruk af en heeft de natuur meer ruimte. Het gehele bos heeft een relatief hoge natuurpotentie vanwege de gevarieerde structuur met een substantieel aandeel zware bomen en dood hout. De betekenis voor de biodiversiteit bestaat vooral uit paddenstoelen, korst- en bladmossen, enkele vaatplanten, insecten, enkele zoogdieren en broedvogels. Aangetroffen beschermde soorten zijn hieronder uitgewerkt.

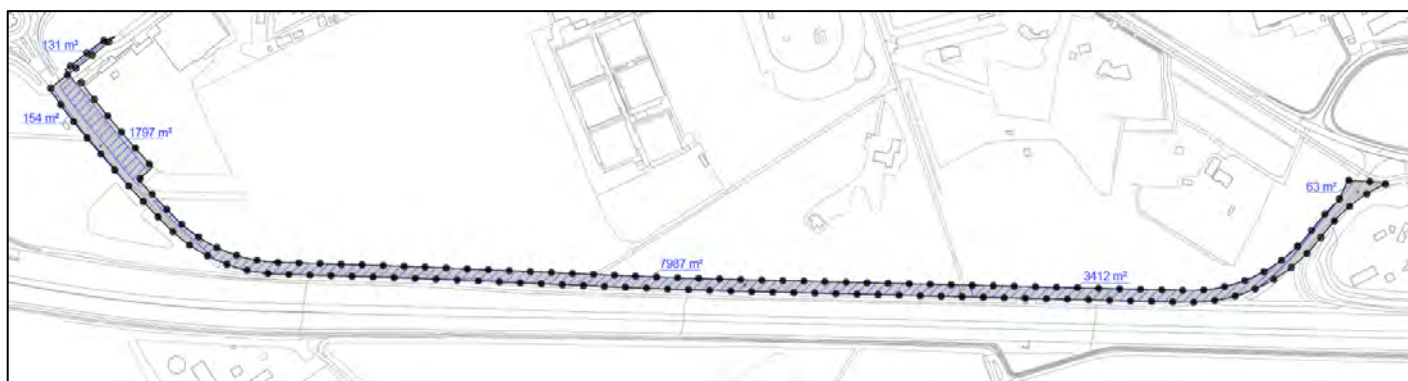
Binnen het onderzoeksgebied komen algemene broedvogels voor, het nest hiervan is beschermd tijdens het broedseizoen. Daarnaast is het geschikt als broedgebied voor roofvogels en uilen waarvan het nest jaarrond beschermd is en beschermde functies van vleermuizen (verblijfsfunctie, foerageerfunctie en vliegroute). Dergelijke functies zijn tijdens het aanvullend ecologisch onderzoek niet aangetroffen. Wel zijn waarnemingen gedaan of sporen gevonden van steenmarter, bunzing, wezel, das, eekhoorn, alpenwatersalamander, kamsalamander en poelkikker.

Daarnaast biedt het onderzoeksgebied nog geschikt habitat voor verschillende ongewervelden zoals de bruine eikenpage (niet aangetroffen tijdens het aanvullend ecologisch onderzoek) en aan algemene vlinders, kevers, spinnen en mieren.

Voor de beschermde soorten wordt separaat een activiteitenplan opgesteld en een ontheffing van de Wet natuurbescherming (Wnb) aangevraagd.

4.2.2 Omvang netto verlies aan ecologische waarden en kenmerken

Het NNB waarin de onderzoekslocatie gelegen is valt onder het natuurbeheertype N16.03 Droog bos met productie en N00.01 Nog om te vormen landbouwgrond naar natuur. Het ambitietype van de gehele onderzoekslocatie is N16.03 Droog bos met productie. Omdat het deel van het NNB met beheertype N00.01 Nog om te vormen landbouwgrond naar natuur reeds uit bos bestaat, kan dit deel niet meer gebruikt worden ter compensatie en dient dat ook gezien te worden als te compenseren bos. Als gevolg van de voorgenomen ingreep zal er areaal van het NNB binnen de onderzoekslocatie verloren gaan. Totaal gaat het om 13.544 m² (zie figuur 4-5) NNB dat verloren gaat.



Figuur 4-5 Overzicht areaal NNB dat verloren gaat

Voor het tenietgaande areaal van de aanwezige beheertypes geldt een ontwikkeltermijn van 25 tot 100 jaar. Voor de compensatieopgave betekent dit een oppervlaktetoeslag van 2/3, plus de gekapitaliseerde kosten van het ontwikkelingsbeheer. In tabel 4-1 is een overzicht gegeven van het totale oppervlakte aan NNB dat verloren gaat en het benodigde compensatieareaal.

