

Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen

**behorende bij het bestemmingsplan 'Weginfrastructuur
omgeving Eindhoven-Noordwest, Oirschot en Best'**

gemeente Eindhoven
Ruimtelijke Ordening

Doc. nr. 2030545

Colofon

Uitgave

Gemeente Eindhoven
Ruimtelijke Expertise, Ruimtelijke Ordening

Datum

april 2017

Inhoudsopgave

Colofon	2
Inhoudsopgave	3
Hoofdstuk 1 Inleiding	4
Hoofdstuk 2 Inhoudelijke hoofdpunten	5
2.1 Nut en noodzaak van de Groene Corridor (afsluiten van de Oirschotsedijk voor doorgaand autoverkeer)	5
2.2 MER Gebiedsontwikkeling Brainport Park	8
2.3 Ontsluiting en verkeersafwikkeling bedrijventerrein GDC Acht	10
Hoofdstuk 3 Zienswijzen en gemeentelijk standpunt	13
3.1 Overzicht zienswijzen en ontvankelijkheid	13
3.2 Gemeentelijk standpunt per zienswijze	15
Hoofdstuk 4 Ambtshalve wijzigingen van de gemeenten Eindhoven, Oirschot en Best	65
Hoofdstuk 4.1 Ambtshalve wijzigingen van de gemeente Eindhoven	65
Hoofdstuk 4.2 Ambtshalve wijzigingen van de gemeente Oirschot	66
Hoofdstuk 4.3 Ambtshalve wijzigingen van de gemeente Best	66

Hoofdstuk 1 Inleiding

Deze nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen behoort bij het bestemmingsplan 'Weginfrastructuur omgeving Eindhoven-Noordwest, Oirschot en Best'. Eerder is de nieuwe wegenstructuur in dit gebied ook wel de wegenstructuur in Brainport Park genoemd, beter bekend als de 'Challenge variant'. In deze nota wordt de naam 'wegenstructuur Brainport Park' aangehouden.

Het ontwerpbestemmingsplan 'Weginfrastructuur omgeving Eindhoven-Noordwest, Oirschot en Best' heeft tezamen met het concept verzoek wijziging begrenzing Natuur Netwerk Brabant voor een periode van 6 weken met ingang van donderdag 19 januari 2017 tot en met woensdag 1 maart 2017 op de gebruikelijke wijze ter inzage gelegen. Iedereen is in de gelegenheid gesteld om schriftelijk of mondeling een zienswijze ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan en het concept verzoek herbegrenzing NNB kenbaar te maken.

Kennisgeving van de ter inzage legging en de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen is in de edities van de Staatscourant en de weekbladen Groot Eindhoven, Oirschots Weekjournaal van 18 januari 2017 gepubliceerd. Hetzelfde is ook in het weekblad Groeiend Best van 17 januari 2017 en De Hint (gemeente Eersel) van 25 januari 2017 gepubliceerd. Ook is kennis gegeven van de mogelijkheid om een digitale versie van het ontwerpbestemmingsplan via de gemeentelijke websites (o.a. www.bestemmingsplannen.eindhoven.nl en <https://www.gemeentebest.nl/bestemmingsplannen/NL.IMRO.0753.bpinfraBIC>) en de landelijke website www.ruimtelijkeplannen.nl te raadplegen.

– Tijdens deze periode van terinzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan en het concept verzoek herbegrenzing NNB zijn tevens twee inloopbijeenkomsten georganiseerd namelijk op 13 februari 2017 in Oirschot en op 15 februari in Eindhoven.

Naar aanleiding van de tervisielegging zijn 16 zienswijzen ontvangen. Deze zienswijzen zijn ontvangen bij één of meerdere van de drie gemeenten (Eindhoven, Best of Oirschot). De zienswijzen zijn in deze notitie samengevat en van een gemeentelijk standpunt voorzien en in hoofdstuk 3 opgenomen. Daarbij is per zienswijze aangegeven of deze gericht is c.q. betrekking heeft op één van de gemeenten of op meerdere gemeenten. Indien de zienswijze betrekking heeft op een gemeente, dan is het gemeentelijk standpunt zoals verwoord in deze nota ook afkomstig van die gemeente. Indien de zienswijze geen betrekking heeft op een gemeente, dan wordt de zienswijze en het standpunt van de andere gemeente(n) in die gemeente voor kennisgeving aangenomen. In hoofdstuk 4 zijn de ambtshalve wijzigingen per gemeente vermeld.

Hoofdstuk 2 Inhoudelijke hoofdpunten

Er zijn 16 zienswijzen ontvangen over het ontwerp bestemmingsplan. Een aantal van de zienswijzen heeft betrekking op de nut en noodzaak van de Groene Corridor (afsluiten van de Oirschotsedijk voor doorgaand autoverkeer). Daarnaast zijn er meerdere vragen gesteld over het Milieueffectrapport Gebiedsontwikkeling Brainport Park en de aanvulling daarop. Ook de veranderende ontsluiting van het bedrijventerrein GDC Acht en de verkeersafwikkeling op De Schakel zijn repeterende onderwerpen in de zienswijzen. Daarom wordt in dit hoofdstuk eerst op deze aspecten ingegaan.

2.1 Nut en noodzaak van de Groene Corridor (afsluiten van de Oirschotsedijk voor doorgaand autoverkeer).

– Landschappen van Allure

– De Groene Corridor is één van de drie 'Landschappen van Allure' in Noord-Brabant. De provincie Noord-Brabant wil met de 'Landschappen van Allure' een gerichte bijdrage leveren aan de ambitie om van Noord-Brabant een hoogwaardige kennis- en innovatieregio te maken. Hoogwaardige groene landschappen zijn van belang voor een aantrekkelijk vestigings- en leefklimaat. Door het realiseren van een alternatieve route voor het autoverkeer, wordt het mogelijk om een aantrekkelijke fietsverbinding te maken. Deze fietsverbinding zal de drukke verkeerswegen in het gebied (de nieuwe weg richting het vliegveld en de Anthony Fokkerweg) ongelijkvloers, dus zonder verkeerslichten, kruisen. In bijlage 3 bij de regels van het bestemmingsplan is de landschappelijke inpassing van deze fietsbrug nader toegelicht. Het autoverkeer gaat dan gebruikmaken van de nieuwe wegen. Met de afsluiting voor doorgaand autoverkeer van de Oirschotsedijk / Groene Corridor wordt geanticipeerd op de (explosieve) toename van e-bikes in het fietsverkeer en de plannen voor een snelfietsverbinding tussen Tilburg en Eindhoven.

Onderzoek van de gemeente Oirschot naar de mogelijkheden om dit deel van de Oirschotsedijk open te houden voor doorgaand autoverkeer, heeft laten zien dat er bij een snelheid van 30 km/uur slechts 500 motorvoertuigen gebruik van zullen maken. Bij hogere snelheden respectievelijk 60 en 80 km/uur zullen er 1500 resp. 2000 motorvoertuigen gebruik van maken. Van dit aantal heeft slechts 500 motorvoertuigen de bestemming Oirschot of komt vanaf Oirschot. Toestaan van doorgaand autoverkeer is alleen mogelijk met aanpassingen aan de brug over het Beatrixkanaal en de beoogde ongelijkvloerse kruising met de Anthony Fokkerweg. Daarnaast moeten de geplande fietsbruggen zwaarder uitgevoerd worden, wat ook tot een aanzienlijk kostenverhoging leidt. De kosten hiervan bedragen ca. € 4 miljoen. De colleges van B & W van de gemeenten Oirschot en Eindhoven staan op het standpunt dat nut en noodzaak hiervoor ontbreekt.

Brainport Park in de Brainport Regio

– Door de ontwikkeling van economisch belangrijke functies (Eindhoven Airport, bedrijventerreinen Westfields, GDC Acht en andere werk- en woongebieden) in het gebied is onder andere de Oirschotsedijk al op korte termijn niet meer geschikt als gebiedsontsluitingsweg. De bereikbaarheid van de genoemde ontwikkelingen én het bestaande verkeer zijn voor nu en de lange

termijn geborgd door de bestaande weginfrastructuur aan te passen overeenkomstig voorliggend bestemmingsplan. De nieuwe wegenstructuur biedt een goed alternatief om het huidige en toekomstige verkeer af te wikkelen én van de Oirschotsedijk een landelijke en rustige fietsroute te maken. Conflictvrij, recreatief en aantrekkelijk. Gezien deze ontwikkelingen is de Oirschotsedijk en een gedeelte van de Eindhovensedijk in de toekomst niet toegankelijk voor doorgaand autoverkeer. Het voornemen is om een groene verbinding te maken tussen stad en platteland als drager voor de ambities van Brainport Park, de Groene Corridor en 'Landschappen van Allure'.

Op 17 maart 2009 heeft de raad van de gemeente Eindhoven ingestemd met de ontwikkelingsvisie Landelijk Strijp (nu Brainport Park). De visie is erop gericht om Brainport Park als één samenhangend gebied te ontwikkelen tot een internationale toplocatie. Brainport Park bestaat uit drie hoofdelementen, te weten: het Groene Raamwerk, de Brainport Industries Campus (BIC) en de 'Challengevariant' (de wegenstructuur Brainport Park). De aanleg van de nieuwe weg heeft het terrein Westfields ook in een ander perspectief geplaatst en de mogelijkheden gegeven om daar Westfields Logistiek te realiseren voor een segment waar onze regio ook behoefte aan heeft. Namelijk: zeer grootschalige logistiek. De nieuwe weg maakt het mogelijk om Westfields een tweede ontsluiting te geven waardoor het gebied kan worden opgeknipt voor bepaalde verkeersstromen.

Het Groene Raamwerk

Het gebied Brainport Park is één van de drie stadsparken in Eindhoven dat is verbonden met de groene ruimte in gemeenten Best en Oirschot. Brainport Park is de groene schakel tussen het stedelijk gebied van Eindhoven en de uitgestrekte groene ruimte ten noordwesten van de stad. In het gebied komen de 'quality of life' elementen samen. Enerzijds zijn er hoog dynamische functies zoals de A2 met de daaraan gekoppelde infrastructuur, Eindhoven Airport en omringende bedrijventerreinen (GDC Acht, Eindhoven Airport, Flight Forum, Park Forum, Westfields Logistiek) die ruimte bieden voor een internationaal vestigingsklimaat. Anderzijds zijn er natuurlijke, rustige en ruimtelijke (landschaps) elementen zoals het Beatrixkanaal, de Ekkersrijt en de ontwikkeling van de Slowlane en de Groene Corridor tussen Eindhoven en Oirschot die voorwaarden zijn voor een hoogwaardige leefomgeving. Deze combinatie van elementen en de mogelijkheden tot recreatief gebruik geven het gebied een uniek karakter en een hoge potentie. De ontwikkeling van het Groene Raamwerk in Brainport Park biedt de inspirerende werk en leefomgeving dat ten goede komt aan het vestigingsklimaat van de Brainport Regio.

De Groene Corridor

De Groene Corridor maakt onderdeel uit van het Groene Raamwerk en de eerdergenoemde ontwikkelingsvisie Landelijk Strijp. Eind 2013 is de Oirschotsedijk (tussen Anthony Fokkerweg en Bezuidenhoutseweg) ingericht als eerste fase van de Groene Corridor. Een ander belangrijk onderdeel van de Groene Corridor is de ongelijkvloerse kruising over de Anthony Fokkerweg in de Oirschotsedijk. Deze maatregel is niet opgenomen in voorliggend bestemmingsplan, maar wordt in de nabije toekomst uitgewerkt in een apart

ruimtelijk besluit. De 13 kilometer lange groene en recreatieve verbinding tussen het 18 Septemberplein in Eindhoven en de Markt in Oirschot. De Groene Corridor is een initiatief van Brabants Landschap, De Erven Frits Philips, de gemeente Oirschot en de gemeente Eindhoven.

–

– De Groene Corridor vormt de verbinding tussen de stad en het platteland en via Oirschot - de toegangspoort tot Het Groene Woud. Op het grondgebied van de gemeente Eindhoven is het de ruimtelijke groene drager van Brainport Park en de Brainport Industries Campus. Juist ook in het stedelijk gebied levert deze corridor een bijdrage aan het klimaat bestendig maken van de leefomgeving. Gekoppeld met initiatieven als de ontwikkeling van het Emmasingelkwadrant en de Nieuwe Gender (Eindhoven) wordt een robuuste groenstructuur gerealiseerd, die uitnodigt om te verblijven, te flaneren en deel te nemen aan activiteiten die op en in de omgeving van de Groene Corridor worden gerealiseerd.

– In Oirschot versterkt de Groene Corridor het gewenste profiel van de gemeente. Het vergroot de recreatieve en toeristische aantrekkingskracht en de naamsbekendheid. Belangrijk onderdeel van de Groene Corridor is de langzaamverkeersbrug over het Wilhelminakanaal waardoor op een fraaie, veilige en comfortabele manier de dorpskern van Oirschot wordt bereikt.

–

- Zoals genoemd is de Groene Corridor essentieel voor de ontwikkeling van Brainport Park en wordt een autoluwe, recreatieve/toeristische groene verbinding van het centrum van de stad Eindhoven via Oirschot richting het Nationale Landschap Het Groene Woud. De ontwikkeling van de Groene Corridor draagt bij aan:
- de verbinding tussen de stad en het platteland voor langzaam- en recreatief verkeer;
- de ruimtelijke groene drager voor Brainport Park en de Brainport Industries Campus (BIC);
- het creëren van een aantrekkelijke groene woon- en werkomgeving (voor Brainport Regio) o.a. met activiteiten voor en door bewoners en bedrijfsleven;
- het ontsluiten van het buitengebied / stadspark Brainport Park op een groene en gezonde manier;
- icoonfunctie, een herkenbare recreatieve routestructuur geflankeerd door meerdere rijen laanbomen (robuuste groenstructuur).
- het vergroten van de toeristisch en recreatieve aantrekkingskracht en naamsbekendheid voor Oirschot.
- In september 2013 is de mobiliteitsvisie 'Eindhoven op Weg' vastgesteld door de gemeenteraad van Eindhoven. In deze visie is, net als in de ontwikkelingsvisie Landelijk Strijp, de Oirschotsedijk als primaire (snel)fietsroute aangemerkt.

Het Visie document Groene Corridor is op 21 april 2015 vastgesteld door gemeenteraad van Oirschot, met als voorwaarde dat de Eindhovensedijk /Oirschotsedijk open blijft voor gemotoriseerd verkeer. Gewijzigde inzichten en onderzoeken heeft het college van burgemeester en wethouder van Oirschot

vervolgens alsnog doen besluiten het uitgangspunt om de Oirschotsedijk/Eindhovensedijk voor doorgaand autoverkeer af te sluiten te onderschrijven. De Oirschotse fractievoorzitters hebben op 20 december 2016 het fiat gegeven om het ontwerp van voorliggend bestemmingsplan ter visie te leggen en een opiniërende raadsvergadering in te plannen. Het Oirschots college heeft vervolgens tijdens een Interpellatiedebat van 28 maart 2017 aangegeven hoe zij tot dit standpunt is gekomen. **2.2. MER**

Gebiedsontwikkeling Brainport Park

Proces van de m.e.r.-procedure

De voorgenomen aanpassing van de wegenstructuur in het noordwestelijk deel van Eindhoven en aangrenzende delen van de gemeenten Best en Oirschot vindt plaats in een gebied waar ook andere voorgenomen ontwikkelingen aan de orde zijn, namelijk het Groene Raamwerk/de Groene Corridor en Brainport Industries Campus (BIC). De ontwikkelingen gezamenlijk zijn bekend als Brainport Park. Vanwege de samenhang tussen de ontwikkelingen (ruimtelijk, maar ook gezien de mogelijke effecten op het milieu) zijn de ontwikkelingen in één milieueffectrapportage (m.e.r.) onderzocht. Dit gezamenlijke onderzoek laat onverlet dat de formele besluiten over de ontwikkelingen (in de vorm van bestemmingsplannen) afzonderlijk zullen plaatsvinden en dat ook aanleiding en doel van de ontwikkelingen van elkaar verschillen.

In het 'MER Gebiedsontwikkeling Brainport Park' zijn de effecten van de ontwikkelingen in beeld gebracht aan de hand van een aantal alternatieven. De alternatieven zijn samengesteld uit bouwstenen voor de ontwikkeling van BIC en varianten voor de ligging van de nieuwe infrastructuur (als onderdeel van de integrale aanpak van het wegennet). In het MER is gekeken naar de jaren 2020 en 2030, waarbij de effecten zijn vergeleken met de referentiesituatie. Het MER doet dienst bij meerdere besluiten. Het eerste besluit daarvan was het vaststellen van het bestemmingsplan voor cluster 1 van BIC, het tweede besluit zijn de bestemmingsplannen (in de drie gemeenten) voor de nieuwe infrastructuur. Het is de bedoeling dat het MER ook gebruikt gaat worden bij de bestemmingsplannen voor de volgende fasen en clusters van BIC.

Voor de m.e.r. is de uitgebreide procedure uit de Wet milieubeheer doorlopen, die is gestart met de publicatie van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD), waar de mogelijkheid tot het geven van een reactie op de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER is geboden. In de NRD zijn de alternatieven opgenomen die in het MER verder zijn uitgewerkt en onderzocht. Het MER heeft medio augustus – september 2015 ter visie gelegen te samen met het eerste ruimtelijke besluit waarvoor het is opgesteld, het ontwerpbestemmingsplan voor BIC cluster 1. In deze periode is ook advies gevraagd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.). In haar advies heeft de Commissie m.e.r. aangegeven dat de essentiële milieu-informatie voor het besluit over BIC cluster 1 aanwezig is, maar dat aanvullende informatie nodig is voor de besluiten over de infrastructuur en vervolgfases van BIC. Naar aanleiding van het advies is de aanvulling bij het MER opgesteld. Het oordeel van de Commissie m.e.r. is dat met de aanvulling (en de informatie in het MER zelf) de benodigde milieu-informatie voor de te nemen besluiten aanwezig is. Er is dus een positief advies van de Commissie m.e.r..

De informatie uit het MER en de aanvulling daarop liggen mede ten grondslag aan het bestemmingsplan voor weginfrastructuur Brainport Park. De gevolgde procedures en de geboden mogelijkheden voor inspraak en advies voldoen aan de wettelijke vereisten en hebben 'een ieder' de gelegenheid geboden reacties en zienswijzen in te dienen. Door de ontwikkelingen in samenhang te beschouwen is zorgvuldig gehandeld.

Gekozen variant/alternatief B-4 past binnen reikwijdte MER

In het MER is het integrale pakket van infrastructurele maatregelen onderzocht, dat wil zeggen inclusief het verkeersluw maken van de Oirschotsedijk en van de Landsard. De effecten daarvan zijn dus integraal onderdeel van de geconstateerde effecten op (onder andere) de verkeersintensiteiten en de verkeersafwikkeling, en van de daarvan afgeleide effecten voor geluid, lucht en natuur.

In de toelichting van het bestemmingsplan is gemotiveerd dat de uiteindelijke variant B4 een optimalisatie is van de variant die in het MER is onderzocht. Het MER en de aanvulling laten zien dat de varianten voor de ligging van het tracé wel duidelijk verschillen met de referentiesituatie, maar onderling slechts geringe verschillen laten zien ten aanzien van de verkeerseffecten en de daarvan afgeleide effecten (zoals geluid en luchtkwaliteit). Dit betekent dat ook de optimalisatie van het tracé van variant B tot de uiteindelijke variant B4 niet tot relevante andere verkeerseffecten zal leiden en dus ook niet ten aanzien van de daarvan afgeleide milieueffecten. Dit past dus binnen de bandbreedte van de effectbeschrijvingen in het MER en de aanvulling. De verschillen tussen de varianten B en B4 zijn gelegen in de (verbetering van de) ruimtelijke inpassing. In de toelichting van het bestemmingsplan zijn deze verschillen beschreven en is gemotiveerd waarom deze optimalisaties zijn doorgevoerd. De conclusie is derhalve dat met het MER, de aanvulling en de nadere beschrijving in de toelichting de milieu-informatie aanwezig is om het bestemmingsplan te kunnen vaststellen.

Alternatievenafweging met aansluiting op A2 (eerdere optie).

Uit een eerdere analyse bleek dat een extra aansluiting op de A2/N2 op de lange termijn tot structurele doorstromingsproblemen zou leiden bij knooppunt Batadorp. Ook het ministerie van I&M had om bovenstaande redenen problemen met een extra aansluiting op de A2/N2. Om die reden is deze variant vervallen. De wegenstructuur in Brainport Park bleek dit probleem niet te hebben. Zoals hiervoor beschreven is ten behoeve van de plannen voor de infrastructuur, als onderdeel van de ontwikkelingen in het gebied, een m.e.r. uitgevoerd. Deze m.e.r.-procedure is gestart met een kennisgeving en een NRD, waarbij reacties mogelijk waren op reikwijdte en detailniveau van het uit te voeren onderzoek. In de NRD is, onder andere onder verwijzing naar de onderzoeken en de daarop gebaseerde keuzes van de zogeheten Challengegroep, een beschrijving opgenomen van de te beschouwen varianten voor de infrastructuur. Naar aanleiding van de kennisgeving en de NRD zijn geen reacties –uit inspraak noch advies- binnengekomen waarin is gevraagd om het (alsnog) onderzoeken van andere varianten. Daarnaast is van belang dat de ontwikkeling als geheel valt onder de Crisis- en herstelwet, hetgeen onder andere inhoudt dat er geen verplichting is tot het onderzoeken van alternatieven. Dit staat verder beschreven in paragraaf 4.1.1 van het MER.

2.3. Ontsluiting en verkeersafwikkeling bedrijventerrein GDC Acht

In meerdere zienswijzen wordt de afwikkeling ter plaatse van het bedrijventerrein GDC Acht aangehaald. In sommige gevallen als argument tegen de afsluiting van de Oirschotsedijk. In dit hoofdstuk wordt een algemeen antwoord gegeven op deze aspecten. Daarbij wordt opgemerkt dat voor de beoordeling van de verkeersafwikkeling gebruik is gemaakt van landelijk geaccepteerde verkeersmodellen. Met deze verkeersmodellen is getoetst of de toekomstige wegenstructuur voldoende verkeersdoorstroming genereert voor de verkeersafwikkeling. Hierbij is rekening gehouden met alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen zoals nu voorzien tot 2030.