Tabel 4-1 Overzicht compensatieopgave

Natuurtype	Areaal NNB dat verloren gaat (in m ²)	Ontwikkeltijd / compensatie-eis	Compensatieopgave (in m ²)
N16.03 Droog bos met productie	131 + 154 + 1.797 + (7.987 – 2.903) + 3.412 + 63 = 10.641	25-100 jaar (2/3 oppervlaktetoeslag)	17.665
N00.01 Nog om te vormen (in feite bos)	2.903	25-100 jaar (2/3 oppervlaktetoeslag)	4.819
Totaal	13.544	2/3	22.484

4.2.3 Externe werking op NNB

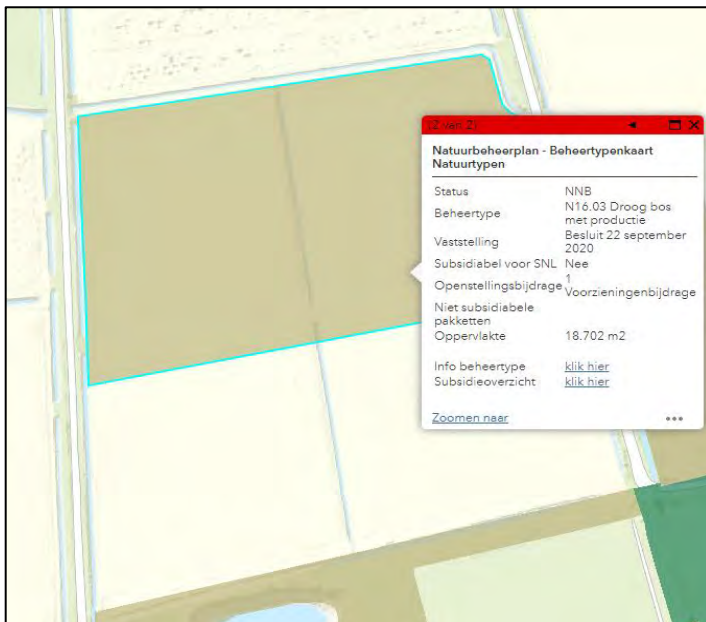
Zoals benoemd in het beleidskader geldt aanvullend op areaal dat direct verloren gaat, een compensatie-eis afhankelijk van verstoring en andere externe invloeden (door bijvoorbeeld geluid). Eventuele te verwachten verstoringen zijn onderzocht aan de hand van een NEE, tenzij-onderzoek en een andere onderbouwing van het effect van licht en geluid. Uit de onderzoeken blijkt dat er geen negatieve effecten zijn binnen het NNB door de realisatie van de verbindingsweg. Er geldt derhalve geen compensatieverplichting vanwege externe werking op het NNB.

4.3 Locatie van de natuurcompensatie

In de directe omgeving van de planlocatie ligt een geschikt compensatieperceel, kadastraal bekend als Oirschot N 57. In figuur 4-6 is de ligging weergegeven. Het gaat totaal om een perceel van 36.625 m² en het is gelegen op minder dan één kilometer afstand van het nieuwe wegtracé. Voor het beoogde perceel is in figuur 4-7 een uitsnede van het Natuurbeheerplan opgenomen. Het noordelijk deel van het perceel is aangeduid als nog te ontwikkelen NNB. Dat deel betreft 18.702 m². Het resterende deel is 17.923 m² en is niet aangewezen als NNB.



Figuur 4-6 Ligging compensatieperceel



Figuur 4-7 Uitsnede Natuurbeheerplan ter hoogte van compensatieperceel

4.4 Kwaliteit en kwantiteit van de compensatie

4.4.1 Kwantiteit

Totaal is 22.484 m² benodigd om te voorzien in de compensatieopgave als gevolg van areaalverlies. Het aangewezen perceel voorziet in 18.702 m² aan nog te ontwikkelen Natuurnetwerk. Dat betekent dat hier het grootste deel van de compensatieopgave gerealiseerd kan worden. De resterende opgave (3.500 m²) kan in de overige 17.923 m² van het compensatieperceel worden ingezet. Het perceel zal niet volledig gebruikt hoeven te worden om aan de opgave te voldoen (zie bijlage 1).