Ontsluiting van bedrijventerrein GDC-Acht

Voor de bereikbaarheid van GDC Acht zijn er in de huidige situatie twee ontsluitingsmogelijkheden: een ontsluiting via de Oirschotsedijk richting het westen en een ontsluiting via De Schakel richting het zuiden. De bestaande ontsluiting van GDC Acht via de Oirschotsedijk is een ondergeschikte aansluiting, die minder geschikt is voor vrachtverkeer. Enerzijds vanwege de beperkte dimensionering van de wegvakken Oirschotsedijk – Eindhovensedijk en anderzijds vanwege de aslastbeperking op de brug over het Beatrixkanaal in deze weg. De afwikkelingscapaciteit van het GDC Acht wordt verbeterd door een nieuwe verbinding tussen het bedrijventerrein GDC Acht/Eindhoven en de A58/Oirschot via BIC-Noord. Deze nieuwe verbinding wordt volledig toegankelijk voor vrachtverkeer, waardoor er in de toekomstige situatie sprake is van twee volwaardige ontsluitingswegen voor het bedrijventerrein GDC Acht.

Daarnaast wordt de afwikkelingscapaciteit op de route A. Fokkerweg – Randweg A2/N2 verbeterd door aanpassing en uitbreiding van deze aansluiting (extra rijstrook op het viaduct A2/N2 (3x rechtdoor), langere afritcapaciteit vanaf de N2-zuid, vrije rechtsaf bypass vanaf Flight Forum richting N2-zuid, langere rechtsafstrook N2-noord vanaf A. Fokkerweg). Hierdoor verbetert de doorstroming op de Anthony Fokkerweg waardoor ook de afwikkeling op het kruispunt De Schakel / A. Fokkerweg positief wordt beïnvloed.

De fietsbrug in de Oirschotsedijk over de (nieuwe) Spottersweg (en daarmee de afsluiting van de Oirschotsedijk voor doorgaand autoverkeer) wordt pas gerealiseerd nadat de maatregelen uit de nieuwe wegenstructuur Brainport Park zijn gerealiseerd, waaronder een nieuwe verbinding tussen het bedrijventerrein GDC Acht/Eindhoven en de A58/Oirschot via BIC-Noord.

Verkeersafwikkeling GDC Acht via De Schakel

In het MER is aandacht besteed aan de bereikbaarheid van GDC Acht en de verkeersintensiteiten op de toegangswegen van dit terrein naar het zuiden (via de Schakel naar de Anthony Fokkerweg) en het westen (in de referentie via de Oirschotsedijk, bij de varianten via de nieuwe verbinding met de aansluiting Best op de A58). Zoals ook in het MER en de daarbij behorende stukken is beschreven ontstaat bij de drie varianten, waarin rekening is gehouden met alle ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied tot 2030, een nieuwe alternatieve verbinding met de A58. In de nieuwe situatie wordt vanaf de Mispelhoefstraat

een nieuw verbeterd ontsluitingsalternatief richting snelweg (A58/Erica) gerealiseerd.

Met de aanleg van de nieuwe route vanaf de rotonde bij de Mispelhoefstraat onder de A2/N2 door via BIC-Noord over de Spottersweg naar de (nieuwe) aansluiting van de A58 bij Best ontstaat een volwaardige westelijke ontsluitingsroute voor alle verkeer van en naar GDC Acht. Uit de verkeersberekeningen blijkt dat deze nieuwe route verbetering aanbrengt in de verkeersdoorstroming van en naar GDC Acht. De afsluiting van de Oirschotsedijk voor doorgaand gemotoriseerd verkeer zorgt voor een goede en volwaardige langzaamverkeersverbinding tussen Eindhoven en Oirschot en tevens voor een lagere verkeersbelasting van het kruispunt met de A. Fokkerweg.

Huidige verkeerssituatie

In 2016 is er een storing geweest van de koppeling van de verkeerslichten van de A. Fokkerweg – De Schakel en de A. Fokkerweg – Oirschotsedijk. Deze koppeling is ingesteld om de verkeersafwikkeling in de avondspits te optimaliseren. Deze storing heeft tot problemen in de verkeersafwikkeling geleid, waardoor de filevorming op de A. Fokkerweg met terugslag op De Schakel is ontstaan. Deze storing is op 20 januari 2017 verholpen door een update van de software van de VRI-installatie, waardoor de verkeersafwikkeling weer is verbeterd.

De verdeling van het verkeer over de verschillende ontsluitingswegen van het GDC Acht gaat door de aanleg van de route over BIC-Noord wijzigen. Nu is de verdeling 80% verkeer via De Schakel en 20% verkeer via de Mispelhoefstraat. Van dit verkeer over de Mispelhoefstraat is een groot deel georiënteerd op de A. Fokkerweg via de Oirschotsedijk. Een klein deel is georiënteerd op de Oirschotsedijk van en naar de Erica.

Toekomstige verkeerssituatie

In de toekomst rijdt 70% van het verkeer via De Schakel en 30% via de nieuwe route over BIC-Noord. Deze toekomstige ontsluitingen van het GDC Acht zorgen dus voor een ander evenwicht tussen de route via De Schakel en de route over BIC-Noord. Zoals ook geconstateerd in de zienswijze zullen daarnaast de etmaalintensiteiten op De Schakel naar verwachting door de geplande wegenstructuur in Brainport Park en de ontwikkeling van BIC-Noord en -Zuid nog met 45% toenemen ten opzichte van de referentie situatie 2030.

Omdat het kruispunt van De Schakel – A. Fokkerweg in de spitsperioden een hoge verkeersbelasting kent, is het aannemelijk dat het gebruik van de nieuwe route via BIC-Noord nog zal toenemen ten gunste van de intensiteiten op De Schakel.

Daarnaast wordt het kruispunt van de Oirschotsedijk – A. Fokkerweg in de nabije toekomst voor de fiets ongelijkvloers uitgevoerd. Voor het overige gemotoriseerde doorgaande verkeer wordt de Oirschotsedijk ter hoogte van de A. Fokkerweg afgesloten met uitzondering van bijvoorbeeld de ontsluiting van de wijk Tegenbosch. Deze maatregelen hebben een positief effect op de

verkeersafwikkeling op de A. Fokkerweg en daarmee de verkeersafwikkeling op het kruispunt A. Fokkerweg – De Schakel.

Concluderend kan worden gesteld dat de verkeersafwikkeling op het kruispunt De Schakel- A. Fokkerweg positief wordt beïnvloed als gevolg van de maatregelen op de A. Fokkerweg waardoor de afwikkeling tussen de N2 en het GDC Acht wordt verbeterd, door de tweede volwaardige ontsluiting van GDC Acht en de A58 en door de afsluiting van de Oirschotsedijk voor doorgaand autoverkeer ter hoogte van de A. Fokkerweg.

Onderkend wordt dat de huidige verkeerssituatie een aandachtspunt is. Om de verkeerssituatie voor de toekomst verder te verbeteren wordt onderzocht welke mogelijkheden er zijn om de huidige situatie te optimaliseren (verbeteringen in het kruispuntontwerp en efficiëntere indeling van de verkeersregelininstallatie) en een goede verkeersafwikkeling op het kruispunt A. Fokkerweg – De Schakel te waarborgen.

Deze oplossingsrichting wordt verkend, zodat mogelijke maatregelen zijn gedefinieerd indien na aanleg van de geplande wegenstructuur van Brainport Park blijkt dat de afwikkeling van het kruispunt nog aanpassingen behoeft. Dit is tijdig gezien de verwachte planning van de ontwikkelingen van BIC-Noord.

Hoofdstuk 3 Zienswijzen

3.1 Overzicht zienswijzen en ontvankelijkheid

De zienswijzen die zijn ontvangen zijn vermeld in de hieronder opgenomen tabel 3.1. Met uitzondering van de zienswijze onder 15 en 16 zijn de zienswijzen binnen de daarvoor geldende termijn en op de juiste wijze ingediend. Wij achten de zienswijzen 1 t/m 14 derhalve ontvankelijk. Bij zienswijze 5, 6 en 14 is in een later stadium een aanvulling op de zienswijze ontvangen. Ook deze zijn in de reacties opgenomen.

In verband met de privacy zijn de naam- en adresgegevens van de indieners van de zienswijze, voor zover het geen rechtspersonen betreft, in een aparte bijlage opgenomen. Deze bijlage is niet digitaal beschikbaar, maar wel analoog. Ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan zijn zienswijzen kenbaar gemaakt door:

	Naam	Adres	Door welke gemeente ontvangen	Datum ontvangst
1	Een persoon wonende aan de Karel Doormanlaan		Eindhoven, Best en Oirschot	24 januari 2017
2	Provincie Noord-Brabant aan gemeenteraad van Best	Postbus 90151, 5200 MC 's-Hertogenbosch	Best	17 februari 2017
3	Gasunie transport services	Postbus 181, 9700 AD Groningen	Eindhoven	22 februari 2017
4	Rijksvastgoed-bedrijf, Directie Vastgoedbeheer	Postbus 90004, 3509 AA Utrecht	Eindhoven en Oirschot	27 februari 2017
5	TRC Advocaten, namens eigenaar van gronden langs de Jan Olieslagersweg	Postbus 153, 5500 AD Veldhoven	Eindhoven	27 februari 2017 + 14 maart 2017
6	Stichting 'Houd de Groene Corridor open voor auto's'	p/a Oude Bestseweg 22A, 5688 DM Oirschot	Eindhoven, Best en Oirschot	27 februari 2017 + 16 maart 2017
7	Scouting Dr. Albert Schweitzer	p/a Jaap Hamminglaan 29, 5626 GS Eindhoven	Eindhoven	27 februari 2017

8	Heemkundekring De Heerlijkheid Oirschot	p/a Dekanijstraat 10, 5688 AR Oirschot	Eindhoven	28 februari 2017
9	KHB advocaten (namens Lole V.O.F. ofwel Steakhouse The Longhorn)	Industrieweg 67A, 5683 CB Best	Eindhoven en Oirschot	27 februari 2017
10	Krijger Advies (namens 2 personen wonende en met een bedrijf aan de Mispelhoefstraat)	Postbus 319, 5110 AH Baarle- Nassau	Eindhoven	1 maart 2017
11	Stichting Vakantiehuis De Sprinkhaan	p/a Antilopenlaan 15, 5645 AE Eindhoven	Eindhoven en Oirschot	28 februari 2017
12	Krijger Advies (namens 3 personen die gedeeltelijk eigenaar zijn van percelen aan de weg Ekkersrijt)	Postbus 319, 5110 AH Baarle- Nassau	Eindhoven	1 maart 2017
13	Bergs Advies B.V. (namens Hoeven Varkens B.V.)	Leveroyseweg 9a, 6093 NE Heythuysen	Eindhoven en Oirschot	1 maart 2017
14	VDL ETG Technology & Development BV, VDL Enabling Technologies Group Eindhoven BV	Achtseweg Noord 5, 5651 GG Eindhoven	Eindhoven	1 maart 2017 + 16 maart 2017 + 5 april 2017
15	KHN Afdeling Oirschot	Markt 18, 5688 AJ Oirschot	Oirschot	2 maart 2017
16	Waterschap De Dommel	Postbus 10.001, 5280 DA Boxtel	Eindhoven	23 februari 2017

3.2 Gemeentelijk standpunt per zienswijze

Ad 1. Een persoon wonende aan de Karel Doormanlaan te Oirschot .

Deze zienswijze is gericht op c.q. heeft betrekking op de gemeenten Eindhoven, Oirschot en Best. Het gemeentelijk standpunt zoals verwoord in deze nota bij deze zienswijze is daarom het standpunt van de drie gemeenten. Deze zienswijze is vooral gericht tegen het afsluiten van de Oirschotsedijk voor doorgaand autoverkeer.

Zienswijze 1:

Het afsluiten van de Oirschotsedijk voor doorgaand autoverkeer is economisch gezien nadelig omdat de route van Oirschot naar Eindhoven dan niet meer bestaat uit een rechte weg (Eindhovensedijk-Oirschotsedijk-A. Fokkerweg) maar moet worden omgereden. Omrijden is duurder. Daarnaast zijn hier veel verkeerslichten niet op elkaar afgesteld waardoor veel voor rood moet worden gewacht.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 1:

Op dit moment leidt het dagelijks auto- en vrachtverkeer al tot grote knelpunten in de verkeersdoorstroming in het gebied tussen Oirschot – Best en Eindhoven-Noordwest. Deze knelpunten nemen de komende jaren nog verder toe als gevolg van de verdere ontwikkeling van de bedrijventerreinen GDC Acht, Flight Forum en Westfields, uitbreidingen in het luchthavengebied en de ontwikkeling van de toekomstige Brainport Industries Campus (BIC) aan de oostzijde van het Beatrixkanaal. Als er géén ingrepen in het wegennet plaatsvinden, bestaat er in 2020 op de Anthony Fokkerweg en de A58 bij Best een onhoudbaar bereikbaarheidsprobleem. Dit bestemmingsplan maakt het mogelijk om de bestaande infrastructuur aan te passen en/of nieuwe weginfrastructuur aan te leggen om zodoende de bereikbaarheid van economisch belangrijke functies in het noordwesten van Eindhoven en de aangrenzende delen van Best en Oirschot te verbeteren. Voor de overwegingen ten aanzien van het nut en de noodzaak van de nieuwe weginfrastructuur en de Groene Corridor wordt verder verwezen naar paragraaf 2.1 van deze nota.

Zienswijze 2:

Doordat de Oirschotsedijk wordt afgesloten voor doorgaand autoverkeer moet personeel en patiënten van ziekenhuizen, alsmede ambulances en andere hulpdiensten omrijden.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 2:

Wij vinden een goede ontsluiting van ziekenhuizen zeer belangrijk. Een verbetering van de bereikbaarheid is primair het doel van deze ontwikkeling. Juist door de aanpassingen van de infrastructuur zal de bereikbaarheid goed blijven of zelfs verbeteren. Het verkeer vanaf de A58 zal gebruik kunnen maken van de nieuwe verbindingsweg door BIC-Noord. Daarnaast leidt de verbetering van de infrastructuur tot een betere doorstroming en minder opstoppen. De snelste verbinding tussen Oirschot en het Catharinaziekenhuis in Eindhoven loopt via de snelweg (A58- Kennedylaan). Dat geldt voor zowel de huidige situatie als de toekomstige situatie. De route via het onderliggende wegennet

blijft met een iets gewijzigd verloop middels twee alternatieven mogelijk met een beperkte toename van de reistijd.

Zienswijze 3:

Er wordt gewezen op toezeggingen die zijn gedaan door de gemeentebesturen van Eindhoven, Best en Oirschot in 1974 en 1981 dat er geen wegen binnen 500 meter van De Sprinkhaan zouden worden aangelegd.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 3:

Mochten er al toezeggingen zijn gedaan in het verleden dan vraagt de huidige verkeersproblematiek in het gebied om aanpassing van de bestaande wegenstructuur om de bereikbaarheid te verbeteren. Voorliggend bestemmingsplan maakt de realisatie van nieuwe wegen en aanpassing van de bestaande weginfrastructuur in onder andere Oirschot mogelijk. Dit is nodig vanwege bestaande problemen met de bereikbaarheid van economisch belangrijke functies in het gebied. Deze bereikbaarheidsknelpunten nemen de komende jaren toe als gevolg van de autonome groei en als gevolg van de verdere ontwikkeling van de luchthaven Eindhoven en het luchthavengebied. Eén van de infrastructurele maatregelen die door dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt is de verbindingsweg westelijk langs het Beatrixkanaal tussen de A58 en de Anthony Fokkerweg. Deze verbindingsweg is geprojecteerd op 120 meter afstand van de slaapvertrekken van vakantiehuis De Sprinkhaan.

Bij het bepalen van het tracé van deze verbindingsweg zijn alle relevante belangen afgewogen (zie o.a. paragraaf 1.4.1 van de toelichting van het bestemmingsplan). Daarbij zijn ook de belangen van vakantiehuis De Sprinkhaan betrokken. Zoals vermeld bij het gemeentelijk standpunt op de inspraakreactie van De Sprinkhaan wordt het verblijfsklimaat bij De Sprinkhaan niet onaanvaardbaar aangetast door de nieuwe verbindingsweg.

Zienswijze 4:

De route richting Novotel bestaat al en heeft een slechte doorstroming.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 4:

Mede vanwege de slechte doorstroming wordt de Anthony Fokkerweg bij het Novotel, tussen de A2/N2 en Flight Forum verbreed en wordt de capaciteit van kruispunten uitgebreid. Hiervoor wordt een by-pass gerealiseerd, waardoor verkeer van de A. Fokkerweg vanaf Flight Forum direct rechtsaf richting de N2 kan rijden. Door deze maatregelen neemt de capaciteit van dit kruispunt sterk toe.

Zienswijze 5:

De nieuwe weg langs Westfield en de huidige Erica moet worden verbreed tot 6 rijstroken om in de toekomst files te voorkomen ten gevolge van (toegenomen) verkeersstromen door bedrijventerreinen Westfields, BIC en de legerplaats Oirschot.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 5:

De dimensionering van de wegvakken en kruispunten zoals deze in het verkeersontwerp zijn opgenomen is berekend aan de hand van landelijk

genomen verkeersmodellen, waarbij de verkeerskundige effecten van ruimtelijke ontwikkelingen in en rond Eindhoven zijn opgenomen. Dit heeft geleid tot de vaststelling van het Milieueffectrapport Gebiedsontwikkeling Brainport Park van 29 juni 2015 en de aanvulling op de MER Gebiedsontwikkeling Brainport Park van 20 oktober 2016. Uit bovengenoemd MER en de aanvulling is gebleken dat zes rijstroken niet nodig zijn. De benodigde capaciteit op het nieuwe wegennet is gepresenteerd op de informatiebijeenkomsten van 13 en 15 februari 2017. Deze verbeeldingen zijn te raadplegen via de website www.bestemmingsplannen.eindhoven.nl

Zienswijze 6.

De verkeersdoorstroming ter plaatse van het bedrijventerrein GDC Acht wordt door voorliggend bestemmingsplan niet verbeterd. Dit terrein heeft nu al 2 uitvalswegen en de 3^e wordt door de gemeente afgesloten. Dus door voorliggend plan heeft dit terrein weer 2 uitvalswegen.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 6:

Voor de overwegingen ten aanzien van de nut en noodzaak van de Groene Corridor en ten aanzien van de ontsluiting en verkeersafwikkeling van bedrijventerrein GDC Acht wordt verwezen naar de hoofdstukken 2.1 en 2.3 van deze nota.

Zienswijze 7.

Aan de Oirschotse bevolking is beloofd dat de Oirschotsedijk open blijft voor alle verkeer.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 7:

Door de gemeenteraad van Oirschot is d.d. 25 november 2014 inderdaad een motie aangenomen die daarop is gericht. Gewijzigde inzichten en onderzoeken heeft het college van burgemeester en wethouder van Oirschot vervolgens alsnog doen besluiten het uitgangspunt om de Oirschotsedijk/Eindhovensedijk voor doorgaand autoverkeer af te sluiten te onderschrijven. Het Oirschots college heeft tijdens een Interpellatiedebat van 28 maart 2017 aangegeven hoe zij tot dit standpunt is gekomen:

- 1. het college heeft feiten verzameld, een onderzoek laten uitvoeren en uitgerekend hoeveel het gaat kosten;*
- 2. deze informatie is gedeeld met de gemeenteraad van Oirschot waarbij is aangegeven dat het openhouden van de Oirschotsedijk voor doorgaand autoverkeer € 4 miljoen extra kost;*
- 3. de gemeenteraad is zelf een discussie met de gemeente Eindhoven aangegaan en heeft ervaren hoe lastig het is om alle lokale en regionale belangen met elkaar verenigd te krijgen;*
- 4. De fractievoorzitters hebben op 20 december 2016 het fiat gegeven om het ontwerp bestemmingsplan ter visie te leggen en een opiniërende raadsvergadering in te plannen.*

Zienswijze 8.

De Groene Corridor kan al niet meer worden gerealiseerd omdat deze al wordt doorsneden ter hoogte van de Spottersweg. Een andere reden is dat er industriële activiteiten worden ontwikkeld vrijwel direct grenzend aan de Groene Corridor.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 8:

– *De ontwikkeling van de Groene Corridor door de gemeente Oirschot en Eindhoven zal meerdere jaren duren. Elk deelgebied wordt uitvoerig belicht en doorgerekend zodat een goed functionerend geheel zal ontstaan voor de korte én de lange termijn. De doorsnijding van de Groene Corridor ter hoogte van de nieuwe verbindingsweg (A. Fokkerweg – afslag Best, A58) is opgenomen in voorliggend bestemmingsplan. De Groene Corridor zal hier in de vorm van een ongelijkvloers kruispunt (brug) in het verlengde van de brug over het Beatrixkanaal fietsers veilig naar de overzijde van de nieuwe verbindingsweg brengen. Op deze manier conflicteert het doorgaande verkeer op de verbindingsweg niet met het langzaam verkeer op de Oirschotsedijk/Eindhovensedijk. Daarnaast wordt op die plek een landschappelijke kwaliteitsimpuls gegeven aan de Groene Corridor en de ecologische verbindingzone de Ekkersrijt.*

Wij nemen aan dat met de 'industriële activiteiten', waaraan reclamant refereert, de ontwikkeling van Brainport Industries Campus (BIC) wordt bedoeld. BIC wordt een duurzame campus voor kennisintensieve bedrijven in de toelever- en maakindustrie in een groene en parkachtige omgeving. De omgeving van BIC is van wezenlijk belang. De hoogwaardige ruimtelijke context is namelijk een essentie van het campusconcept: gebouw en omgeving zorgen samen voor een kwalitatief hoogwaardig werk- en verblijfsomgeving. Om het laatstgenoemde aspect te borgen is onder andere het "Kwaliteitsboek Brainport Industries Campus" vastgesteld door de gemeenteraad van Eindhoven als een welstandsnota (als bedoeld in artikel 12a Woningwet). In dit kwaliteitsboek zijn onder andere de ruimtelijke uitgangspunten en ambities voor deze bedrijvencampus vastgelegd. Dit geldt zowel voor de gebouwen als de openbare ruimte in het gebied. De Groene Corridor vormt de ruggengraat binnen de ontwikkeling van BIC en dus binnen een hoogwaardig werk- en recreatielandschap.

– *Verder is in dit kader van belang dat het gebied in de huidige situatie veel versnipperde ecologische kwaliteiten kent. Door de ontwikkeling van BIC en het daarbij behorende landschapsplan ("Gebiedsontwikkeling Brainport Park: Aantrekkelijk landschap, sterke natuur", bijlage 4 van de toelichting van het bestemmingsplan 'Brainport Industries Campus (cluster 1)') worden de ecologische kwaliteiten ter plaatse versterkt door het herstellen en maken van robuuste natuurverbindingen.*

Gelet op bovengenoemde documenten wordt BIC landschappelijk ingepast en worden met de ontwikkeling van BIC ecologische kwaliteiten ter plaatse versterkt. De ontwikkeling van BIC vormt derhalve geen belemmering dan wel aantasting voor de Groene Corridor.