4.4.2 Kwaliteit

Huidige situatie rondom nieuwe verbindingsweg

Het stuk NNB dat verloren gaat als gevolg van de ontwikkeling ligt direct tegen de A58. Invloed van de snelweg kan ervoor zorgen dat een bosareaal bijvoorbeeld relatief minder broedparen vogels kan huizen. Ook is het bosareaal grotendeels

naaldbos. In de regel heeft een naaldbos lagere natuurwaarden dan een inheems loofbos. Wel gaat het om een goed ontwikkeld bos met bomen op leeftijd en een gezond aandeel dood hout.

Huidige situatie compensatieperceel

Op de locatie van de compensatie wordt een agrarische functie opgeheven. Op basis van een bezoek is de ecologische waarde van dat perceel in de huidige situatie nagenoeg nul. Het betreft een intensief beheerde akker zonder randbeplanting of andere vormen van landschapselementen (figuur 4-8). Mogelijke negatieve externe effecten als gevolg van het agrarisch gebruik zoals als gevolg van stikstof of wateronttrekking worden opgeheven.



Figuur 4-8 Huidig gebruik compensatieperceel

Beoogde situatie rondom nieuwe verbindingsweg

De nieuwe verbindingsweg zal zodanig uitgevoerd worden dat deze bruikbaar blijft als foerageergebied voor bijvoorbeeld vleermuizen. Er wordt gekozen voor amberkleurig licht en armaturen die uitspreiding van het licht (anders dan op de weg) verminderen.

Nieuwe situatie compensatieperceel

De beoogde natuur zal een diverse mix van inheems loofbos worden met een gradiënt naar het bestaande naaldbos aan de zuidzijde (bijlage 1). Het bosbiotoop dat onder het compensatieperceel en tegen de A58 ligt wordt aan de noordzijde verbreed als gevolg van de ontwikkeling. 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 (figuur 4-6) 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 soorten (vleermuizen, vogels, kleine zoogdieren, vlinders en amfibieën). Om de gewenste kwaliteit bos te krijgen is actieve verjonging nodig. Menselijk beheer, zoals kap, begrazingsbeheer en inbreng van strooisel verrijkende soorten is nodig om dynamiek, variatie en vestigingsmilieus te bevorderen. Met aanvullende aanplant van primair lokaal



gewenste inheemse boom- en struiksoorten wordt een nieuwe gewenste bosgeneratie van voldoende ecologische kwaliteit gerealiseerd.

4.5 Mitigerende maatregelen

Mitigeren houdt in dat nadelige effecten op de locatie van de aantasting worden beperkt. Dit kan gebeuren door een natuurvriendelijke inrichting, landschappelijke inpassing, planning van de werkzaamheden in het juiste seizoen e.d. Voorbeelden van mitigerende maatregelen zijn onder andere geluidschermen, wildviaducten, dassentunnels, beplanting, wijzigingen van grondwaterstand en aanleg van verbindingzones.

Als gevolg van de ontwikkeling van de randweg en de bijbehorende beoogde compensatie is er sprake van verstoring van beschermde soorten. De specifieke maatregelen voor deze soorten zijn opgenomen in een separaat activiteitenplan. Externe effecten als gevolg van de nieuwe verbindingsweg zijn niet te verwachten, zoals beschreven in de nee, tenzij-toets van Econsultancy d.d. 19 januari 2022 en nadere onderbouwing externe werking licht en geluid op Natuur Netwerk Brabant van Rho adviseurs d.d. 28 juni 2022. Met betrekking tot landschappelijke inpassing en het behoud van zoveel mogelijk natuurwaarden op de locatie van de nieuwe randweg is een landschapsplan gemaakt door MTD Landschapsarchitecten d.d. 3 september 2018.

4.6 Inrichting en beheer

Het perceel wordt ingericht met zowel inheemse loof- als naaldbomen. Door de aanwezigheid van open plekken en van water zal een gevarieerd gebied ontstaan. Rondom worden een brede rand, variërend in breedte, met struiken aangeplant. Elke 5 jaar wordt door middel van beheer gestuurd op het gewenste eindbeeld. Een verdere uitwerking van de inrichting en het beheer zijn opgenomen in het inrichtingsplan. Het inrichtingsplan is opgenomen in de bijlagen bij het bestemmingsplan.

4.7 Termijn van uitvoering

De gronden zijn reeds in bezit van de gemeente waardoor de uitvoering in principe op korte termijn kan worden aangevangen. Ingevolge de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant geldt er een verplichting om de compensatie uit te voeren binnen 3 jaar na onherroepelijk worden van het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan is de uitvoering van de compensatie geborgd.

Bijlage 1 Luchtfoto compensatieperceel



Het rode vlak geeft de locatie en omvang van de natuurcompensatie weer