Zienswijze 9.

Brommobielen (gehandicaptenvoertuigen) zijn gevaarlijk op de A. Fokkerweg vanwege hun lage snelheid. Vanwege deze gevaarlijke situatie en omdat deze brommobielen niet op het fietspad mogen, moeten parallelwegen worden gerealiseerd. Als dit niet gebeurt worden deze bestuurders gedwongen om van Oirschot via Best naar Eindhoven te rijden. Op basis van de wet (VN resolutie

48/96 “gelijke kansen en rechten voor mensen met een handicap”) hebben gehandicapt het recht om zich via de kortst mogelijke weg te verplaatsen.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 9:

Een brommobiel (45 km-auto) in het verkeer mag gebruik maken van alle 50 en 80 km wegen. Een brommobiel mag niet op een fietspad rijden of op wegen die gesloten zijn voor langzaam verkeer. Een brommobiel is dus wel toegestaan op de Anthony Fokkerweg. Hierdoor is de aanleg van parallelwegen noch omrijden via Best noodzakelijk zoals door reclamant gesteld. Verder is van belang dat de Oirschotsedijk pas wordt afgesloten voor autoverkeer nadat er een nieuwe, volwaardige ontsluitingsroute is gerealiseerd in de vorm van een verbindingsweg tussen bedrijventerrein GDC Acht en de A58 via BIC-Noord. Indien deze nieuwe verbindingsweg gereed is en de Oirschotsedijk is afgesloten voor doorgaand autoverkeer, dan kunnen bestuurders van brommobielen via de Schakel, de A. Fokkerweg en de Achtseweg Zuid naar het centrum van Eindhoven rijden. In deze situatie hoeft men slechts een geringe afstand (ca. 650 m.) over de A. Fokkerweg te rijden.

Zienswijze 10.

Door het afsluiten van de Oirschotsedijk kan reclamant niet meer wandelen bij het Beatrixkanaal, omdat de auto op een te grote afstand moet worden geparkeerd (bij legerplaats Oirschot of café Mispelhoef). Dit is in strijd met VN resolutie 48/96.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 10:

Het afsluiten van de Oirschotsedijk voor doorgaand autoverkeer maakt onderdeel uit van de realisatie van de Groene Corridor. Deze Groene Corridor dient als duurzame langzaamverkeersverbinding tussen Eindhoven en de gemeente Oirschot/Het Groene Woud en om die reden wordt de dijk afgesloten voor doorgaand autoverkeer. Dat reclamant niet meer zou kunnen wandelen bij het Beatrixkanaal achten wij niet een dermate zwaarwegend ruimtelijk belang op grond waarvan wij moeten afzien van deze afsluiting van de Oirschotsedijk voor doorgaand autoverkeer. Bovendien kan men vanuit Oirschot over de Oirschotsedijk blijven rijden tot aan de Erica. Voor de panden van Stichting Echos en The Longhorn kan worden geparkeerd en gestart met wandelen.

Zienswijze 11.

Defensie gebruikt de brug (Oirschotsedijk) over het Beatrixkanaal bij calamiteiten om richting Eindhoven te gaan. Door dit bestemmingsplan wordt dit onmogelijk en moet Defensie over industrieterreinen rijden. Hierdoor lopen zij meer risico op aanslagen. Ook kunnen de eenheden van Defensie niet meer direct naar Eindhoven rijden vanaf de Noodpoort Oost van de Steveninckkazerne.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 11:

Er is altijd een ontsluitingsroute voor Defensie tussen Oirschot en Eindhoven beschikbaar via het onderliggend wegennet en via de nieuwe wegenstructuur van Brainport Park. Er wordt niet ingezien dat er een verhoogd risico op aanslagen zou zijn op deze alternatieve route.

Zienswijze 12.

De woonwijk de "Halve Maan" ontsluit via de kruising Oirschotsedijk – A. Fokkerweg. Door deze kruising af te sluiten ontnemt u de bewoners van deze wijk een ontsluitingsweg en bij calamiteiten een 2^e ontsnappingsroute. Dit is laakbaar gedrag.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 12:

De ontsluiting van de woningen in Tegenbosch is niet opgenomen in voorliggend bestemmingsplan en wordt niet gewijzigd door dit bestemmingsplan. Bij de verdere ontwikkeling van de Groene Corridor wordt ook gezien welke maatregel(en) moeten worden gerealiseerd ter plaatse van de kruising Oirschotsedijk - Anthony Fokkerweg. Daarbij wordt ook de ontsluiting van de woningen in Tegenbosch betrokken.

Zienswijze 13.

Het afsluiten van de Oirschotsedijk voor doorgaand autoverkeer is economisch niet slim. Bij het openhouden moet weliswaar de brug over het Beatrixkanaal worden vervangen, maar hoeven de nieuwe wegen niet te worden aangelegd, een nieuwe brug over het Beatrixkanaal niet te worden gerealiseerd tevens is er geen extra tunnel onder de A2 nodig.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 13:

Dit bestemmingsplan maakt het mogelijk om de bestaande infrastructuur aan te passen en/of nieuwe weginfrastructuur aan te leggen om zodoende de bereikbaarheid van economisch belangrijke functies in het noordwesten van Eindhoven en de aangrenzende delen van Best en Oirschot te verbeteren. Anders dan reclamant stelt moet er een nieuwe verbindingsweg tussen het bedrijventerrein GDC Acht en de A58 door BIC-Noord worden gerealiseerd voor de ontsluiting van GDC Acht en later voor de ontsluiting van de clusters van BIC. Het afsluiten of openhouden van de Oirschotsedijk voor doorgaand autoverkeer maakt dit niet anders.

Voor de verdere toelichting op de nut en noodzaak van het afsluiten van de Oirschotsedijk voor doorgaand autoverkeer wordt verwezen naar de overwegingen daarover in hoofdstuk 2.1 van deze nota.

Conclusie gemeentelijk standpunt zienswijze 1:

– Op dit moment leidt het dagelijks auto- en vrachtverkeer al tot grote knelpunten in de verkeersdoorstroming in het gebied tussen Oirschot – Best en Eindhoven-Noordwest. Deze knelpunten nemen de komende jaren nog verder toe als gevolg van de verdere ontwikkeling van de bedrijventerreinen GDC Acht, Flight Forum en Westfields, de ontwikkeling van Eindhoven Airport en van de toekomstige Brainport Industries Campus (BIC). Als er géén ingrepen in het wegennet plaatsvinden, bestaat er in 2020 op de Anthony Fokkerweg en de A58 bij Best een onhoudbaar bereikbaarheidsprobleem. Dit bestemmingsplan maakt het mogelijk om de nieuwe wegenstructuur in Brainport Park aan te leggen om zodoende de bereikbaarheid van economisch belangrijke functies in het noordwesten van Eindhoven en de aangrenzende delen van Best en Oirschot te verbeteren. De nieuwe wegenstructuur biedt een goed alternatief om het huidige en toekomstige verkeer af te wikkelen én van de Oirschotsedijk een

landelijke en rustige fietsroute te maken. Conflictvrij, recreatief en aantrekkelijk. Het voornemen bestaat om door middel van de Groene Corridor een groene verbinding te maken tussen stad en platteland als drager voor de ambities van Brainport Park, de Groene Corridor en 'Landschappen van Allure'.

Het belang van bovenstaande ambities ten aanzien van de Groene Corridor én de noodzaak tot verbetering van de bereikbaarheid in het noordwesten van Eindhoven en de aangrenzende delen van Best en Oirschot wegen in dit kader zwaarder dan de door reclamant gestelde gevolgen van het afsluiten van de Oirschotsedijk voor doorgaand autoverkeer. Bij deze belangenafweging zijn ook de overwegingen betrokken zoals deze zijn verwoord in hoofdstuk 2.1 van deze nota. Deze zienswijze is gelet op bovenstaande motivering ongegrond.

Ad 2 Provincie Noord-Brabant aan de gemeenteraad van Best.

Deze zienswijze heeft betrekking op de gemeente Best. Het gemeentelijk standpunt bij deze zienswijze is daarom het standpunt van de gemeente Best. De gemeenten Eindhoven en Oirschot nemen deze zienswijze en het gemeentelijk standpunt daarover voor kennisgeving aan.

Zienswijze 1.

Het provinciaal ruimtelijke beleid is, op één planartikel na, op een goede wijze vertaald in het bestemmingsplan. Artikel 11.2 van het bestemmingsplan bevat een afwijkingsregel voor maximaal 100 m² bebouwing voor nutsvoorzieningen, wegverkeer, openbaar vervoer en opwekken van duurzame energie. Hierdoor kan een nieuw bouwperceel en daarmee nieuwvestiging ontstaan, mede gelet op artikel 11.1.a van het bestemmingsplan (10 % uitbreidingsregel). Dit is in strijd met artikel 3.1 van de Verordening Ruimte 2014. Bovendien geldt deze regeling ook voor de plandelen die in het kader van de compensatie een natuurbestemming krijgen. Dit betekent een aantastingsmogelijkheid van het NNB en daarmee strijdigheid met artikel 5.1 van de Verordening ruimte 2014.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 1:

Naar aanleiding van deze zienswijze zijn de regels van het bestemmingsplan van de gemeente Best op dit onderdeel aangepast. De afwijkingsregel is verwijderd uit artikel 11.

Conclusie gemeentelijk standpunt zienswijze 2:

Deze zienswijze is gelet op bovenstaand gemeentelijk standpunt gegrond.

Ad 3. Gasunie Transport Services B.V.

Deze zienswijze heeft betrekking op de gemeente Eindhoven. Het gemeentelijk standpunt bij deze zienswijze is daarom het standpunt van de gemeente Eindhoven. De gemeenten Best en Oirschot nemen deze zienswijze en het gemeentelijk standpunt daarover voor kennisgeving aan.

Zienswijze 1.

In het plangebied ligt één aardgastransportleiding, de Z-506-01, die bij de Gasunie in beheer is. Een deel van deze gasleiding ter hoogte van de

Vensedijk, met bijbehorende belemmeringstrook van 4 meter aan weerszijden van de hartlijn van de gasleiding, is niet bestemd. De belemmeringstrook van 4 meter van de gasleiding ter hoogte van de Mispelhoefstraat ontbreekt op de verbeelding en de ligging van de gasleiding ter hoogte van Flight Forum is niet correct weergegeven op de verbeelding.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 1:

De verbeelding van het bestemmingsplan is op deze onderdelen aangepast, dan wel aangevuld.

Zienswijze 2.

Verzocht wordt de planregels van de dubbelbestemming 'Leiding-Gas' op een aantal onderdelen aan te vullen.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 2:

De regels van het bestemmingsplan zijn op dit onderdeel aangepast. De artikelen 8.2.1 en 8.2.2. zijn verwijderd en vervangen door het navolgende artikel 8.2.1. : "In afwijking van hetgeen elders in deze regels is bepaald, geldt dat op of in de in 8.1 bedoelde gronden uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de leiding(en) mogen worden gebouwd. Overige gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn niet toegestaan uit het oogpunt van externe veiligheid en energieleveringszekerheid." Daarnaast is aan artikel 8.4.1. het navolgende sub (i) toegevoegd: "het rooien van bomen."

Conclusie gemeentelijk standpunt zienswijze 3:

Deze zienswijze is gelet op bovenstaande gemeentelijke standpunten gegrond.

Ad 4. Defensie, Rijksvastgoedbedrijf.

Deze zienswijze is gericht op c.q. heeft betrekking op de gemeenten Eindhoven, Oirschot en Best. Het gemeentelijk standpunt zoals verwoord in deze nota bij deze zienswijze is daarom het standpunt van de drie gemeenten.

Zienswijze 1.

Het militair oefenterrein Oirschotse Heide en de Genm. De Ruyter van Steveninckkazerne zijn in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) aangeduid als militair terrein. Deze terreinen dienen een nationaal belang. Dit belang is nog steeds actueel. Conform artikel 2.6.3, lid 1, van het Barro wordt bij een eerstvolgende herziening van een bestemmingsplan de bestemming 'maatschappelijk- militair terrein' opgenomen en worden geen bestemmingen opgenomen die een belemmering kunnen vormen voor de functionele bruikbaarheid van dat terrein (artikel 2.6.3, lid 1, Barro). De bestemmingen 'Verkeer' en 'Groen' vormen een belemmering voor de functionele bruikbaarheid van de betreffende terreinen en zijn daarmee in strijd met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 1:

In het huidige gebied van het militair oefenterrein Oirschotse Heide zijn reeds openbare wegen aanwezig, zoals de weg "Zonnedaau", die vakantieverblijf De

Sprinkhaan met de Erica verbindt en er zijn verschillende wandelpaden in het gebied. Bovendien zijn wegen, paden en overige infrastructurele voorzieningen in het nu geldende bestemmingsplan zonder verdere beperkingen direct toegestaan. Weliswaar wordt een weg over militair oefenterrein Oirschotse Heide gelegd, maar er blijft voldoende terrein over waardoor het functioneel gebruikt kan worden als militair oefenterrein.

Voor het gebied van de Genm. De Ruyter van Steveninckkazerne ter plaatse van de Strijpse Kampen (gebied tussen Oirschotsedijk/Eindhovensedijk en Landsardseweg) geldt dat we uitsluitend delen van het oefenterrein 'raken' die in de huidige situatie gedeeltelijk worden gebruikt als groenaankleding en waterberging. Voor de aantasting van deze functies worden adequate maatregelen getroffen/oplossingen gezocht in overleg met Defensie. Gelet op deze feiten zijn wij van mening dat de inpassing van de nieuwe weg mogelijk is en de functionele bruikbaarheid van dit gebied niet onevenredig wordt aangetast door het voorliggende ruimtelijke besluit.

Daarbij is betrokken dat er een convenant ligt waarbij het ministerie van I&M, de provincie, Eindhoven Airport en de gemeente Eindhoven afspraken hebben gemaakt over de aanleg van de wegenstructuur. Dit teneinde tegemoet te komen aan de toezeggingen van de 'Alderstafel' om de landzijdige bereikbaarheid van Eindhoven Airport en de bereikbaarheid in het noordwesten van Eindhoven te waarborgen en te verbeteren in de toekomst. Bovendien is dit tracé ter plaatse van het oefenterrein noodzakelijk vanwege de nieuwe aansluiting (aansluiting Best) van de A58. Deze nieuwe aansluiting is benodigd voor de ombouw van de A58 (project InnovA58) en is in nauw overleg met de Rijkswaterstaat bepaald.

Zienswijze 2.

Er is nog geen zicht op een minnelijke verwerving van (delen van) het oefenterrein Oirschotse Heide en de Genm. De Ruyter van Steveninckkazerne. Hiermee is de uitvoerbaarheid van dit plan binnen de planperiode van 10 jaar niet met zekerheid te stellen. Daarbij is het ontwerp bestemmingsplan in strijd met de algemene regels van de ruimtelijke ordening.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 2:

Uit de jurisprudentie van de Afdeling over de economische uitvoerbaarheid blijkt dat op voorhand in redelijkheid moet kunnen worden aangenomen dat het plan kan worden uitgevoerd in de planperiode. Indien de minnelijke verwerving-waartoe de onderhandelingen op 5 april jl. zijn gestart - niet tot overeenstemming mocht leiden dan wordt het onteigeningsinstrument ingezet. Na onteigening kan het plan worden uitgevoerd.

Zienswijze 3.

In 2016 is een aanvullend MER opgesteld ten behoeve van infrastructuur bij de gebiedsontwikkeling Brainport Park. Het gedeelte van de Challengevariant, daar waar het over het oefenterrein Oirschotse Heide is geprojecteerd, komt niet overeen met de voorkeursvariant B uit de MER.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 3:

Bij de verdere uitwerking van het verkeersontwerp van de weginfrastructuur is de voorkeursvariant B gedetailleerd in het landschap ingepast en is aangesloten op de definitieve locatie van de nieuwe aansluiting van de A58 bij Best, zoals door Rijkswaterstaat nader is uitgewerkt in het project InnovA58. Daarbij is de globale ligging van de wegvakken nagenoeg gelijk aan de voorkeursvariant B uit de MER. Keuzes ten aanzien van de landschappelijke inpassing van deze variant, waarbij rekening is gehouden met aansluiting bij bestaande flora en faunakwaliteiten, bestaande hoogteverschillen in het landschap, inpassing van de benodigde waterberging en de koppeling met de nieuwe aansluiting van de A58 leiden tot beperkte afwijkingen van de voorkeursvariant B uit de MER. Een uitgebreide toelichting op de procedure en variantenafweging van het MER is opgenomen in hoofdstuk 2.2 van deze nota.

Zienswijze 4.

Het bestemmingsplan voorziet in een aansluiting op de toekomstige –nieuwe- afslag Best. De voorgenomen nieuwe kruising van de afslag Best met de nieuwe wegenstructuur, is daardoor ongeveer 230 meter zuidelijker geprojecteerd dan de huidige kruising. De filevorming op de weg de Erica zal hierdoor direct van invloed zijn op een goede verkeersafwikkeling van de Challengevariant.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 4:

De afslag Best van de A58 wordt in het kader van het project InnovA58 richting het westen verplaatst om voldoende weefvlaklengte te creëren voor invoegend verkeer dat bij knooppunt Batadorp alle rijrichtingen moet kunnen kiezen. De aanpassing van het kruispunt op de Erica volgt dus uit het project InnovA58. Hier sluiten wij met onderhavig bestemmingsplan op aan. Ten aanzien van de verkeersafwikkeling op de Erica is bekend dat in de huidige situatie vooral vóór de reguliere ochtendspits reeds sprake is van congestie. Het gaat om relatief korte perioden van congestie op het wegvak richting de Eindhovensedijk en de kazerne, hoofdzakelijk op de vroege maandagochtend vóór het appèl op de kazerne. Om de oorzaak van deze congestie te bepalen (VRI op het kruispunt Eindhovensedijk / Erica of de capaciteit van de poortcontrole bij de kazerne) wordt in samenspraak met de gemeente Oirschot en Defensie onderzoek uitgevoerd om de situatie te verbeteren.

Conclusie gemeentelijk standpunt zienswijze 4:

In een convenant hebben het ministerie van I&M, de provincie Noord-Brabant, Eindhoven Airport en de gemeente Eindhoven afspraken gemaakt over de aanleg van de wegenstructuur in Brainport Park. Dit om tegemoet te komen aan de toezeggingen van de 'Alderstafel' om de landzijdige bereikbaarheid van Eindhoven Airport en de bereikbaarheid in het noordwesten van Eindhoven te waarborgen en te verbeteren in de toekomst. Door voorliggend bestemmingsplan wordt de inpassing van deze nieuwe wegenstructuur in Brainport Park mogelijk. Het tracé ter plaatse van het militair oefenterrein Oirschotse Heide is noodzakelijk vanwege de nieuwe aansluiting (aansluiting Best) van de A58. Deze nieuwe aansluiting is benodigd voor de ombouw van de A58 (project InnovA58).

Op grond van bovenstaande feiten wordt weliswaar een weg over het militair oefenterrein Oirschotse Heide gelegd, maar blijft er voldoende terrein over waardoor het functioneel gebruikt kan worden als militair oefenterrein. De functionele bruikbaarheid ter plaatse van het militair oefenterrein Oirschotse Heide en het gebied van de Genm. De Ruyter van Steveninckkazerne wordt niet onevenredig aangetast. Deze zienswijze is gelet op bovenstaande motivering ongegrond.

Ad 5. TRC Advocaten, namens een eigenaar van gronden langs de Jan Olieslagersweg.

Deze zienswijze heeft betrekking op de gemeente Eindhoven. Het gemeentelijk standpunt bij deze zienswijze is daarom het standpunt van de gemeente Eindhoven. De gemeenten Best en Oirschot nemen deze zienswijze en het gemeentelijk standpunt daarover voor kennisgeving aan.

Zienswijze 1.

De inspraakreactie van reclamant moet als herhaald en ingelast worden beschouwd omdat aan die reactie niet tegemoet is gekomen.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 1:

Deze zienswijze wordt ter kennisgeving aangenomen.

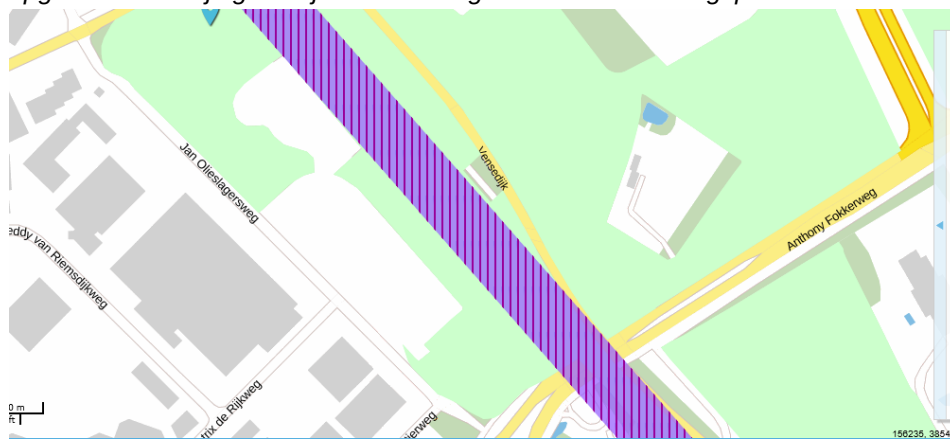
Zienswijze 2.

De situering van de beoogde weg is in strijd met een goede ruimtelijke ordening omdat deze weg niet recht over het perceel van reclamant loopt maar met twee bochten. Gezien vanaf de A. Fokkerweg maakt de weg eerst een bocht naar links en verderop weer een bocht naar rechts. Dit is volstrekt onnodig. Het argument van de gemeente Eindhoven op de samenspraakreactie van reclamant dat reeds aanwezige verharding wordt benut voor de nieuwe weg klopt niet. Indien de gemeente het reeds aanwezige verharde oppervlak wil gebruiken dan moet de weg juist in een rechte lijn worden gelegd. Verder moet hoogteverschil worden overbrugd door de twee bochten. Het is niet duidelijk waarom de twee bochten vanuit verkeerskundig oogpunt nodig zijn. Reclamant schakelt een verkeersdeskundige in om te onderzoeken of dit nodig is en zal dit aanvullend toezenden. Het 2^e argument van de gemeente, dat door de bochten de meeste natuur en groen wordt gespaard, is ook onjuist. De bochten betekenen een grotere aantasting van de natuur en het groen waardoor meer compensatie nodig is. Door de bochten wordt een deel van de weg geleid door het Natuur Netwerk Brabant (NNB). Er ontbreekt een compensatieplan en/of natuurtoets over dit aspect.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 2:

De situering van dit deel van de weginfrastructuur is vooral bepaald door de natuurwaarden c.q. bomen in het gebied. De aantakking op de Luchthavenweg wordt zo gelegd dat 2 rijen oudere eiken in dat deelgebied kunnen worden gespaard. Dit zijn waardevolle bomen op basis van het gemeentelijk bomenbeleid. In het gebied tussen de Jan Olieslagersweg en het Beatrixkanaal op het perceel van reclamant ligt Natuur Netwerk Brabant (NNB), met uitzondering van 2 vlakken die op een hoek met elkaar in verbinding staan (zie de witte vlakken op figuur 1 hieronder). Door de nieuwe weg in het middengedeelte af te buigen in zuidwestelijke richting wordt optimaal gebruik

gemaakt van deze witte vlakken en wordt de strook NNB gespaard die tussen het Beatrixkanaal en het perceel van reclamant ligt. Indien de weg recht over het perceel van reclamant wordt gelegd, dan moet circa 2.000 m² meer NNB worden verwijderd en moet een aantal grote bomen worden verwijderd die ter plaatse aanwezig zijn. Daarnaast is deze strook NNB langs het Beatrixkanaal van belang voor de ecologische verbindingfunctie die het Beatrixkanaal heeft. De beschermde soorten en de natuurwaarden in het plangebied van voorliggend bestemmingsplan zijn onderzocht door ecologisch adviesbureau Ecologica B.V. (zie paragraaf 5.8.2 van de toelichting). Deze geven geen aanleiding om van de voorgenoemde ontwerplijn af te wijken. Het compensatieplan en de compensatieopgave voor het NNB zijn opgenomen in bijlage 1 en 2 bij de regels van dit bestemmingsplan. De natuurtoets is opgenomen in bijlage 3 bij de toelichting van dit bestemmingsplan.



Figuur 5.1: Fragment van de kaart 'Natuur en Landschap' van de Verordening ruimte 2014. Lichtgroen= NNB

Zienswijze 3.

De twee bochten betekenen een enorme aantasting in de structuur van het perceel. Vanwege de hoogteverschillen is namelijk een enorme infrastructurele ingreep nodig om de bochten te realiseren of het gehele perceel moet worden verlaagd. Een andere mogelijkheid is om het verlaagd gelegen gedeelte te verhogen en te verharderen. Een variant waarbij de weg in een rechte lijn wordt geprojecteerd is niet onderzocht of beoordeeld.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 3:

Zoals eerder vermeld in het gemeentelijk standpunt bij deze zienswijze is de situering van dit deel van de weginfrastructuur vooral bepaald door de natuurwaarden c.q. bomen in het gebied. Het belang van deze waarden weegt in dit kader zwaarder dan de gestelde belangen van reclamant inzake de hoogteverschillen. Bij deze belangenafweging is betrokken dat de hoogteverschillen in het terrein worden opgelost en geen aanleiding vormen om van de ontwerplijn van de nieuwe weg af te wijken.

Zienswijze 4.

Als de weg in een rechte lijn ligt resteert een meer bruikbare reststrook ten behoeve van bedrijvigheid voor reclamant. Door de twee bochten en strook compensatie 'groen' langs de weg wordt de reststrook geheel onbruikbaar voor reclamant hetgeen in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 4:

De constatering van reclamant dat de reststrook geheel onbruikbaar wordt voor reclamant wordt door de gemeente bestreden. Er zijn namelijk gesprekken gaande met reclamant over de invulling van de reststrook voor bedrijfsfuncties. Ten behoeve van een goede inpassing van de weg is in het ontwerp rekening gehouden met een groenstrook met benodigde waterberging aan de zijde van het perceel waar de reststrook ligt voor nadere invulling van bedrijfsfuncties. Deze groenstrook past in de structuur van het tracé van de weg, die in dit gedeelte door bosgebied loopt dat is aangemerkt als Natuur Netwerk Brabant.

Zienswijze 5.

De strook compensatie groen moet aan de rechterzijde van de weg (kanaalzijde) worden gelegd.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 5:

De zogenoemde strook compensatie groen is geen compensatie, maar is noodzakelijk voor een goede inpassing van de weg in het landschap met groenvoorzieningen en waterberging. Deze strook kan niet aan de kanaalzijde worden ingepast omdat dit geen gewenste landschappelijke inpassing van de weg betekent. De strook groen aan de kanaalzijde is grotendeels aangemerkt als Natuur Netwerk Brabant, die zoveel mogelijk in tact gelaten wordt om een robuust netwerk te realiseren.

Conclusie gemeentelijk standpunt zienswijze 5:

De situering van het deel van de wegenstructuur over het perceel van reclamant is vooral bepaald door de natuurwaarden c.q. bomen in het gebied. Het belang van deze waarden weegt in dit kader zwaarder dan de gestelde belangen van reclamant inzake de bruikbaarheid van de reststrook voor bedrijvigheid en de hoogteverschillen in het gebied. Bij deze belangenafweging is betrokken dat de hoogteverschillen in het terrein worden opgelost en geen aanleiding vormen om van de ontwerplijn van de nieuwe weg af te wijken. Bovendien is in deze afweging betrokken dat de reststrook op het perceel van reclamant van voldoende omvang is om ingevuld te worden voor bedrijfsfuncties.

Ad 6. Stichting 'Houd de Groene Corridor open voor auto's'

De Stichting heeft een pro forma zienswijze ingediend (onder 6) en een aanvulling op de zienswijze (onder 6A).

Deze zienswijze is gericht op c.q. heeft betrekking op de gemeenten Eindhoven, Oirschot en Best. Het gemeentelijk standpunt zoals verwoord in deze nota bij deze zienswijze is daarom het standpunt van de drie gemeenten.

Zienswijze 1.

De stichting is van mening dat de motivatie voor afsluiting van de Oirschotsedijk geen steekhoudende en ruimtelijk relevante argumenten bevat. De gevolgen van de afsluiting van de Oirschotsedijk worden niet aangegeven.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 1:

Voor het gemeentelijk standpunt over deze zienswijze wordt verwezen naar het gemeentelijk standpunt onder zienswijze 1 van 6A (Aanvulling zienswijze).

Zienswijze 2.

Het onderzoek van de gemeente Oirschot naar de mogelijkheden voor het open houden van de Oirschotsedijk is niet inzichtelijk. Het aangehaalde standpunt ten aanzien van dit onderzoek kan hierdoor niet worden beoordeeld.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 2:

De resultaten en rapporten zijn beschikbaar gesteld aan de Stichting.

Recentelijk nog per mailbericht van 30 maart 2017. Op verzoek kunnen die nogmaals aangeleverd worden.

Zienswijze 3:

De stichting is van mening dat de redenering ten aanzien van het eerder aangehaalde onderzoek uitgaat van een reeds volledig afgesloten Oirschotsedijk, hetgeen niet het geval is. De ongelijkvloerse kruising van de Oirschotsedijk met de Anthony Fokkerweg maakt geen onderdeel uit van het ontwerpbestemmingsplan. De becijfering van de extra kosten is voor een deel gebaseerd op het onjuiste uitgangspunt dat de huidige autobrug over het Beatrixkanaal eerst vervangen moet worden door een fietsbrug, die dan geschikt gemaakt moet worden voor autoverkeer. Dit kan kosteloos door de huidige brug te handhaven.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 3:

De gemeente onderschrijft deze stelling niet. De bestaande autobrug over het Beatrixkanaal wordt in de toekomst gebruikt voor fietsverkeer. Daarnaast is er een nieuwe fietsbrug nodig over de Spottersweg. Deze fietsbrug moet worden aangepast indien deze geschikt moet worden gemaakt voor autoverkeer, hetgeen financiële consequenties heeft.

Zienswijze 4:

De kosten voor het openhouden van de kruising Spottersweg / Eindhovensedijk voor alleen doorgaand autoverkeer worden niet inzichtelijk gemaakt. Daarbij moet zowel de gelijkvloerse als de ongelijkvloerse variant worden overwogen.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 4:

De meerkosten voor de aanpassing van de fietsbrug naar autobrug zijn al eerder met reclamant gecommuniceerd via de e-mail. Deze meerkosten bedragen ca. 1 tot 1,5 miljoen ten opzichte van de geplande fietsbrug. De andere gelijkvloerse variant van de Eindhovensedijk-Spottersweg is niet berekend omdat deze geen onderdeel uitmaakt van dit bestemmingsplan.

Zienswijze 5:

De doelen van de Groene Corridor kunnen worden gerealiseerd door het opwaarderen van de bestaande fietspaden, zoals gepland voor het Oirschotse deel van de Groene Corridor.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 5:

Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de overwegingen ten aanzien van de nut en noodzaak van de Groene Corridor en

het afsluiten van de Oirschotsedijk voor doorgaand autoverkeer in hoofdstuk 2.1 van deze nota.

Zienswijze 6:

De geschetste alternatieven voor de route van Oirschot naar Eindhoven zijn volstrekt inferieur aan een open Oirschotsedijk, vanwege de extra verkeerslichten en de grote verkeersdrukke. Er wordt geen rekening gehouden met de bewoners op leeftijd, die liever geen gebruik maken van de snelweg.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 6:

Met de realisatie van de nieuwe wegenstructuur in Brainport Park wordt een volwaardig alternatief met twee verschillende routes voor de verbinding tussen Oirschot en Eindhoven geboden, waarmee geen gebruik gemaakt hoeft te worden van de snelweg. De capaciteit van deze routes met verkeerslichten is berekend op de verkeersdrukke van de situatie die in 2030, na gereed komen van alle geplande ruimtelijke ontwikkelingen, wordt voorzien.

Zienswijze 7:

De afsluiting van de Oirschotsedijk over 1.900 meter maakt het onmogelijk om de weg een functie te laten vervullen in het geval van calamiteiten. Voor BIC-Zuid is vooralsnog maar één ontsluitingsweg gepland. Nu hiervan geen rekenschap is gegeven, ontbreekt een zorgvuldige motivering op dit punt.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 7:

Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de overwegingen ten aanzien van de ontsluiting van het bedrijventerrein GDC Acht in hoofdstuk 2.3 van deze nota. Voor de volledigheid wordt hierbij opgemerkt dat de hulpdiensten hebben ingestemd met de geplande calamiteitenroutes.

Zienswijze 8:

De aanleg van een geïsoleerd fietspad zonder parallelle autoweg leidt tot onveilige situaties, zoals gebleken is bij het reeds voor autoverkeer afgesloten deel van de Oirschotsedijk. Hulp aan gestrande fietsers wordt dan praktisch onmogelijk. Er zijn geen onderzoeken naar de veiligheid bekend.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 8:

Voor het gemeentelijk standpunt ten aanzien van deze zienswijze wordt verwezen naar het gemeentelijke standpunt bij zienswijze 16 van 6A (Aanvulling zienswijze).

Zienswijze 9:

In Oirschot wonende specialisten van het Catharinaziekenhuis maken veelvuldig gebruik van de Eindhovensedijk – Oirschotsedijk als er haast geboden is. Zij verzetten zich met kracht tegen het afsluiten van deze belangrijke verbinding.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 9:

Deze zienswijze wordt ter kennisgeving aangenomen.

Zienswijze 10:

In het ontwerpbestemmingsplan wordt het bestaande viaduct van de A2-N2 over de Oirschotsedijk slechts gebruikt door fietsers en de HOV-lijn. Dit is een niet erg doelmatig gebruik van een kostbaar kunstwerk. Het openhouden van deze weg voor autoverkeer zal de verkeersdruk op de verbinding tussen de N2 en de A58 via de Spottersweg en op het wegennet rond Eindhoven Airport enigszins ontlasten.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 10:

Het bestaande viaduct onder de A2/N2 wordt in de nieuwe wegenstructuur niet gebruikt vanwege verkeerstechnische redenen (geen volwaardige ontsluiting) en vanwege de ambities van de Groene Corridor. Voor deze nieuwe wegenstructuur in Brainport Park zijn verkeersmodellen opgesteld waarmee de verkeersafwikkeling op de (omliggende) wegen in beeld is gebracht. Met de realisatie van deze nieuwe wegenstructuur in Brainport Park wordt de verkeerssituatie in het gehele gebied verbeterd. Ook op de Spottersweg is in de toekomstige situatie sprake van een goede verkeersafwikkeling. Voor de overwegingen ten aanzien van de nut en noodzaak van het afsluiten van de Oirschotsedijk voor doorgaand autoverkeer wordt verwezen naar hoofdstuk 2.1 van deze nota.

Ad 6A. Aanvulling pro forma zienswijze Stichting 'Houd de Groene Corridor open voor auto's'

Zienswijze 1.

De stichting kan zich niet verenigen met het voornemen om de Oirschotsedijk af te sluiten voor auto's en is van mening dat het ontwerpbestemmingsplan op dit punt onvoldoende is gemotiveerd en onzorgvuldig tot stand is gekomen, zodat het ontwerpbestemmingsplan niet ongewijzigd door uw Raad vast kan worden gesteld.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 1:

In het kader van het ontwerpbestemmingsplan heeft een complete afweging van ruimtelijke relevante aspecten en belangen plaatsgevonden. De nut en de noodzaak van het nemen van maatregelen om de infrastructuur te verbeteren is beschreven in paragraaf 1.2.2 en 10.3.2. van de toelichting van het bestemmingsplan. De nieuwe wegenstructuur biedt een goed alternatief om het huidige en toekomstige verkeer af te wikkelen én van de Oirschotsedijk een landelijke en rustige fietsroute te maken. Voor de overwegingen ten aanzien van het nut en noodzaak van de Groene Corridor wordt verwezen naar hoofdstuk 2.1 van deze nota.

Zienswijze 2.

De Stichting vreest dat de gedeeltelijke afsluiting van de Oirschotsedijk voor een verdere verslechtering van de situatie ter plaatse zal zorgen in die zin dat de bereikbaarheid van Eindhoven vanuit Oirschot aanzienlijk wordt belemmerd door het afsluiten van de Oirschotsedijk en het omleiden van het verkeer over de A58 en/of de Spottersweg. Hierdoor wordt het een groot deel van de (oudere)bevolking van Oirschot ernstig bemoeilijkt om naar bijvoorbeeld het Catharinaziekenhuis te komen met eigen vervoer, althans zij zullen dusdanig moeten omrijden dat de gang naar Eindhoven in de praktijk als een groot obstakel zal worden gezien.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 2:

Een verbetering van de bereikbaarheid is primair het doel van deze ontwikkeling, ook de bereikbaarheid van het ziekenhuis. Juist door de aanpassingen van de infrastructuur zal de bereikbaarheid goed blijven of zelfs verbeteren. Het verkeer vanaf de A58 zal gebruik kunnen maken van de nieuwe verbindingsweg door BIC-Noord. Daarnaast leidt de verbetering van de infrastructuur tot een betere doorstroming en minder opstoppen. De snelste verbinding tussen Oirschot en het Catharinaziekenhuis in Eindhoven loopt via de snelweg (A58- Kennedylaan). Dat geldt voor zowel de huidige situatie als de toekomstige situatie. De route via het onderliggende wegennet blijft met een iets gewijzigd verloop middels twee alternatieven mogelijk met een beperkte toename van de reistijd

Zienswijze 3.

Onderhavig ontwerpbestemmingsplan is niet met de vereiste zorgvuldigheid voorbereid, noch heeft er een goede belangenafweging plaatsgevonden, hetgeen in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, waaronder de artikelen 3:2 en 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

Gemeentelijke reactie zienswijze 3:

Wij delen deze stelling van reclamant niet. Dit is gebaseerd op het feit dat er in het kader van de bestemmingsplanprocedure (vanaf voorontwerp bestemmingsplan) een complete afweging van alle ruimtelijke relevante aspecten en belangen heeft plaatsgevonden. Gemeente heeft juist bij dit soort ruimtelijke processen gekozen om voorafgaand aan de formele bestemmingsplanprocedure (start ontwerpbestemmingsplan) een voorontwerp bestemmingsplan voor de inspraakprocedure ter inzage te leggen voor inspraak/samenspraak. De belangenafweging heeft eveneens voldoende plaatsgevonden en is uitgebreid beschreven in de toelichting van voorliggend bestemmingsplan en de daarbij behorende documenten c.q. onderzoeken zoals het 'Milieueffectrapport Gebiedsontwikkeling Brainport Park' en de aanvulling daarop.

Zienswijze 4.

In het ontwerpbestemmingsplan is niet duidelijk toegelicht hoe de afwikkelcapaciteit op de Anthony Fokkerweg wordt opgewaardeerd. Ook ten aanzien van de overige infrastructurele maatregelen is onvoldoende duidelijk gemaakt op welke wijze deze worden uitgevoerd. De effecten van eventuele misrekeningen op dit punt op de omgeving zijn eveneens niet inzichtelijk. Dit maakt dat het ontwerpbestemmingsplan in strijd is met artikel 3.2 Awb.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 4:

Voor de toelichting op de infrastructurele maatregelen en de effecten hiervan op de omliggende wegen wordt verwezen naar de toelichting van het bestemmingsplan en meer specifiek naar hoofdstuk 2.3. Op openbare informatiebijeenkomsten zijn alle maatregelen en effecten nog verder toegelicht. Voor verdere informatie wordt verwezen naar de website van de gemeente Eindhoven: www.eindhoven.nl/brainportpark

Zienswijze 5.

Ten behoeve van de ontwikkeling van de Groene Corridor (project binnen het Groene Raamwerk) wordt een langzaam verkeerverbinding tussen Oirschot en Eindhoven gecreëerd. Hiervoor zou de Oirschotsedijk gedeeltelijk moeten worden afgesloten en verdwijnt de kruising Spottersweg/Oirschotsedijk. Dit kruispunt wordt thans intensief gebruikt door autoverkeer. Er is geen acceptabel alternatief aangeboden in dit kader. De toelichting van het bestemmingsplan bepaalt hieromtrent enkel dat de Oirschotsedijk pas zal worden afgesloten voor autoverkeer nadat de Challenge variant is gerealiseerd. Het idee hierbij is dat zou worden voorkomen dat er extra belemmeringen van het autoverkeer optreden. Het vastleggen van de planologische mogelijkheid om de Oirschotsedijk af te sluiten is echter op zijn minst prematuur te noemen.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 5:

Voor het gemeentelijk standpunt ten aanzien van deze zienswijze wordt verwezen naar de overwegingen ten aanzien van de nut en noodzaak ten aanzien van de Groene Corridor en de overwegingen ten aanzien van de ontsluiting en verkeersafwikkeling van bedrijventerrein GDC Acht in de hoofdstukken 2.1 en 2.3 van deze nota.

Zienswijze 6.

Op geen enkele wijze is in het ontwerpbestemmingsplan verzekerd, dat betreffende afsluiting geen doorgang vindt, als de Challenge variant niet het beoogde effect heeft. Dit is in strijd met de rechtszekerheid die een bestemmingsplan hoort te bieden. Dit klemmt te meer, daar in dat geval de afsluiting van de Oirschotsedijk tot een aanzienlijke verdere verslechtering van de situatie ter plaatse zal leiden. Dit is tot op heden in het ontwerp bestemmingsplan door uw Raad ten onrechte miskend, zodat strijd bestaat met de artikelen 3.2 en 3.4 Awb.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 6:

Het primaire doel van deze ontwikkeling is om de bereikbaarheid te verbeteren. Een andere ambitie van voorliggend ruimtelijk besluit is om de Groene Corridor te realiseren. Dit is de reden van de afsluiting van de Oirschotsedijk voor doorgaand autoverkeer en dit is ook als zodanig geborgd in het bestemmingsplan. Er is geen reden om aan te nemen dat de nieuwe infrastructuur niet het gewenste (afwikkelings-)effect heeft. Dit is immers met verkeersmodellen onderzocht en aangetoond.

Zienswijze 7.

MER (p. 65/259)

'Tot 2020 is in het deel van het plangebied ten noorden van de Oirschotsedijk (deelgebied BIC-Noord) alleen de realisatie van de ontsluitingsweg tussen GDC Acht en de aansluiting op de A58 bij Best voorzien. Hiervoor zijn drie varianten ontwikkeld.'

Als de Stichting het goed begrijpt is er bij bepaling van de voorkeursvariant alleen gekeken naar een gedeeltelijke realisatie van de Challenge variant. In de toelichting van het bestemmingsplan is hieromtrent opgemerkt dat, van de drie varianten, variant C verkeerskundig de beste effecten zal hebben, maar dat

deze variant nadelige effecten heeft voor de EHS. Logischerwijs zou dan moeten worden gekozen voor één van de overige onderzochte varianten (A of B). Dit is evenwel niet gebeurd.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 7:

Voor het gemeentelijk standpunt ten aanzien van deze zienswijze wordt verwezen naar de overwegingen ten aanzien van het MER en de ontsluiting van het bedrijventerrein GDC Acht in hoofdstuk 2.2 en 2.3 van deze nota.

Zienswijze 8.

De toelichting gaat uit van een 'geoptimaliseerde tracé', te weten B-4. Van deze variant zijn echter geen gegevens opgenomen in het uitgevoerde MER-onderzoek. Dit brengt mee dat niet vaststaat welke effecten de uitvoeringsvariant zal hebben op de verkeerskundige situatie binnen het plangebied noch iets duidelijk maakt over het succes van de Challenge variant.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 8:

Voor het gemeentelijk standpunt ten aanzien van deze zienswijze wordt verwezen naar de overwegingen ten aanzien van het MER in hoofdstuk 2.2 van deze nota.

Zienswijze 9.

Het voorgaande brengt mee dat reeds geen grondslag kan bestaan voor de afsluiting van de Oirschotsedijk. Zoals in randnummer 3.5 en 3.6 is uitgelegd, slechts als de Challenge variant is gerealiseerd, kan pas worden toegekomen aan afsluiting van de Oirschotsedijk en ook dan geldt, dat hiervoor aantoonbaar noodzakelijke argumenten aanwezig moeten zijn, die zwaarder zouden wegen dan de belangen van de gehele bevolking van Oirschot. Hiervan is de Stichting tot op heden niet gebleken en zij is van mening, dat deze argumenten er ook eenvoudigweg niet zijn.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 9:

In het voorgaande is reeds een gemeentelijk standpunt geformuleerd ten aanzien van deze zienswijze.

Verkeerseffecten - MER

Zienswijze 10.

In het MER (p.6/259) staat vermeld dat de belangrijkste infrastructurele maatregelen uit de Challenge variant ook betreffen:

Het opwaarderen van de afwikkelcapaciteit op de Anthony Fokkerweg en de aansluiting op de snelweg A2;

Het aanleggen van een parallelstructuur westelijk langs het Beatrixkanaal tussen de A58 en de Anthony Fokkerweg.

Het lijkt erop dat deze maatregelen niet zijn meegenomen in het onderzoek, althans variant B-4 komt in het MER niet terug, dat onderzoek richt zich immers 'slechts' op de hoofdvarianten A,B en C. Het MER is onvoldoende zorgvuldig opgesteld en kan daarom geen grondslag bieden voor de voorgenomen infrastructurele maatregelen, waaronder de afsluiting van de Oirschotsedijk.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 10:

Voor het gemeentelijk standpunt ten aanzien van deze zienswijze wordt verwezen naar de overwegingen ten aanzien van het MER in hoofdstuk 2.2 van deze nota.

Zienswijze 11.

In het MER wordt alleen rekening gehouden met de ontwikkeling van BIC-Zuid. De ontwikkeling van het BIC omvat evenwel een aantal fases. Deze zijn niet integraal meegenomen in het onderzoek. Dit betekent niet alleen dat er geen sprake kan zijn van een deugdelijke besluitvorming, maar ook dat over een aantal jaar weer dezelfde (verkeerskundige) problemen zullen spelen, waar nu geen rekening mee wordt gehouden. Het succes van de Challenge variant kan dan ook om deze reden niet bewezen worden geacht.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 11:

Zowel in het verkeersonderzoek als in de andere onderzoeken is rekening gehouden (in de alternatieven die voor 2030 zijn onderzocht) met de ontwikkeling van BIC als geheel. Uit dat onderzoek blijkt dat ook bij een volledig ontwikkeld BIC de verkeersstructuur voldoet.

Zienswijze 12.

Het ontwerpbestemmingsplan biedt geen mogelijkheid om tot de conclusie te komen dat de Challenge variant zich heeft bewezen, zodat geen ruimte noch enige deugdelijke motivering bestaat voor uw Raad om de afsluiting van de Oirschotsedijk in het ontwerpbestemmingsplan mogelijk te maken.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 12:

Bij de voorgaande gemeentelijke standpunten is reeds antwoord gegeven op deze zienswijze.

Zienswijze 13.

Reclamant merkt op dat het MER veel slordigheden bevat. Hierbij haalt reclamant aan dat in het MER wordt verwezen naar bijlage 1, die niet bij het MER gevoegd zou zijn. De Stichting stelt zich op het standpunt dat wegens het gebrek aan de juiste stukken ook tot het oordeel moet worden gekomen dat het ontwerpbestemmingsplan ondeugdelijk is gemotiveerd.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 13:

Alle stukken hebben op de daarvoor bestemde locaties ter inzage gelegen en zijn digitaal beschikbaar gesteld op www.ruimtelijkeplannen.nl en de website www.eindhoven.nl/brainportpark. Naar aanleiding van deze zienswijze is aan reclamant vermeld waar deze bijlage digitaal kan worden geraadpleegd.

Veiligheid

De volgende belangen zijn door uw Raad ten onrechte niet betrokken bij de besluitvorming aangaande het ontwerpbestemmingsplan, zodat wegens strijd met artikel 3.4 Awb geen stand kan houden.

Zienswijze 14.

Op het bedrijventerrein GDC Acht is een aantal bedrijven gevestigd die gevaarlijke stoffen vervoeren, bovendien grenst het GDC Acht aan de spoorlijn, waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. De infrastructuur is gesitueerd onder de aanliegroute van Eindhoven Airport. Als zich een calamiteit met een vliegtuig voordoet, zijn de gevolgen niet te overzien. Hiermee is het gebied uiterst gevoelig voor calamiteiten, waarbij het van eminent belang is, dat voldoende vluchtwegen voor handen zijn. Er is nergens geborgd dat voldoende calamiteiten- en vluchtroutes zullen zijn gerealiseerd voordat de Oirschotsedijk wordt afgesloten, terwijl dit een harde eis is van de brandweer (toelichting par. 5.5.).

Gemeentelijk standpunt zienswijze 14:

In het hoofdstuk (5.5) over externe veiligheid van de toelichting van het bestemmingsplan is nadrukkelijk ingegaan op de bedrijvigheid met en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Hier wordt ook ingegaan op de calamiteitenroutes in de huidige en toekomstige situatie. In het kader van het vooroverleg is het bestemmingsplan ook beoordeeld door de brandweer. De brandweer heeft aangegeven dat de calamiteitenroutes die er na realisatie zijn, voldoende zijn. Tevens wordt de Oirschotsedijk pas afgesloten voor doorgaand autoverkeer wanneer er een alternatieve verbinding in westelijke richting beschikbaar is. Daarmee wordt voldaan aan de eis van de brandweer.

Zienswijze 15.

Veel van de Oirschotse bewoners gebruiken de Oirschotsedijk als aanrijroute voor bijvoorbeeld het Catherina ziekenhuis in Eindhoven. Uit redenen van veiligheid durven zij niet over de autosnelweg te rijden. Deze mensen wordt hiermee praktisch de toegang tot een ziekenhuis ontnomen.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 15:

De nieuwe wegenstructuur in Brainport Park biedt alternatieve routes van Oirschot richting het Catherina ziekenhuis. Deze varianten zorgen voor een goede bereikbaarheid van het ziekenhuis, buiten de autosnelweg.

Zienswijze 16.

Er wordt gevreesd voor de veiligheid van de Oirschotse kinderen die op de fiets van en naar Eindhoven gaan. In geval van pech kunnen hun ouders (of dorpsgenoten) hen niet meer met de auto komen ophalen, omdat de Oirschotsedijk daartoe dan de mogelijkheid niet meer biedt.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 16:

Het afsluiten van de Oirschotsedijk voor doorgaand autoverkeer maakt onderdeel uit van de realisatie van de Groene Corridor. Deze Groene Corridor dient als duurzame langzaam verkeersverbinding tussen Eindhoven en het buitengebied. Om die reden wordt de dijk afgesloten voor doorgaand autoverkeer. De aangehaalde calamiteiten voor het fietsverkeer zien wij niet als een ruimtelijk relevant aspect op grond waarvan de Oirschotsedijk niet kan worden afgesloten voor het doorgaande autoverkeer.

Uitvoerbaarheid

Zienswijze 17.

De Stichting is van mening dat de economische en financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet vaststaat. Geenszins is verzekerd dat de Challenge variant financieel haalbaar en/of succesvol zal zijn, hetgeen meebrengt dat de afsluiting van de Oirschotsedijk geen doorgang zal kunnen vinden.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 17:

Voor het gemeentelijk standpunt ten aanzien van deze zienswijze wordt verwezen naar het gemeentelijk standpunt bij zienswijze 19.

Zienswijze 18.

De financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is niet geborgd. Een verzoek om inzicht in de kosten is niet ingewilligd, reden waarom de Stichting zich genooddaakt heeft gezien een verzoek in het kader van de Wet openbaarheid bestuur (Wob) in te dienen. Op dit Wob-verzoek is nog geen reactie ontvangen.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 18:

Het Wob – verzoek is in behandeling bij gemeente Eindhoven en daar wordt in een separate procedure op gereageerd.

Zienswijze 19.

Aan het plan zijn kosten verbonden ten behoeve van verwerving, personele inzet, civieltechnische werkzaamheden alsmede compenserende maatregelen voor de aantasting van het Natuur Netwerk Brabant, EVZ en de groenblauwe mantel en de realisatie van de tunnel onder de A2/N2. Gesteld is dat deze kosten gedeeltelijk worden gedekt door subsidies en bijdragen van diverse instanties. Niet is aangetoond op welke wijze de rest van de kosten wordt gedekt.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 19:

Voor de realisatie van de wegenstructuur in Brainport Park is een sluitende begroting opgesteld. Alle kosten worden gedekt door bijdragen van Rijk, provincie, gemeenten Best, Oirschot, Eindhoven, Eindhoven Airport en Flight Forum. In de begroting is rekening gehouden met alle relevante kosten voor de realisatie van de weg waarbij gedacht wordt aan engineering, civiele werken, verwerving, compenserende maatregelen en planschade. De begroting is niet openbaar in verband met de aanbestedingsgevoelige informatie. Hiermee is de financiële uitvoerbaarheid voldoende verzekerd.

Conclusie gemeentelijk standpunt zienswijze 6A en 6:

– *Op dit moment leidt het dagelijks auto- en vrachtverkeer al tot grote knelpunten in de verkeersdoorstroming in het gebied tussen Oirschot – Best en Eindhoven-Noordwest. Deze knelpunten nemen de komende jaren nog verder toe als gevolg van de verdere ontwikkeling van de bedrijventerreinen GDC Acht, Flight Forum en Westfields, de doorontwikkeling van Eindhoven Airport en van de toekomstige Brainport Industries Campus (BIC). Als er géén ingrepen in het wegennet plaatsvinden, bestaat er in 2020 op de Anthony Fokkerweg en de A58 bij Best een onhoudbaar bereikbaarheidsprobleem. Dit bestemmingsplan maakt*

het mogelijk om de nieuwe wegenstructuur in Brainport Park aan te leggen om zodoende de bereikbaarheid van economisch belangrijke functies in het noordwesten van Eindhoven en de aangrenzende delen van Best en Oirschot te verbeteren. De nieuwe wegenstructuur biedt een goed alternatief om het huidige en toekomstige verkeer af te wikkelen én van de Oirschotsedijk een landelijke en rustige fietsroute te maken. Conflictvrij, recreatief en aantrekkelijk. Het voornemen bestaat om door middel van de Groene Corridor een groene verbinding te maken tussen stad en platteland als drager voor de ambities van Brainport Park, de Groene Corridor en 'Landschappen van Allure'.

Het belang van bovenstaande ambities ten aanzien van de Groene Corridor én de noodzaak tot verbetering van de bereikbaarheid in het noordwesten van Eindhoven en de aangrenzende delen van Best en Oirschot wegen in dit kader zwaarder dan de door reclamant gestelde gevolgen van het afsluiten van de Oirschotsedijk voor doorgaand autoverkeer. Bij deze belangenafweging zijn ook de overwegingen betrokken zoals deze zijn verwoord in hoofdstuk 2.1 van deze nota. Daarbij is onder andere van belang dat met de realisatie van de nieuwe wegenstructuur in Brainport Park een volwaardig nieuw alternatief met twee verschillende ontsluitingsroutes voor de verbinding tussen Oirschot en Eindhoven wordt geboden. Door deze twee ontsluitingsroutes/alternatieven hoeft geen gebruik gemaakt te worden van de snelweg. Verder wordt opgemerkt dat de afsluiting van de Oirschotsedijk voor doorgaand autoverkeer niet eerder wordt uitgevoerd dan nadat een nieuwe volwaardige ontsluitingsroute is gerealiseerd.

De stelling van reclamant dat het MER Gebiedsontwikkeling Brainport Park en de aanvulling daarbij niet met de vereiste zorgvuldig is opgesteld wordt bestreden op basis van de overwegingen zoals vermeld in de hoofdstuk 2.2 van deze nota. Hierbij zijn ook de overwegingen in hoofdstuk 2.3 van deze nota ten aanzien van de ontsluiting en verkeersafwikkeling van bedrijventerrein GDC Acht ook van belang.

Deze zienswijze is gelet op bovenstaande motivering ongegrond.

Ad 7. Scouting Dr. Albert Schweitzer

Deze zienswijze heeft betrekking op de gemeente Eindhoven. Het gemeentelijk standpunt bij deze zienswijze is daarom het standpunt van de gemeente Eindhoven. De gemeenten Best en Oirschot nemen deze zienswijze en het gemeentelijk standpunt daarover voor kennisgeving aan.

Zienswijze 1.

Het plan voor de nieuwe weg gaat ten koste van een belangrijk deel van het terrein waar de blokhut van de scouting is gevestigd. Hierdoor moeten het spelbos, het Beverbos en de vuurkuil worden verplaatst. Over deze aspecten zijn verschillende overleggen geweest met ambtenaren van de gemeente Eindhoven. De scouting wil graag concrete afspraken hierover maken.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 1:

Dit onderdeel van de zienswijze wordt ter kennisgeving aangenomen. Met de scouting zijn en worden overleggen ingepland om te bezien of over deze aspecten afspraken kunnen worden gemaakt.

Zienswijze 2.

De scouting is sinds 1961 uitsluitend gebruiker van de blokhut en geen eigenaar. Er is gesproken over een regeling rondom het eigendom van de blokhut. De scouting wil op korte termijn hierover graag meer duidelijkheid.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 2:

De mogelijkheden ten aanzien van dit aspect worden momenteel onderzocht en als daarover meer duidelijkheid bestaat treedt de gemeente nader in overleg met de scouting. Overigens wordt hierbij opgemerkt dat de scouting zelf over dit punt in overleg moet treden met de andere eigenaar van de ondergrond waar de blokhut op is gesitueerd.

Zienswijze 3.

Het afvalwater van de scouting loopt nu via een bezinkput. Door de gemeente wordt de verplichting opgelegd om hiervoor op korte termijn een aansluiting op het riool te realiseren. Dit betekent een enorme aderlating voor de scouting. Daarom wordt verzocht hiervoor in een tegemoetkoming te voorzien maar nog beter in een kwijtschelding van deze kosten.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 3:

Hoewel er begrip is voor de situatie is het bestuur van de scouting primair zelf verantwoordelijk voor de aanleg en de instandhouding van het gebouw en de daarbij behorende faciliteiten en voorzieningen, waaronder de riolaansluiting. Nu duidelijk is dat de blokhut gehandhaafd kan blijven geldt er een wettelijke aansluitplicht op het riool voor dit gebouw.

Zienswijze 4.

Het terrein dat de scouting gebruikt is bestemd als natuur. Door de aanleg van de nieuwe weg wordt een deel van deze natuur verwijderd en elders gecompenseerd. Verzocht wordt de compensatie van deze natuur in de nabijheid van de scouting te realiseren en het liefst in overleg met de scouting te bepalen.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 4:

De compensatie van de aangetaste natuur vindt plaats volgens de wettelijke regels en overeenkomstig de gemeentelijke visies (o.a. 'Ontwikkelingsvisie Landelijk Strijp' en 'Landschapsplan Landelijk Strijp'). In samenspraak met de provincie is hiervoor een plan uitgewerkt om de ecologische waarde van het bos zoveel als mogelijk te behouden (zie bijlage 1 bij de regels van onderhavig bestemmingsplan). Daarnaast vindt de uitwerking plaats in afstemming met Trefpunt Groen Eindhoven (TGE). Dit is een verzameling van verschillende partijen die de natuur- en groenbelangen behartigen in de gemeente Eindhoven. Compensatie van de natuur in de nabijheid van de scouting is niet opgenomen omdat er feitelijk geen plaats daarvoor is gelet mede gelet op de regels die voor compensatie gelden.

Zienswijze 5.

De scouting vraagt om te bezien in hoeverre zij door de gemeente in financiële zin gecompenseerd kunnen worden. Dit omdat er achterstallig onderhoud is van

de blokhut welke het gevolg is van de onzekerheid of de scouting op dit terrein gehuisvest kon blijven.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 5:

Zoals eerder vermeld naar aanleiding van de samenspraakreactie van de scouting is het bestuur van de scouting primair zelf verantwoordelijk voor het in stand houden van het gebouw. Desalniettemin onderzoeken wij, zoals opgenomen in het gemeentelijk standpunt bij zienswijze 2, de mogelijkheid om het eigendom van de blokhut over te dragen aan de scouting.

Conclusie gemeentelijk standpunt zienswijze 7:

Het belang van de noodzaak tot verbetering van de bereikbaarheid in het noordwesten van Eindhoven en de aangrenzende delen van Best en Oirschot weegt in dit kader zwaarder dan de door reclamant gestelde gevolgen van de aanleg van een deel van de nieuwe weg ter plaatse van het terrein van de scouting. Bij deze belangenafweging is betrokken dat in overleg met de scouting wordt bekeken hoe ondanks de nieuwe weg de activiteiten van de scouting kunnen worden gecontinueerd. Deze zienswijze is gelet op bovenstaande motivering ongegrond.

Ad 8. Heemkundekring De Heerlijkheid

Deze zienswijze is gericht op c.q. heeft betrekking op de gemeenten Eindhoven, Oirschot en Best. Het gemeentelijk standpunt zoals verwoord in deze nota bij deze zienswijze is daarom het standpunt van de drie gemeenten.

Zienswijze 1.

De Heemkundekring is van mening dat afsluiting van de Oirschotsedijk voor doorgaand (gemotoriseerd) verkeer breekt met een traditie van eeuwen, waarin deze verbindingsweg een belangrijke rol speelde in het verkeer tussen Oirschot en Eindhoven.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 1:

Deze zienswijze wordt ter kennisgeving aangenomen.

Zienswijze 2.

De opvatting dat deze afsluiting de beleidsdoelstellingen van de Groene Corridor dient omdat het economisch functioneren, de naamsbekendheid en de aantrekkelijkheid van het historische centrum van Oirschot hierdoor wordt verbeterd lijkt ons ongeloofwaardig. Dit omdat de bestaande infrastructuur niet voorziet in een logische doorgaande verbinding tussen Oirschot en Eindhoven, zodat zowel de lokale bevolking als toeristen, maar met name ook forenzen door deze afsluiting worden getroffen. Daardoor wordt aan de ene kant de hoogwaardige kennis- en innovatieregio, maar anderzijds ook het aantrekkelijk vestigings- en leefklimaat onevenredig benadeeld.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 2:

Uit de berekeningen van de verkeersmodellen is gebleken dat de doorstroming en bereikbaarheid van de bedrijventerreinen en de regio als geheel verbetert met de realisatie van de nieuwe wegenstructuur in Brainport Park. Daarnaast wordt verwezen naar de overwegingen ten aanzien van de nut en noodzaak

van de realisatie van de Groene Corridor en het afsluiten van de Oirschotsedijk voor doorgaand autoverkeer in hoofdstuk 2.1 van deze nota.

Conclusie gemeentelijk standpunt zienswijze 8:

Het belang van de ambities ten aanzien van de Groene Corridor én de noodzaak tot verbetering van de bereikbaarheid in het noordwesten van Eindhoven en de aangrenzende delen van Best en Oirschot wegen in dit kader zwaarder dan de door reclamant gestelde gevolgen van het afsluiten van de Oirschotsedijk voor doorgaand autoverkeer. Bij deze belangenafweging zijn ook de overwegingen betrokken zoals deze zijn verwoord in hoofdstuk 2.1 van deze nota. Deze zienswijze is gelet op bovenstaande motivering ongegrond.

Ad 9. KHB advocaten (namens Lole V.O.F. ofwel Steakhouse The Longhorn)

Deze zienswijze heeft betrekking op de gemeenten Eindhoven en Oirschot. Het gemeentelijk standpunt bij deze zienswijze is daarom het standpunt van de gemeenten Eindhoven en Oirschot. De gemeenten Best neemt deze zienswijze en het gemeentelijk standpunt daarover voor kennisgeving aan.

Zienswijze 1.

Met de definitieve vaststelling van het bestemmingsplan 'Westfields Logistiek' en het bestemmingsplan 'Weginfrastructuur omgeving Eindhoven-Noordwest, Oirschot en Best' dreigen cliënten planologisch ingeklemd te worden. Uit het plan blijkt geenszins hoe hiermee om wordt gegaan en of hier maatregelen tegen worden genomen. Het plan in huidige vorm klemt slechts in, maar biedt geen oplossingen.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 1:

In onderhavig bestemmingsplan zijn alle relevante belangen en aspecten in de toelichting in beeld gebracht en afgewogen. Het bestemmingsplan 'Westfields Logistiek' is inmiddels onherroepelijk geworden en daarom ook als zodanig meegenomen in dit plan.

Voorliggend bestemmingsplan dient om de bereikbaarheid van het gebied en doorstroming van het verkeer te verbeteren. De ontwikkeling van bedrijventerrein Westfields is genoemd in de toelichting van onderhavig bestemmingsplan en meegenomen bij de keuze voor het definitieve tracé (zie paragraaf 2.1).

Zienswijze 2.

Door slechts bereikbaar te zijn vanuit de westkant en niet langer vanuit de oostkant, verliest The Longhorn bereikbaarheid vanuit de richting waaruit de meeste aanloop bestond. Aan de oostkant van de Eindhovensedijk wordt in het toekomstige plan voor The Longhorn afgebogen en omgeleid om The Longhorn. Vanuit de oostkant zal The Longhorn niet meer te bereiken zijn, hetgeen zal resulteren in economische schade.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 2:

Ingeval reclamant van mening is dat vaststelling van het bestemmingsplan leidt tot inkomstenderving kan eventueel een aanvraag om een tegemoetkoming in planschade worden ingediend. Het indienen van een dergelijke aanvraag is mogelijk als het onderhavige bestemmingsplan onherroepelijk is. Zo'n aanvraag wordt in een aparte procedure afgehandeld.

Zienswijze 3.

Reclamanten worden onevenredig hard geraakt in hun belangen. Door afsluiting van de Eindhovensedijk enerzijds inclusief de daaraan verbonden ontwikkelingen en het toenemende verkeer door de planologische ontwikkelingen van Westfields Logistiek anderzijds, zal The Longhorn onevenredig hard geraakt worden. Daar komt bij dat in het huidige plan op onzorgvuldige wijze rekening wordt gehouden met dan wel oplossing wordt geboden aan de situatie van The Longhorn.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 3:

Bij het bepalen van het tracé van deze verbindingsweg zijn alle relevante belangen afgewogen (zie o.a. paragraaf 1.4.1 van de toelichting van het bestemmingsplan). Daarbij zijn ook de belangen van Steakhouse The Longhorn betrokken. Zoals reeds is aangegeven bij het gemeentelijk standpunt bij zienswijze 2 kan eventueel een aanvraag om een tegemoetkoming in planschade worden ingediend ingeval reclamant van mening is dat vaststelling van het bestemmingsplan leidt tot inkomstenderving

Conclusie gemeentelijk standpunt zienswijze 9:

Het belang van de ambities ten aanzien van de Groene Corridor én de noodzaak tot verbetering van de bereikbaarheid in het noordwesten van Eindhoven en de aangrenzende delen van Best en Oirschot wegen in dit kader zwaarder dan de door reclamant gestelde financiële gevolgen van het afsluiten van de Oirschotsedijk voor doorgaand autoverkeer. Bij deze belangenafweging zijn ook de overwegingen betrokken zoals deze zijn verwoord in hoofdstuk 2.1 van deze nota. Deze zienswijze is gelet op bovenstaande motivering ongegrond.

Ad 10. Krijger Advies (namens 2 personen wonende en met een bedrijf aan de Mispelhoefstraat).

Deze zienswijze heeft betrekking op de gemeente Eindhoven. Het gemeentelijk standpunt bij deze zienswijze is daarom het standpunt van de gemeente Eindhoven. De gemeenten Best en Oirschot nemen deze zienswijze en het gemeentelijk standpunt daarover voor kennisgeving aan.

De eigendommen van reclamanten, een woning en een hoveniers- en groenvoorzieningsbedrijf aan de Mispelhoefstraat 116, grenzen direct aan het plangebied. Aan de voorzijde (zuidzijde) wordt het perceel van reclamanten al begrensd door een bedrijventerrein en aan de westzijde ligt het dichtbij een autosnelweg. Door voorliggend bestemmingsplan wordt er een weg aan de achterzijde van het perceel van reclamanten mogelijk gemaakt.

Zienswijze 1:

Er is op geen enkele wijze rekening gehouden met de ruimtelijke gevolgen van dit bestemmingsplan voor het perceel van reclamanten. Dit is in strijd met een goede ruimtelijke ordening. In het ter plaatse geldende bestemmingsplan is het bedrijfsperceel van reclamanten en zijn de direct aangrenzende percelen bestemd als 'bedrijf'. Door het nieuwe bestemmingsplan wordt het bedrijfsperceel van reclamanten geheel geïsoleerd van de andere bedrijven op het bedrijventerrein. Dit is ruimtelijk gezien volstrekt onacceptabel en daarom is uitplaatsing/verplaatsing van dit bedrijf noodzakelijk.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 1:

Bij het bepalen van het tracé van deze verbindingsweg zijn alle relevante belangen afgewogen (zie o.a. paragraaf 1.4.1 van de toelichting van het bestemmingsplan). De gemeente deelt de stelling niet dat reclamant wordt geïsoleerd en dat daarom sprake zou moeten zijn van uitplaatsing. De gemeente is van mening dat de nieuwe situatie zorgt voor een ruimtelijk aanvaardbare inrichting en ontsluiting van het gebied.

Zienswijze 2:

Deze zienswijze dient tevens te worden aangemerkt als een zienswijze over de aanvulling op het MER van Antea Group, d.d. 20 oktober 2016. Omdat de details van de infrastructuur al vastliggen is de aanvulling op het MER in dit geval geen afweging, analyse of keuze voorafgaand aan het bestemmingsplan maar een reparatie achteraf. Dit is in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Dit geldt zowel voor de onderzochte tracés van de infrastructuur als voor het aspect natuur. De 'natuurtoets' (bijlage 3 bij toelichting van het bestemmingsplan) bevat namelijk niet een volwaardige analyse voorafgaand aan de gemaakte keuzes in varianten/tracés, maar een motivering achteraf van reeds gemaakte keuzes. Deze natuurtoets gaat op geen enkele wijze in op de kritiek van de Commissie m.e.r. over de versnippering en verstoring van natuur in de NNB. Er zijn ten aanzien van dit aspect geen ruimtelijke keuzen en de daarbij behorende afwegingen gemaakt.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 2:

De Commissie m.e.r. heeft een positief advies gegeven over de aanvulling op het MER. Dit is gedaan voorafgaand aan het ter visie leggen van het ontwerpbestemmingsplan voor de infrastructuur. Volgens de regelgeving inzake m.e.r. moet een MER tezamen met het ontwerp-besluit waarvoor de verplichting tot m.e.r. geldt, ter visie worden gelegd. Dat is ook hier gebeurd. De aanvulling op het MER en het advies van de Commissie m.e.r. gaven geen aanleiding tot het heroverwegen van gemaakte keuzes over de voorkeursvariant voor de infrastructuur.

In de aanvulling bij het MER is naar aanleiding van de vragen van de Commissie m.e.r. tevens aanvullende informatie opgenomen over de effecten van de ontwikkeling van Brainport Park als geheel (dat wil zeggen voor de infrastructuur en voor de verdere ontwikkeling van Brainport Park) op natuurwaarden. De informatie uit de aanvulling in het MER is betrokken bij de finale afweging over de infrastructuur. De aanvulling gaf geen aanleiding de eerder gemaakte principekeuze voor de infrastructuur te wijzigen. Ten behoeve van de besluitvorming is, naast de aanvulling, de Natuurtoets uitgevoerd.

Zienswijze 3.

Het ontwerp bestemmingsplan is ter visie gelegd terwijl niet zeker is dat de provincie bereid is de begrenzing van het Natuur Netwerk Brabant te wijzigen zoals deze is voorgesteld. Naar analogie van jurisprudentie over de ontheffing van de voormalige Flora- en Faunawet moet voor tervisielegging van het ontwerp bestemmingsplan er een redelijke mate van zekerheid zijn dat het provinciale besluit over de herbegrenzing van het NNB wordt verkregen en dus het herbegrenzingsverzoek niet aan de uitvoering van dit bestemmingsplan in de weg staat.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 3:

Het is niet noodzakelijk dat een eventueel benodigde ontheffing op grond van de Flora- en Faunawet al is verleend voordat het bestemmingsplan of het andere ruimtelijke besluit wordt vastgesteld. De jurisprudentie waar de reclamant naar verwijst, stelt dat er

sprake moet zijn van een 'redelijke mate van zekerheid'. Bij de ter inzage legging van het ontwerp bestemmingsplan was er in overleggen tussen de gemeenten en provincie overeenstemming bereikt over de invulling van de compensatieverplichting. Op basis hiervan is geconcludeerd dat het herbegrenzingsverzoek niet de uitvoering van dit bestemmingsplan in de weg staat en er sprake is van een 'redelijke mate van zekerheid'.

Zienswijze 4.

Bij de woning aan de Mispelhoefstraat 116 wordt het mogelijk een nieuwe weg aan te leggen door dit bestemmingsplan. De woning aan de Mispelhoefstraat 116 wordt onterecht aangeduid als een niet geluidgevoelig object.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 4:

De gemeente deelt de stelling van reclamant niet. De woning aan de Mispelhoefstraat 116 is meegenomen in het geluidsonderzoek en derhalve aangemerkt als geluidgevoelig object. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op de gevel van de betreffende woning niet wordt overschreden.

Zienswijze 5.

Ter plaatse van het perceel Mispelhoefstraat 116 is sprake van cumulatie van geluid door wegverkeerslawaaï (meerdere wegen en snelweg), industrielawaai (bedrijventerrein GDC Acht) en vliegverkeerslawaaï. Omdat deze cumulatie niet in het geluidonderzoek is betrokken is dit aspect onvoldoende onderzocht hetgeen in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Bij dit aspect is van belang dat bijna de helft van het bosperceel tussen de woning en de snelweg gekapt gaat worden. Dit bosperceel fungeert nu als geluidbuffer. Verder neemt de verkeersintensiteit op de bestaande wegen toe door voorliggend plan. Door het verkeersluw maken van de Oirschotsedijk zal de HOV door de Mispelhoefstraat gaan rijden. Met deze toename op bestaande wegen is onvoldoende rekening gehouden.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 5:

Cumulatie van geluid ten gevolge van de nieuwe weg speelt in onderhavige situatie geen rol, vanwege de dominantie van de geluidsbelasting door bestaande bronnen. In dit geval betreft het de geluidsbelasting van de A2 / N2. Uit het geluidregister van de rijksoverheid is op te maken dat op het maatgevende referentiepunt nabij Mispelhoefstraat 116 het geluidproductieplafond (GPP) 67 dB bedraagt. Het referentiepunt ligt op 50 meter van de rijksweg. Op basis van de algemene rekenregels voor afstandsverzwakking van geluid (een verdubbeling van de afstand resulteert in een afname van 3 dB) bedraagt het geluidniveau bij Mispelhoefstraat 116, op ongeveer 220 meter van de rijksweg, rond de 60 dB. Dit betekent een significant verschil met de berekende geluidbelasting van 48 dB van de nieuwe weginfrastructuur, waardoor de nieuwe weg geen relevante bijdrage heeft aan de gecumuleerde geluidbelasting en berekening van de cumulatieve geluidbelasting achterwege kan blijven. Dit is in lijn met jurisprudentie met betrekking tot cumulatie, zoals blijkt uit de uitspraak van de Raad van State van 29 september 2010 (200809200/1/R1).

Zienswijze 6.

Op het perceel van reclamanten wordt een hoveniersbedrijf geëxploiteerd. Voor dit bedrijf is de waterhuishouding op het terrein van groot belang vanwege het kweken van planten. Gelet op dit belang kan de bestemming 'Groen', welke direct grenst aan het perceel van reclamanten, belemmerend werken op bouw- en gebruiksmogelijkheden van het perceel.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 6:

Bij het ontwerp van de waterhuishouding van de nieuwe weg is als uitgangspunt gehanteerd dat de huidige afwatering (grondwater en oppervlaktewater) niet nadelig beïnvloed mag worden. Bij de nadere inrichting van de zone bestemd als 'Groen' zullen de eigenaren en gebruikers van de omliggende percelen worden betrokken. Derhalve zijn geen belemmeringen te verwachten voor de gebruiksmogelijkheden op het perceel Mispelhoefstraat 116.

Conclusie gemeentelijk standpunt zienswijze 10:

Uit bovenstaande gemeentelijke standpunten bij deze zienswijze blijkt dat onderhavig bestemmingsplan niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Anders dan reclamanten stellen zijn bij het bepalen van het tracé van deze verbindingsweg alle relevante belangen betrokken, waaronder die van reclamanten. De nieuwe situatie zorgt voor een ruimtelijk aanvaardbare inrichting en ontsluiting van het gebied. Deze zienswijze is gelet op bovenstaande motivering ongegrond.

Ad 11. Stichting Vakantiehuis De Sprinkhaan

Deze zienswijze heeft betrekking op de gemeenten Eindhoven en Oirschot. Het gemeentelijk standpunt bij deze zienswijze is daarom het standpunt van de gemeenten Eindhoven en Oirschot. De gemeente Best neemt deze zienswijze en het gemeentelijk standpunt daarover voor kennisgeving aan.

Zienswijze 1.

Met de komst van de nieuwe weginfrastructuur zullen de te verwachten verkeersbewegingen omvangrijk zijn. Het intensieve toekomstige gebruik van het wegennetwerk rondom het vakantiehuis en de komst van het logistieke bedrijventerrein Westfields, betekenen voor de bezoekers van Vakantiehuis De Sprinkhaan dat zij op geen enkel moment van de dag of nacht meer tot rust kunnen komen. Dit heeft enorme negatieve gevolgen voor een gezonde nachtrust van de bezoekers van Vakantiehuis De Sprinkhaan. Ook overdag zullen bezoekers, die extra gevoelig zijn voor omgevingslawaaï en andere prikkels, dit als negatief ervaren. Voor zover wij kunnen beoordelen worden geheel geen voorzieningen getroffen om geluidsoverlast te voorkomen of te beperken. Het stelt ons dan ook zeer teleur dat in het ontwerpbestemmingsplan 'Weginfrastructuur omgeving Eindhoven-Noordwest, Oirschot en Best', volledig voorbij gegaan wordt aan de locatie van Vakantiehuis De Sprinkhaan met haar sociaal-maatschappelijk functie.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 1:

- Bij het bepalen van het tracé van deze verbindingsweg zijn alle relevante belangen afgewogen (zie o.a. paragraaf 1.4.1 van de toelichting van het bestemmingsplan). Daarbij zijn ook de belangen van vakantiehuis De Sprinkhaan betrokken.*
- Verder is van belang dat De Sprinkhaan geen nieuwe gevoelige bestemming is in het kader van de Wet Geluidhinder. Desondanks zijn onderzoeken uitgevoerd naar de geluidbelasting van de nieuwe infrastructuur op De Sprinkhaan. Uit de resultaten blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van de wegen in het onderhavige bestemmingsplan ten hoogste 47 dB (inclusief aftrek*

ex artikel 110g Wgh) bedraagt. De geluidbelasting overschrijdt de voorkeursgrenswaarde (die van toepassing is op geluidgevoelige bestemmingen) niet.

Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is daarnaast bekeken of de gecumuleerde geluidbelasting van diverse bepalende geluidbronnen in de omgeving (luchtvaartlawaaai van Eindhoven Airport en wegverkeerslawaaai van A58/A2) leidt tot een onaanvaardbaar leefklimaat. Uit dit onderzoek blijkt dat de gecumuleerde geluidbelasting met ten hoogste 0,5 dB toeneemt. Dit is voor het menselijk gehoor niet waarneembaar.

Naar aanleiding van overleggen met het bestuur van De Sprinkhaan is bovendien onderzocht wat de effecten zijn van verschillende maatregelen in de vorm van geluidschermen langs de nieuwe weg of op het perceel van De Sprinkhaan. In dit onderzoek is de geluidsituatie inzichtelijk gemaakt ten gevolge van het wegverkeerslawaaai over de nieuwe weg tussen de A. Fokkerweg (Eindhoven) en A58 (Best). Tevens is de geluidbelasting vanwege omliggende rijks- en provinciale wegen en de gecumuleerde geluidbelasting inzichtelijk gemaakt. Deze laatste twee geluidbelastingen zijn tevens inzichtelijk gemaakt omdat De Sprinkhaan ligt tussen de hierboven genoemde nieuwe weg en de rijks- en provinciale wegen A2/N2 en de A58 en dus van alle zijden wordt aangestraald. De cumulatieve geluidbelasting op De Sprinkhaan wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door de omliggende rijks- en provinciale wegen. Ook draagt het luchtvaartlawaaai vanwege Eindhoven Airport bij aan de cumulatieve geluidbelasting. Het luchtvaartlawaaai is buiten dit onderzoek gelaten omdat een geluidscherm hier geen effect op heeft. Industrielawaaai in ondergeschikt in de cumulatieve geluidbelasting.

Op basis van dit onderzoek is aangetoond dat een scherm langs de nieuwe weg geen tot weinig effect heeft op de cumulatieve geluidbelasting omdat de omliggende rijks- en provinciale wegen voor de hoogste geluidbelasting zorgen ten opzichte van de overige bronnen. Indien er schermen worden gerealiseerd op het perceel van De Sprinkhaan zorgt dit voor een afname van geluidbelasting vanwege de nieuwe weg. Deze varianten van schermen op het perceel van De Sprinkhaan hebben niettemin bijna geen effect op de geluidbelasting vanwege de rijks- en provinciale wegen of de cumulatieve geluidbelasting. Daarbij is van belang dat een geluidreductie van 1 dB of minder te verwaarlozen is en niet hoorbaar.

Los van de landschappelijke impact en de wenselijkheid van een hoog scherm is voor de volledigheid ook onderzocht wat het effect is van een rigoureuze maatregel: het toepassen van een scherm met een hoogte van 4 meter. Dit is onderzocht bij de varianten van een scherm op het perceel van De Sprinkhaan. Bij een scherm op de westelijke perceelgrens van De Sprinkhaan, parallel aan de nieuwe weg, levert een hoogte van 4 meter geen verbetering op in de cumulatieve geluidbelasting. Een scherm in een u-vorm op de perceelgrens van De Sprinkhaan (ca. 150 m.), met een hoogte van 4 meter levert een verbetering op in de cumulatieve geluidbelasting van maar 2 dB op de gevel van De Sprinkhaan. Een afname van 2 dB is een minimale afname en staat niet in verhouding tot de rigoureuze ingreep.

We achten het plaatsen van een scherm van 4 meter hoog om bijna het gehele perceel van De Sprinkhaan in het kader van onderhavig bestemmingsplan niet doelmatig omdat het effect akoestisch gezien gering is. Ook andere mogelijke varianten van schermen hebben nauwelijks tot geen effect op de geluidbelasting ter plaatse van De Sprinkhaan vanwege de rijks- en provinciale wegen of de cumulatieve geluidbelasting. Op basis van bovenstaande overwegingen en zoals eerder vermeld bij het gemeentelijk standpunt op de inspraakreactie van De Sprinkhaan zijn wij van mening dat het verblijfsklimaat bij De Sprinkhaan niet onaanvaardbaar wordt aangetast door de nieuwe verbindingsweg.

Zienswijze 2.

In het ontwerpbestemmingsplan is aangegeven dat Vakantiehuis De Sprinkhaan niet wordt gezien als een gevoelige bestemming en dat er daarom geen rekening hoeft te worden gehouden met de regelgeving omtrent de luchtkwaliteit. Naar onze mening kan Vakantiehuis De Sprinkhaan wel degelijk worden aangewezen als 'gevoelige bestemming' vanwege de doelgroep zoals eerder is omschreven. Juist deze kwetsbare doelgroep kan veel overlast ondervinden van de negatieve invloed op de luchtkwaliteit.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 2:

In het kader van luchtkwaliteit is de regelgeving uit het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) relevant. In dit kader is het niet toegestaan dat functies zoals scholen, verpleeghuizen en kinderdagverblijven binnen een zone van 300 meter van een provinciale weg of rijksweg liggen. Deze richtafstanden zijn ongeacht de concentraties. De Sprinkhaan is een vakantieverblijf en daarmee geen gevoelige bestemming in het kader van het Besluit gevoelige bestemmingen.

Op basis van de "Handreiking gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit" geldt voor een drukke gemeentelijke weg een grens van 50 meter, voor nieuwe gevoelige bestemmingen. Aan de eisen van deze wetgeving en handreiking wordt voldaan omdat de Sprinkhaan geen gevoelige bestemming is in het kader van het eerdergenoemde Besluit en de Handreiking. Daarnaast is de enige nabijgelegen weg een gemeentelijke weg op 120 meter afstand (tot de slaapvertrekken van De Sprinkhaan).

Ook wanneer er aan de richtafstanden wordt voldaan, moet er wel sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening. In de situatie van de Sprinkhaan is sprake van een goede ruimtelijke ordening, omdat er tevens geen overschrijdingen van de grenswaarden te verwachten zijn. In hoofdstuk 7 van het MER zijn de immissieconcentraties fijnstof (PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2) berekend voor de planvarianten. Hieruit blijkt er geen overschrijding van de grenswaarden te verwachten zijn. Ten opzichte van de varianten uit het MER is het tracé verschoven in de richting van De Sprinkhaan. Maar uit de berekende toename van de concentraties blijkt dat zelfs in de directe nabijheid van de weg de immissieconcentraties ver beneden de wettelijke normen blijven.

Zienswijze 3.

Voor de bezoekers van Vakantiehuis De Sprinkhaan is een goede recreatieve en rustige leefomgeving heel belangrijk. De komst van de nieuwe

weginfrastructuur in combinatie met de komst van logistiek op bedrijventerrein Westfields doet afbreuk aan rust en ruimte voor onze bezoekers. De nieuwe verbindingsweg komt zo dicht bij het Vakantiehuis De Sprinkhaan en haar buitenterrein te liggen dat de auto's en het vrachtverkeer zichtbaar voorbij rijden. Ook deze prikkels hebben grote invloed op het welzijn van onze bezoekers. Dit vinden wij onacceptabel.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 3:

Voor het gemeentelijk standpunt wordt verwezen naar het gemeentelijk standpunt bij zienswijze 1 en de conclusie gemeentelijk standpunt .

Zienswijze 4.

In paragraaf 6.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan staat omschreven dat de bodem rondom de nieuwe weginfrastructuur kan worden gekarakteriseerd als matig tot slecht doorlatend. Door de lemige ondergrond infiltreert het water moeizaam. Vanaf de Sprinkhaan tot aan de Erica bestaat de bodem uit zandgrond; hier is de bodem goed doorlatend. Betekent dit dat door de komst van de nieuwe weginfrastructuur het terrein rondom Vakantiehuis De Sprinkhaan meer water te verwerken krijgt en er wateroverlast te verwachten is?

Gemeentelijk standpunt zienswijze 4:

Momenteel valt het hemelwater rechtstreeks op het maaiveld (veelal bebost). Het hemelwater infiltreert vervolgens naar de ondergrond. In de situatie waarbij de weginfrastructuur is gerealiseerd zal het hemelwater worden opgevangen in bergingsvoorzieningen bestaande uit een groot aantal greppels waarin het water tijdelijk wordt geborgen en aldaar worden geïnfiltreerd naar de ondergrond. Deze bergingsvoorzieningen krijgen geen verbinding met het reeds bestaande systeem van greppels en oppervlaktewater op en rondom De Sprinkhaan. Wateroverlast op het terrein rondom Vakantiehuis De Sprinkhaan ten gevolge van de aanleg van de weginfrastructuur is dan ook niet te verwachten.

Zienswijze 5.

Het moge duidelijk zijn dat de sociaal-maatschappelijke functie van Vakantiehuis De Sprinkhaan van groot belang is. Wij vrezen dat door de komst van de nieuwe weginfrastructuur, de bezoekers in de toekomst weg blijven en er leegloop van deze uitzonderlijk mooie plek plaatsvindt. Veel ouders van de kinderen en jongvolwassenen hebben al aangekaart dat ze op zoek zullen moeten naar een nieuwe vakantieplek omdat de bezoekers het 24-uur verkeerslawaaï niet kunnen verdragen. Het risico van leegloop blijkt ook uit brieven van betrokken organisaties, professionele begeleiders en huisartsen die wij hebben ontvangen. Wij maken ons dan ook ernstig zorgen over het voortbestaan van Vakantiehuis De Sprinkhaan.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 5:

Voor het gemeentelijk standpunt wordt verwezen naar het gemeentelijk standpunt bij zienswijze 1 en de conclusie gemeentelijk standpunt .Ingeval reclamant van mening is dat vaststelling van het bestemmingsplan leidt tot inkomstenderving kan eventueel een aanvraag om een tegemoetkoming in planschade worden ingediend. Het indienen van een dergelijke aanvraag is

mogelijk als het onderhavige bestemmingsplan onherroepelijk is. Zo'n aanvraag wordt in een aparte procedure afgehandeld.

Conclusie gemeentelijk standpunt zienswijze 11:

In een convenant hebben het ministerie van I&M, de provincie Noord-Brabant, Eindhoven Airport en de gemeente Eindhoven afspraken gemaakt over de aanleg van de wegenstructuur in Brainport Park. Dit om tegemoet te komen aan de toezeggingen van de 'Alderstafel' om de landzijdige bereikbaarheid van Eindhoven Airport en de bereikbaarheid in het noordwesten van Eindhoven te waarborgen en te verbeteren in de toekomst. Op dit moment leidt het dagelijks auto- en vrachtverkeer al tot grote knelpunten in de verkeersdoorstroming in het gebied tussen Oirschot – Best en Eindhoven-Noordwest. Deze knelpunten nemen de komende jaren nog verder toe als gevolg van de verdere ontwikkeling van de bedrijventerreinen GDC Acht, Flight Forum en Westfields, de doorontwikkeling van Eindhoven Airport en van de toekomstige Brainport Industries Campus (BIC). Als er géén ingrepen in het wegennet plaatsvinden, bestaat er in 2020 op de Anthony Fokkerweg en de A58 bij Best een onhoudbaar bereikbaarheidsprobleem. Dit bestemmingsplan maakt het mogelijk om de nieuwe wegenstructuur in Brainport Park aan te leggen.

Het tracé in de omgeving van De Sprinkhaan is noodzakelijk vanwege de nieuwe aansluiting (aansluiting Best) van de A58. Deze nieuwe aansluiting is benodigd voor de ombouw van de A58 (project InnovA58). Daarnaast zijn bij de bepaling van het tracé in dit gebied tevens archeologische waarden en de ecologische waarden (fauna) betrokken.

De noodzaak tot verbetering van de bereikbaarheid in het noordwesten van Eindhoven en de aangrenzende delen van Best en Oirschot wegen in dit kader zwaarder dan de door reclamant gestelde gevolgen van de nieuwe weg in de omgeving van vakantiehuis De Sprinkhaan. Daarbij is betrokken dat het verblijfsklimaat bij De Sprinkhaan niet onaanvaardbaar wordt aangetast door de nieuwe verbindingsweg. Deze zienswijze is gelet op bovenstaande motivering ongegrond.

Ad 12. Krijger Advies (namens 3 personen die gedeeltelijk eigenaar zijn van percelen aan de weg Ekkersrijt)

Deze zienswijze heeft betrekking op de gemeenten Eindhoven en Best. Het gemeentelijk standpunt bij deze zienswijze is daarom het standpunt van de gemeenten Eindhoven en Best. De gemeente Oirschot neemt deze zienswijze en het gemeentelijk standpunt daarover voor kennisgeving aan.

Zienswijze 1.

De percelen van reclamanten liggen voor een deel in het plangebied en de rest van de eigendommen grenst direct aan het plangebied. In het voorliggende ontwerpbestemmingsplan, noch in de daarbij behorende stukken wordt op transparante wijze aangegeven of en zo ja na welke afweging het algemeen belang van de aanleg van de infrastructuur zwaarder dient te wegen dan de belangen van reclamanten bij een optimale exploitatie van hun eigendom. De criteria welke in de MER zijn genoemd, hebben geen van allen betrekking op de inbreuk welke wordt gemaakt op het eigendomsrecht van mijn cliënten en de

belemmering van het gebruik van hun eigendommen door de aanleg van de infrastructuur in het onderhavige ontwerpplan.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 1:

Bij het bepalen van het tracé van deze verbindingsweg zijn alle relevante belangen afgewogen (zie o.a. paragraaf 1.4.1 van de toelichting van het bestemmingsplan). Daarbij zijn ook de belangen van de eigenaren van de betreffende percelen betrokken.

De vrees van de eigenaren over de samenstelling en de hoogte van de schadeloosstelling, staan in het kader van deze procedure op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) niet ter beoordeling, maar komen bij het ontbreken van minnelijke overeenstemming aan de orde in het kader van de gerechtelijke onteigeningsprocedure.

Wij merken nog op dat in het algemeen de onteigening ingevolge artikel 40 van de Onteigeningswet plaatsvindt op basis van een volledige schadeloosstelling voor alle schade die de onteigende partij rechtstreeks en noodzakelijk lijdt door het verlies van zijn onroerende zaak. Artikel 41 van de Onteigeningswet ziet daarnaast op de te vergoeden waardevermindering van het overblijvende. Deze vragen komen in de gerechtelijke procedure uitvoerig aan de orde.

Zienswijze 2.

In het ontwerpplan wordt aangegeven dat de gemeente tot aankoop van de voor de weginfrastructuur benodigde grond zal overgaan, maar daarmee is niet helder welke beperking van de eigendomsrechten van cliënten nu precies aan de orde zijn. Zolang dit niet duidelijk is, is de financiële haalbaarheid van het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende gewaarborgd.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 2:

Voor de realisatie van de wegenstructuur in Brainport Park is een sluitende begroting opgesteld. Alle kosten worden gedekt door bijdragen van Rijk, provincie, gemeenten Best, Oirschot, Eindhoven, Eindhoven Airport en Flight Forum. In de begroting is rekening gehouden met alle relevante kosten voor de realisatie van de weg waarbij o.a. gedacht wordt aan engineering, civiele werken, verwerving, compenserende maatregelen en planschade. Hiermee is de financiële uitvoerbaarheid voldoende verzekerd.

Zienswijze 3.

Uit de regels van het ontwerpbestemmingsplan blijkt dat gedurende vijf jaar vanaf het inwerking treden van het bestemmingsplan de percelen aansluitend aan perceel A 2455 de bestemming 'Agrarisch- tijdelijk gronddepot' toegekend krijgen. Hiertoe mogen bouwwerken geen gebouwen worden opgericht tot een maximum van 6 meter hoog en mogen verkeers-en parkeervoorzieningen worden aangebracht. Dit betekent concreet dat grond, grind, zand etc. tot grote hoogte mag en zal worden aangebracht, hetgeen de nodige consequenties zal hebben voor het gebruik van de eigendommen van mijn cliënten. De nadelen voor deze bestemming voor het toekomstig gebruik van de na het gronddepot als "agrarisch" te bestemmen gronden alsmede de nadelige gevolgen van het gronddepot gedurende 5 jaar voor de omliggende eigendommen, zijn in het geheel niet in kaart gebracht, laat staan afgewogen bij de ruimtelijke impact van de infrastructuur op de directe omgeving.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 3:

Op dit moment wordt het perceel dat direct grenst aan het perceel A 2455 van reclamanten al langere tijd (sinds 2008) gebruikt als gronddepot door de gemeente Eindhoven. Verder is dit gronddepot landschappelijk ingepast en wordt het middels een grondwal afgeschermd van het perceel van reclamanten. De betreffende percelen van reclamanten worden ingezet ten behoeve van agrarisch grondgebruik. Gelet op bovenstaande feiten vormt het tijdelijk gebruik van het perceel als gronddepot geen onaanvaardbare belemmering voor het gebruik voor het aangrenzende perceel van reclamanten.

Zienswijze 4.

Het feitelijk gebruik van de eigendommen van cliënten wordt belemmerd door de aanplant van een krachtige boomstructuur. Hier is geen rekening mee gehouden, althans dit blijkt niet uit de overgelegde stukken.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 4:

De krachtige boomstructuur is gepland langs de weg door BIC-Noord die haaks op de rijksweg A2/N2 loopt en is niet van toepassing op het traject tussen de onderdoorgang onder de A2/N2 en de bocht die de weg af laat buigen richting Beatrixkanaal. Dit trajectdeel dat parallel aan de A2/N2 loopt en direct grenst aan het perceel van reclamanten wordt in een open landschap gelegd,

Zienswijze 5.

De MER is bedoeld om voorafgaand aan een bestemmingsplan keuzes te maken over de gevolgen voor het milieu en het vergelijken van alternatieven in dat kader. Nu de lijn van de infrastructuur al zo gedetailleerd vastligt is de aanvulling MER niet meer of minder dan het achteraf motiveren van een reeds lang gemaakte keuze. Dat is in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 5:

Voor het gemeentelijk standpunt ten aanzien van deze zienswijze wordt verwezen naar de overwegingen ten aanzien het MER in hoofdstuk 2.2 van deze nota.

Zienswijze 6.

Het kan en mag niet zo zijn dat de overheid een omvangrijk plan zoals het BIC gefaseerd in procedure brengt om ruimtelijke afwegingen te ontlopen c.q. via een salami-techniek te behandelen en om op relatief 'goedkope' wijze eigendommen te verwerven in het gebied omdat die grondverwerving vooraf gaat aan de definitieve bestemming van de eigendommen getroffen door i.c. de weginfrastructuur in het gebied.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 6:

Dit bestemmingsplan maakt het mogelijk om de bestaande infrastructuur aan te passen en/of nieuwe weginfrastructuur aan te leggen om zodoende de bereikbaarheid van economisch belangrijke functies in het noordwesten van Eindhoven en de aangrenzende delen van Best en Oirschot te verbeteren. De aanpak van de infrastructuur is tevens gerelateerd aan de gebiedsontwikkeling

Brainport Park, die onder andere voorziet in de ontwikkeling van Brainport Industries Campus (BIC) en in maatregelen om het Groene Raamwerk te versterken. Anders dan reclamant stelt wordt er geen salami-techniek toegepast bij de ontwikkeling van BIC of de nieuwe weginfrastructuur Brainport Park. Uitsluitend indien het voor de realisering van de beoogde ontwikkelingen in het bestemmingsplan noodzakelijk is om percelen (geheel of gedeeltelijk) te verwerven wordt tot verwerving overgegaan.

Vanuit het oogpunt van zuinig ruimtegebruik wordt Brainport Industries Campus (BIC) in een aantal fasen ontwikkeld. BIC is namelijk een vraag gestuurde ontwikkeling en de kennisintensieve bedrijven in de toelever- en maakindustrie hebben anno 2017 behoefte aan een eerste stap naar een nieuwe werkomgeving. Het eerste cluster van BIC bestaat uit een deel van het zuidelijk cluster en wordt gerealiseerd tussen de Landsard, het Beatrixkanaal, de Anthony Fokkerweg en de A2/N2. Het bestemmingsplan voor dit cluster van BIC is inmiddels onherroepelijk en de omgevingsvergunning voor het bouwen is verleend. Vervolgens worden de voorbereidingen getroffen voor het bestemmingsplan voor het 2^e cluster van BIC dat ligt tussen de Landsard, de Oirschotsedijk en het Beatrixkanaal (in BIC-Zuid). De percelen van reclamanten liggen overigens niet binnen de plangebieden van cluster 1 of 2 van BIC, maar liggen in BIC-Noord.

Conclusie gemeentelijk standpunt zienswijze 12:

Bij het bepalen van het tracé van deze verbindingsweg zijn alle relevante belangen afgewogen. Zoals blijkt uit bovenstaande gemeentelijke standpunten bij deze zienswijze zijn daarbij ook de belangen van reclamanten betrokken. De nieuwe situatie zorgt voor een ruimtelijk aanvaardbare inrichting en ontsluiting van het gebied. Gelet op deze belangenafweging is onderhavig bestemmingsplan niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Deze zienswijze is gelet op bovenstaande motivering ongegrond.

Ad 13. Bergs Advies B.V. (namens Hoeven Varkens B.V.)

Deze zienswijze is gericht op c.q. heeft betrekking op de gemeenten Eindhoven, Oirschot en Best. Het gemeentelijk standpunt zoals verwoord in deze nota bij deze zienswijze is daarom het standpunt van de drie gemeenten.

Zienswijze 1.

In het nieuwe bestemmingsplan wordt de Oirschotsedijk verkeersluw gemaakt, waardoor het vrachtverkeer van of naar Hoeven Varkens B.V. genoodzaakt wordt om een andere route te nemen. Het vrachtverkeer dient om te rijden via de Erica met als gevolg dat het vrachtverkeer extra kilometers aflegt en dat deze omleiding in combinatie met stoplichten leidt tot een verwachte tijdsverlies van 30 minuten per vrachtwagen. Doordat er dagelijks 14 vrachtwagens van en naar het bedrijf rijden bedraagt het tijdsverlies circa 7,00 uur per dag.

Gemeentelijke reactie zienswijze 1:

Vrachtverkeer is gebaat bij een goede geschikte route, die voor bedrijven in Oirschot via de Rijksweg A58 en A2 beschikbaar is en met de aanpak InnovA58 wordt verbeterd. Daarnaast biedt de nieuwe wegenstructuur in Brainport Park

een nieuwe route die wordt ingericht op de afwikkeling van vrachtverkeer in het gebied. Deze route loopt vanaf de Eindhovensedijk via de Erica naar de nieuwe Spottersweg. Vanaf deze weg is een route richting het GDC Acht en verder naar Eindhoven, of een route richting Eindhoven Airport en de A. Fokkerweg beschikbaar. De aanleg van de wegenstructuur in Brainport Park is noodzakelijk vanwege de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied en de daarmee toenemende verkeersdruk. Derhalve biedt de nieuwe infrastructuur goede bereikbaarheid voor bedrijven in de omgeving, waaronder bedrijven aan de Eindhovensedijk. Voor verdere toelichting wordt verwezen naar de overwegingen ten aanzien van de nut en noodzaak van de Groene Corridor en het afsluiten van de Oirschotsedijk voor doorgaand autoverkeer in hoofdstuk 2.1 van deze nota.

Zienswijze 2.

In de toelichting geven de gemeenten aan dat de Groene Corridor verkeersluw gemaakt wordt. Indien verkeersluw inhoudt dat de verbinding van de Eindhovensedijk met de Erica ontoegankelijk wordt voor autoverkeer, betekent dit dat het vrachtverkeer het zuiden van Eindhoven niet meer kan bereiken. Hierdoor verslechtert de bereikbaarheid en wordt er een routingmogelijkheid ontnomen. Als gevolg hiervan moet het vrachtverkeer via de kern Oirschot mogelijkwerijs omrijden via de straat Koolmond of Moorland. Deze wegen zijn niet ingericht voor vrachtverkeer, waardoor er verkeersproblematiek ontstaat. De omleiding leidt bovendien tot tijdverlies, kosten en is niet wenselijk op het gebied van verkeersveiligheid in de kern Oirschot.

Gemeentelijke reactie zienswijze 2:

Voor de realisatie van de Groene Corridor worden delen van de route afgesloten voor doorgaand autoverkeer. Zo wordt de Eindhovensedijk vanaf het kruispunt met de Erica tot de Spottersweg autoluw gemaakt en wordt de Oirschotsedijk vanaf die zijde voor autoverkeer afgesloten. Met dit bestemmingsplan wordt via de Erica en de Spottersweg een alternatieve route van Oirschot naar Eindhoven mogelijk gemaakt. Omrijden via de Koolmond en Moorland is hierdoor niet aan de orde. In het MER is aangetoond dat er slechts sprake is van een zeer beperkte toename van de reistijd en dat er juist positieve effecten zijn op het gebied van verkeersveiligheid en doorstroming.

Zienswijze 3.

Bij het opstellen van ontwerpbestemmingsplan 'Weginfrastructuur omgeving Eindhoven-Noordwest, Oirschot en Best' is onvoldoende rekening gehouden met de routing van het vrachtverkeer van en naar het bedrijf. Het nieuwe verkeersnetwerk heeft invloed op de bereikbaarheid en routing van en naar de Eindhovensedijk 25. Doordat dit kostenverhogend leidt beraadt Hoeven Varkens B.V. zich naar om aanleiding van dit bestemmingsplan een planschadevergoeding in te dienen.

Gemeentelijke reactie zienswijze 3

Ingeval reclamant van mening is dat vaststelling van het bestemmingsplan leidt tot inkomstenderving kan eventueel een aanvraag om een tegemoetkoming in planschade worden ingediend. Het indienen van een dergelijke aanvraag is

mogelijk als het onderhavige bestemmingsplan onherroepelijk is. Zo'n aanvraag wordt in een aparte procedure afgehandeld.

Conclusie gemeentelijk standpunt zienswijze 13:

Het belang van de ambities ten aanzien van de Groene Corridor én de noodzaak tot verbetering van de bereikbaarheid in het noordwesten van Eindhoven en de aangrenzende delen van Best en Oirschot wegen in dit kader zwaarder dan de door reclamant gestelde financiële gevolgen van het afsluiten van de Oirschotsedijk voor doorgaand autoverkeer. Bij deze belangenafweging zijn ook de overwegingen betrokken zoals deze zijn verwoord in hoofdstuk 2.1 van deze nota. Deze zienswijze is gelet op bovenstaande motivering ongegrond.

Ad 14. VDL ETG Technology & Development BV, VDL Enabling Technologies Group Eindhoven BV

Deze zienswijze is gericht op c.q. heeft betrekking op de gemeenten Eindhoven, Oirschot en Best. Het gemeentelijk standpunt zoals verwoord in deze nota bij deze zienswijze is daarom het standpunt van de drie gemeenten.

Zienswijze 1:

Er ontbreekt een tijdsplan waarin duidelijk wordt welke activiteiten wanneer worden uitgevoerd. Er wordt een aantal nieuwe aansluitingen gecreëerd rondom GDC Acht. Deze plannen moeten eerst in detail worden uitgewerkt voordat er nieuwe besluiten over herinrichting kunnen worden genomen in de periode tussen de huidige en nieuwe bestemming van het gebied.

Gemeentelijke reactie zienswijze 1:

De planning over de aanpassing van de infrastructuur is in hoofdlijnen bekend en wordt verder uitgewerkt in het kader van de uitvoering. Hierover zal afstemming met de directe omgeving plaatsvinden waarbij het uitgangspunt is dat de bedrijven tijdens de uitvoering bereikbaar zijn.

Zienswijze 2.

Volgens het bestemmingsplan wordt de Oirschotsedijk afgesloten voor auto- en vrachtverkeer. Hierdoor ontstaan grote verkeerskundige problemen in de gecreëerde tussensituatie. De toekomstige situatie na afsluiting van de Oirschotsedijk is onvoldoende onderzocht. Door de gemeente wordt vermeld dat na afsluiting van de Oirschotsedijk nog voldoende andere manieren bestaan om van Oirschot naar Eindhoven te rijden, terwijl een motivering c.q. onderbouwing daarvan geheel ontbreekt. Hierdoor is het bestemmingsplan op dit punt onzorgvuldig.

Gemeentelijke reactie zienswijze 2:

De situatie die reclamant stelt zal niet ontstaan. De afsluiting van de Oirschotsedijk voor doorgaand autoverkeer wordt niet eerder uitgevoerd dan nadat een alternatieve ontsluiting is gerealiseerd Volledigheidshalve wordt hierbij verwezen naar de overwegingen ten aanzien van het nut en de noodzaak van de Groene Corridor (paragraaf 2.1 van deze nota) en ten aanzien van de ontsluiting van GDC Acht (paragraaf 2.3 van deze nota).

Zienswijze 3.

Het afsluiten van de Oirschotsedijk ter hoogte van de kazerne zonder garantie dat er een alternatief is betekent dat er nog maar 1 toegangsweg is van en naar de snelweg. Dit is onacceptabel met het oog op de verkeersveiligheid en bij ontruiming van het GDC in het geval van calamiteiten. Dit risico moet worden ondervangen door de afsluiting niet te realiseren voordat de nieuwe ontsluitingsweg gereed is.

Gemeentelijke reactie zienswijze 3:

Hierbij wordt verwezen naar het gemeentelijk standpunt ten aanzien van zienswijze 2.

Zienswijze 4.

Bij reclamant bestaan ernstige zorgen over de verkeerssituatie op het bedrijventerrein GDC Acht. Tijdens de spits duurt het lang voordat de medewerkers van VDL vanaf de Schakel de A. Fokkerweg kunnen bereiken richting de snelweg. Door deze verkeersdrukte kan er in geval van calamiteiten een gevaarlijke situatie ontstaan. De gemeente Eindhoven heeft de plicht deze situatie te voorkomen, terwijl met deze besluitvorming de situatie juist verslechtert. Verder ontbreekt een deugdelijk onderzoek in dit kader.

Gemeentelijke reactie zienswijze 4:

Hierbij wordt verwezen naar hoofdstuk 2.3 van deze nota en het gemeentelijk standpunt onder zienswijze 2. In het kader van de veiligheid is de brandweer om advies gevraagd. De brandweer heeft de ontwikkeling beoordeeld en geconcludeerd dat de bereikbaarheid van het terrein ook bij calamiteiten voldoende is.

Zienswijze 5.

Het verkeersonderzoek in het MER is gedaan op basis van cijfers en aannames uit 2014. Deze cijfers zijn achterhaald. Daarom moet een nieuwe verkeersstudie worden uitgevoerd waarbij ook de ontsluiting via de oostzijde van het GDC moet worden betrokken. Daarbij wordt benadrukt dat de komst van enkele grote nieuwe distributiecentra in 2017 op GDC en de komst van Brainport Industries Campus voor nog een grotere verkeersdrukte zal zorgen rondom GDC Acht.

Gemeentelijke reactie zienswijze 5:

Voor het MER is gebruik gemaakt van een verkeersmodel waarin is gekeken naar de toekomstige situatie (2020 – 2030). Hierbij is rekening gehouden met een totale vulling van het bedrijventerrein GDC Acht en BIC Zuid en Noord (2030). In 2020 is vanuit een worst-casebenadering rekening gehouden met een totale vulling van BIC Zuid (cluster 1 en 2 ten zuiden van de Oirschotsedijk) en een maximale invulling van GDC Acht. Het is dus niet zo dat in de verkeersmodellen gerekend is met een gedeeltelijke vulling van het bedrijventerrein GDC Acht. Ontwikkelingen die sinds 2014 plaats hebben gevonden zijn hierdoor dus meegenomen in het model. Hierdoor is er sprake van een robuust verkeersonderzoek.

Zienswijze 6.

Door de gemeente Eindhoven is eerder vermeld dat Rijkswaterstaat ook bezig zou zijn met verbetering van doorstroming van het verkeer op de N2. Het is niet duidelijk of er afstemming tussen de plannen van de gemeenten en Rijkswaterstaat is. Dit is wel vereist gelet op de omvang van het bestemmingsplan in het kader van zorgvuldige besluitvorming. Daarnaast geldt dat de beoogde afstemming niet is verzekerd en hierop niet kan worden vertrouwd.

Gemeentelijke reactie zienswijze 6:

Niet duidelijk is welke plannen van RWS worden bedoeld. Er is sprake van reguliere afstemming met RWS aangaande de onderdoorgang A2/N2, de aansluiting A. Fokkerweg-A2/N2, alsmede de aansluiting Best A58.

Zienswijze 7.

Er is in het bestemmingsplan geen rekening gehouden met vergroting van capaciteit van de A. Fokkerweg in de richting van de N2/A2 vanuit het GDC. Noch met het grote aantal ongelukken dat al plaatsvindt ter hoogte van het crematorium. Een oplossing kan worden gecreëerd door de in/uitrit van het crematorium te laten uitkomen op de Oirschotsedijk.

Gemeentelijke reactie zienswijze 7:

De stelling van reclamant wordt bestreden. In de overwegingen ten aanzien van de ontsluiting van GDC Acht in hoofdstuk 2.3 van deze nota wordt ingegaan op de vergroting van de capaciteit van de Anthony Fokkerweg.

Ten aanzien van de situatie rondom de in/uitrit van het crematorium wordt het volgende opgemerkt. Uit mediaberichten van de afgelopen jaren zijn op deze locatie ongevallen bekend. De specifieke situatie ter hoogte van het crematorium is daarom bekend. Mogelijke en gewenste aanpassingen op deze locatie zijn als separaat project in onderzoek.

Ad 14A. Aanvulling VDL ETG

Zienswijze 1.

Reclamant stelt dat er in het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende aandacht is besteed aan de huidige verkeersproblematiek en dat dit onvoldoende inzichtelijk is gemaakt. Dit is in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Gemeentelijke reactie zienswijze 1:

Wij bestrijden de stelling van reclamant. Volledigheidshalve wordt hierbij verwezen naar de overwegingen in de hoofdstukken 2.2 en 2.3 van deze nota.

Zienswijze 2.

Er is door de gemeente geen antwoord gegeven op gerichte vragen van reclamant over de opgenomen cijfers omtrent het verkeer. Met deze cijfers is onderzocht en gesteld dat de huidige verkeerssituatie verbetert met de Challenge variant, maar dit kan niet worden gegarandeerd vanwege de onduidelijkheid over de cijfers.

Gemeentelijke reactie zienswijze 2:

Bij het gemeentelijk standpunt op zienswijze 5 van de pro forma zienswijze is hier reeds een standpunt over gegeven.

Zienswijze 3.

Uit de keuze voor de Challenge variant en het overleg hierover dat vastgelegd is in het bestuursconvenant blijkt nergens de noodzaak tot het afsluiten van de Oirschotsedijk.

Gemeentelijke reactie zienswijze 3:

Voor het gemeentelijk standpunt ten aanzien van deze zienswijze wordt verwezen naar de overwegingen ten aanzien van de nut en noodzaak van de afsluiting van de Oirschotsedijk voor doorgaand autoverkeer in hoofdstuk 2.1 van deze nota.

Zienswijze 4.

In het ontwerpbestemmingsplan wordt niet uitgelegd hoe de afwikkelcapaciteit op de Anthony Fokkerweg wordt opgewaardeerd. Ook ten aanzien van overige infrastructurale maatregelen is onvoldoende duidelijk gemaakt op welke wijze deze worden uitgevoerd.

Gemeentelijke reactie zienswijze 4:

Voor het gemeentelijk standpunt ten aanzien van deze zienswijze wordt verwezen naar de overwegingen ten aanzien van de ontsluiting van GDC Acht in hoofdstuk 2.3 van deze nota.

Zienswijze 5.

De gebruikte informatie dateert van 2014. Hiermee is onvoldoende duidelijk of dit wel 'up-to-date' is.

Gemeentelijke reactie zienswijze 5:

Bij het gemeentelijk standpunt ten aanzien van zienswijze 5 van de pro forma zienswijze is hier reeds antwoord op gegeven.

Zienswijze 6.

Met de afsluiting van de Oirschotsedijk wordt GDC Acht slechts via één weg ontsloten, namelijk De Schakel. Deze weg is nu al overbelast. Er wordt niet verzekerd dat de Oirschotsedijk pas wordt afgesloten als de Challenge variant gerealiseerd is.

Gemeentelijke standpunt zienswijze 6:

Hierbij wordt verwezen naar het gemeentelijk standpunt ten aanzien van zienswijze 2 van de pro forma zienswijze.

Zienswijze 7.

Reclamant is van mening dat de gebruikte onderzoeken in het MER reeds achterhaald zijn. Daarom wordt er een second opinion uitgevoerd door Arcadis. De eerste zorgen en bezwaren worden hierbij gedeeld. Zo wordt er een toename van de intensiteiten verwacht op De Schakel. Hier wordt onvoldoende rekenschap van gegeven.

Gemeentelijke reactie zienswijze 7:

Wij bestrijden de stelling van reclamant dat de onderzoeken in het MER achterhaald zijn. Voor een uitgebreide vermelding van de overwegingen daartoe wordt verwezen naar hoofdstuk 2.2 van deze nota.

Zienswijze 8.

Reclamant is van mening dat nergens de noodzaak tot het afsluiten van de Oirschotsedijk genoemd is.

Gemeentelijke reactie zienswijze 8:

Voor het gemeentelijk standpunt ten aanzien van deze zienswijze wordt verwezen naar de overwegingen ten aanzien van de nut en noodzaak van de afsluiting van de Oirschotsedijk in hoofdstuk 2.1 van deze nota.

Zienswijze 9.

Reclamant stelt dat het gekozen tracé niet meegenomen is in het MER en is daardoor van mening dat het besluit onzorgvuldig tot stand gekomen is.

Gemeentelijke reactie zienswijze 9:

In de toelichting van het bestemmingsplan is beschreven op welke manier en volgens welke stappen het voorkeustracé tot stand is gekomen. De verkeerskundige effecten van het voorkeustracé wijken niet af van de verkeerseffecten van de varianten die in het MER zijn onderzocht. Dit kan worden afgeleid uit het geringe verschil in effecten van de varianten die in het MER zijn onderzocht. Het voorkeustracé is een combinatie van de onderzochte varianten b en c uit het MER. De effecten van de voorkeursvariant vallen binnen de (kleine) bandbreedte van de effecten van de drie varianten.

Zienswijze 10.

Reclamant is van mening dat de verkeersafwikkeling op kruispuntniveau onderzocht moet worden. De effecten op het kruispunt van de Oirschotsedijk met de Spottersweg zijn niet meegenomen in het MER.

Gemeentelijke reactie zienswijze 10:

Voor het beoordeling van de effecten op de verkeersafwikkeling is een dynamisch verkeersmodel opgesteld, waarmee de referentie- en toekomstvarianten zijn doorgerekend en beoordeeld. Daarnaast is er specifiek ingegaan op de kruispunts(capaciteits)oplossingen, het optredende verkeersbeeld en de verkeersregelingen. De kruispunten zijn onderzocht in het kader van het wegontwerp voor het bepalen van de lengte van de opstelstroken.

In de toekomstige situatie is er geen gelijkvloerse kruising meer van de Oirschotsedijk met de Spottersweg. De uitgangssituatie waarbij de Oirschotsedijk niet meer toegankelijk is voor doorgaand autoverkeer is als uitgangspunt meegenomen in het MER. Hierdoor is er in de toekomstige situatie geen kruispunt op de betreffende locatie, waardoor kruispuntberekeningen niet aan de orde zijn.

Zienswijze 11.

Er worden geen maatregelen beschreven om de toename van de verkeersintensiteiten op De Schakel te verwerken. Voor reclamant is het van belang dat er inzicht is in deze maatregelen. Zonder deze inzichten is het MER onzorgvuldig gemotiveerd. Ook ten aanzien van wegvak E is het onvoldoende duidelijk of er aanvullende maatregelen worden getroffen.

Gemeentelijke reactie zienswijze 11:

Voor het gemeentelijk standpunt ten aanzien van deze zienswijze wordt verwezen naar de overwegingen ten aanzien van het MER in hoofdstuk 2.2 van deze nota en hoofdstuk 2.3 van deze nota over de ontsluiting en verkeersafwikkeling bedrijventerrein GDC Acht.

In het MER, de aanvulling en het achtergrondrapport Verkeer bij het MER is onder andere de bereikbaarheid van GDC Acht beschreven. Daarbij is gekeken naar de verkeersrelatie tussen GDC Acht enerzijds en punten op de autosnelwegen rond Eindhoven anderzijds. Voor deze relaties –waarvan de kruising A. Fokkerweg - De Schakel onderdeel kan zijn - zijn de rijtijden beoordeeld.

Een van de doelen van het MER was het mogelijk maken van een keuze uit de varianten voor de infrastructuur (als onderdeel van het integrale pakket van maatregelen voor de bereikbaarheid). Het detailniveau van het verkeersonderzoek past bij dat doel.

Zienswijze 12.

Reclamant stelt dat de beoordeling van de doorstroming onvoldoende inzichtelijk is. De resultaten zijn niet te controleren. Het is onduidelijk waarom het wegvak van De Schakel hierin niet meegenomen is. Er is geen sprake van deugdelijk onderzoek.

Gemeentelijke reactie zienswijze 12:

Het "achtergrondrapport verkeer MER Gebiedsontwikkeling Brianport Park" (d.d. 7 juli 2015, projectnr. 243878) is digitaal te raadplegen via het bestemmingsplan Brainport Industries Campus (cluster 1) als bijlage 8 bij de toelichting. Daarnaast wordt verwezen naar hoofdstuk 2.3 van deze nota.

Zienswijze 13.

In eerdere beleidsstukken van de gemeente wordt de afsluiting van de Oirschotsedijk gekoppeld aan een extra aansluiting op de A2. Dit is niet meegenomen in de onderzoeken voor de Challenge variant. Hiermee is de voorgenomen ontwikkeling in strijd met het gemeentelijk beleid.

Gemeentelijke reactie zienswijze 13:

Het is correct dat reclamant stelt dat de extra aansluiting A2 is opgenomen in het Bereikbaarheidsplan 2010. Op dit punt is sprake van voortschrijdend inzicht. Vervolgonderzoek heeft als uitkomst gehad dat gekozen is voor de nieuwe wegenstructuur Brainport Park. Dit is ook als zodanig in het bestuursakkoord afgestemd en vastgelegd.

Zienswijze 14.

Reclamant wijst op het hoge aantal ongelukken ter plaatse van het crematorium en vreest dat dit toe zal nemen als gevolg van de afsluiting van de Oirschotsedijk.

Gemeentelijke reactie zienswijze 14:

Bij het gemeentelijk standpunt ten aanzien van zienswijze 7 van de pro forma zienswijze is hier reeds antwoord op gegeven.

Zienswijze 15.

Reclamant stelt dat er onvoldoende onderzoek is gedaan naar verkeersopstoppen bij calamiteiten. Er zijn op dat moment onvoldoende vluchtmogelijkheden van het terrein van GDC Acht.

Gemeentelijke reactie zienswijze 15:

Voor het gemeentelijk standpunt ten aanzien van deze zienswijze wordt verwezen naar de overwegingen ten aanzien van de ontsluiting van GDC Acht in hoofdstuk 2.3 van deze nota en naar het gemeentelijk standpunt ten aanzien van zienswijze 4 van de pro forma zienswijze van VDL.

Zienswijze 16.

Uit de plantoelichting blijkt dat de kosten van het plan gedeeltelijk gedekt worden door subsidies en bijdragen. Welke bijdragen en subsidies het hier betreft en hoe hoog deze zijn is niet duidelijk. Ook is niet duidelijk hoe de rest van de kosten gedekt worden, waardoor de financiële haalbaarheid niet verzekerd is.

Gemeentelijke reactie zienswijze 16:

Voor de realisatie van de wegenstructuur in Brainport Park is een sluitende begroting opgesteld. Alle kosten worden gedekt door bijdragen van Rijk, provincie, gemeenten Best, Oirschot, Eindhoven, Eindhoven Airport en Flight Forum. In de begroting is rekening gehouden met alle relevante kosten voor de realisatie van de weg waarbij gedacht wordt aan engineering, civiele werken, verwerving, compenserende maatregelen en planschade. De begroting is niet openbaar in verband met de aanbestedingsgevoelige informatie.

Zienswijze 17.

Er heeft ten onrechte geen afstemming plaatsgevonden met Rijkswaterstaat, die bezig zijn de doorstroming van de N2 te verbeteren, waardoor de uitvoering van deze variant niet vastligt.

Gemeentelijke reactie zienswijze 17:

Bij het gemeentelijk standpunt ten aanzien van zienswijze 6 van de pro forma zienswijze is hier reeds antwoord op gegeven.

Ad 14B. Tweede aanvulling VDL ETG

Zienswijze 1.

Zoals in de aanvulling op de zienswijze reeds is vermeld heeft Arcadis een second opinion opgesteld over de feiten die VDL in haar zienswijze naar voren

brengt. Uit deze second opinion volgt dat de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen in het kader van Brainport Park consequenties hebben voor de bereikbaarheid en verkeersafwikkeling van GDC Acht. Het MER geeft onvoldoende antwoord op de vraag welke consequenties het afsluiten van de Oirschotsedijk heeft voor de bereikbaarheid van GDC Acht. Verder is onbekend welke maatregelen worden genomen voor de geconstateerde verkeerstoename op bijvoorbeeld De Schakel en voor de verkeersafwikkeling op het kruispunt met de Anthony Fokkerweg. Er kan niet worden gecontroleerd of de bedoelde maatregelen voldoende zijn om een verkeerskundige verbetering te garanderen. Deze zorgen van VDL zijn wat Arcadis betreft legitiem. Verzocht wordt het bestemmingsplan niet vast te stellen voordat meer duidelijkheid bestaat over de correcte afwikkeling en ontwikkeling van de verkeerskundige situatie rondom GDC Acht.

Gemeentelijke reactie zienswijze 1:

Voor het gemeentelijk standpunt ten aanzien van deze zienswijze wordt verwezen naar de overwegingen ten aanzien van het MER Gebiedsontwikkeling Brainport Park en de ontsluiting en verkeersafwikkeling van bedrijventerrein GDC Acht in de hoofdstukken 2.2 en 2.3 van deze nota. Daarnaast wordt verwezen naar het gemeentelijk standpunt ten aanzien van de pro forma zienswijze en de 1^e aanvulling op de zienswijze van VDL.

Conclusie gemeentelijk standpunt zienswijze 14:

– Op dit moment leidt het dagelijks auto- en vrachtverkeer al tot grote knelpunten in de verkeersdoorstroming in het gebied tussen Oirschot – Best en Eindhoven-Noordwest. Deze knelpunten nemen de komende jaren nog verder toe als gevolg van de verdere ontwikkeling van de bedrijventerreinen GDC Acht, Flight Forum en Westfields, de doorontwikkeling van Eindhoven Airport en van de toekomstige Brainport Industries Campus (BIC). Als er géén ingrepen in het wegennet plaatsvinden, bestaat er in 2020 op de Anthony Fokkerweg en de A58 bij Best een onhoudbaar bereikbaarheidsprobleem. Dit bestemmingsplan maakt het mogelijk om de nieuwe wegenstructuur in Brainport Park aan te leggen om zodoende de bereikbaarheid van economisch belangrijke functies in het noordwesten van Eindhoven en de aangrenzende delen van Best en Oirschot te verbeteren. De nieuwe wegenstructuur biedt een goed alternatief om het huidige en toekomstige verkeer af te wikkelen én van de Oirschotsedijk een landelijke en rustige fietsroute te maken. Conflictvrij, recreatief en aantrekkelijk. Het voornemen bestaat om door middel van de Groene Corridor een groene verbinding te maken tussen stad en platteland als drager voor de ambities van Brainport Park, de Groene Corridor en 'Landschappen van Allure'.

Het belang van bovenstaande ambities ten aanzien van de Groene Corridor én de noodzaak tot verbetering van de bereikbaarheid in het noordwesten van Eindhoven en de aangrenzende delen van Best en Oirschot wegen in dit kader zwaarder dan de door reclamant gestelde gevolgen van het afsluiten van de Oirschotsedijk voor doorgaand autoverkeer. Bij deze belangenafweging zijn ook de overwegingen betrokken zoals deze zijn verwoord in hoofdstuk 2.1 van deze nota. Daarbij is onder andere van belang dat de afsluiting van de Oirschotsedijk voor doorgaand autoverkeer niet eerder wordt uitgevoerd dan nadat een nieuwe volwaardige ontsluitingsroute is gerealiseerd.

Ten aanzien van de ontsluiting en de verkeersafwikkeling van bedrijventerrein GDC Acht zijn de overwegingen verwoord in hoofdstuk 2.3 van deze nota. Daarbij is van belang dat de verkeersafwikkeling op het kruispunt De Schakel-A. Fokkerweg positief wordt beïnvloed als gevolg van de maatregelen op de A. Fokkerweg waardoor de afwikkeling tussen de N2 en het GDC Acht wordt verbeterd, door de tweede volwaardige ontsluiting van GDC Acht en de A58 en door de afsluiting van de Oirschotsedijk voor doorgaand autoverkeer ter hoogte van de A. Fokkerweg. Daarnaast wordt onderkend dat de huidige verkeerssituatie een aandachtspunt is. Om de verkeerssituatie voor de toekomst verder te verbeteren wordt onderzocht welke mogelijkheden er zijn om de huidige situatie te optimaliseren (verbeteringen in het kruispuntontwerp en efficiëntere indeling van de verkeersregelininstallatie) en een goede verkeersafwikkeling op het kruispunt A. Fokkerweg – De Schakel te waarborgen. Deze oplossingsrichting wordt verkend, zodat mogelijke maatregelen zijn gedefinieerd indien na aanleg van de geplande wegenstructuur van Brainport Park blijkt dat de afwikkeling van het kruispunt nog aanpassingen behoeft. Dit is tijdig gezien de verwachte planning van de ontwikkelingen van BIC-Noord.

Gelet op bovenstaande belangenafwegingen en de overwegingen in hoofdstuk 2.2 van deze nota is voorliggend bestemmingsplan met de vereiste zorgvuldigheid opgesteld en is deze niet in strijd met de goede ruimtelijke ordening. Deze zienswijze is gelet op bovenstaande motivering ongegrond.

Ad 15. KHN Afdeling Oirschot

Deze zienswijze is gericht op c.q. heeft betrekking op de gemeenten Eindhoven, Oirschot en Best. Het gemeentelijk standpunt zoals verwoord in deze nota bij deze zienswijze is daarom het standpunt van de drie gemeenten.

Deze zienswijze is op 2 maart 2017 ontvangen door de gemeente Oirschot en daardoor na afloop van de termijn voor het indienen van de zienswijzen (t/m 1 maart 2017). Deze zienswijze moet wegens termijnoverschrijding niet-ontvankelijk worden verklaard omdat het geen verschoonbare termijnoverschrijding betreft.

Overigens wordt opgemerkt dat KHN vooral problemen heeft met het afsluiten van de Oirschotsedijk voor doorgaand autoverkeer. Voor het gemeentelijk standpunt over dit aspect wordt verwezen naar hoofdstuk 2.1 van deze nota en de gemeentelijke standpunten ten aanzien van de zienswijzen 1 en 6.

Conclusie gemeentelijk standpunt zienswijze 15:

Deze zienswijze is niet-ontvankelijk gelet op bovenstaande feiten.

Ad 16. Waterschap De Dommel.

Deze zienswijze is gericht op c.q. heeft betrekking op de gemeenten Eindhoven, Oirschot en Best. Het gemeentelijk standpunt zoals verwoord in deze nota bij deze zienswijze is daarom het standpunt van de drie gemeenten.

Op 23 februari 2017 is via de e-mail door het waterschap een reactie gegeven op het ontwerp bestemmingsplan. In reactie hierop is vermeld dat een officiële zienswijze niet via de e-mail kan worden ingediend maar uitsluitend via een papieren brief.

Conclusie gemeentelijk standpunt zienswijze 16:

Deze zienswijze moet niet-ontvankelijk worden verklaard omdat deze zienswijze niet op een juiste manier is ingediend. Ambtshalve wordt deze zienswijze betrokken in de overwegingen voor dit bestemmingsplan.

Op 13 maart 2017 heeft de gemeente Eindhoven contact gezocht met de ambtenaar van het waterschap inzake de reactie op het ontwerpbestemmingsplan. Samenvattend is in dit overleg door het waterschap het volgende aangegeven:

- De reactie van het waterschap De Dommel is geen zienswijzen en dient dus ook niet als zodanig te worden behandeld;
- De notitie van Royal Haskoning DHV "Waterhuishouding infrastructuur BIC Eindhoven" d.d. 21-07-2015, dient als basis voor dit plan;
- De nadere uitwerking van de waterhuishouding per wegonderdeel wordt afgestemd met het waterschap De Dommel door de gemeente;
- Voor alle onderdelen moet een watervergunning worden aangevraagd.

Zienswijze 1

De aanpassing van de verbeelding met de bypass van de Ekkersrijt ter hoogte van de Oirschotsedijk is een belangrijk item van het waterhuishoudkundig functioneren van de afwatering van de Ekkersrijt. Op de verbeelding is de bypass van de Ekkersrijt momenteel niet ingetekend. Verzocht wordt de verbeelding hierop aan te passen. In de toelichting wordt wel omschreven dat de Ekkersrijt ter plaatse van de kruising met de Oirschotsedijk bovengronds worden gehaald.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 1:

In het ontwerpbestemmingsplan is voor deze locatie een zone gereserveerd met de bestemming 'Groen'. In de bestemmingsomschrijving (artikel 4.1) is onder f. aangegeven dat deze zone ingericht kan worden als water en waterhuishoudkundige voorzieningen (o.a. waterlopen, waterpartijen en waterberging). Bovendien heeft de Ekkersrijt ter plaatse van de Oirschotsedijk de dubbelbestemming 'Waterstaat – Water'. De binnen deze dubbelbestemming aangewezen gronden zijn mede bestemd voor oppervlakte-wateren, waterberging en waterhuishouding. De uitwerking van de Ekkersrijt ter plaatse van de Oirschotsedijk zal in samenspraak met het waterschap gebeuren. Nadien zal het ontwerp ter goedkeuring middels een watervergunning aanvraag worden voorgelegd aan het waterschap De Dommel.

Zienswijze 2

In de toelichting wordt de notitie van RHDHV "Waterhuishouding Challenge variant, gemeente Eindhoven, maart 2016" genoemd. Dit is voor het waterschap de basis waar het waterschap met de gemeente over in gesprek is geweest. Verzocht wordt de notitie van RHDHV en de detailuitwerking die tussen waterschap en gemeente zijn besproken als leidend te bestempelen en dit in de toelichting te borgen.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 2:

De notitie van Royal Haskoning DHV "Waterhuishouding infrastructuur BIC Eindhoven", d.d. 21-07-2015, dient als basis voor de nadere uitwerking van de waterhuishouding. De nadere uitwerking van de waterhuishouding per wegonderdeel wordt afgestemd met het waterschap en voor alle onderdelen wordt een watervergunning aangevraagd. Die nadere uitwerking wordt vastgelegd in het dynamische document "Waterhuishouding Challenge variant, gemeente Eindhoven".

Zienswijze 3

De waterberging voor bedrijventerrein Westfields wordt weliswaar genoemd in de toelichting van het bestemmingsplan, maar deze berging komt in de verbeelding niet terug. De bestemming is geregeld in een eerder vastgesteld bestemmingsplan van Westfields. De details komen ook niet terug in de detailuitwerking van de gemeente.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 3:

Voor dit deel van de waterhuishouding is de detailuitwerking onderbouwd in het waterhuishoudkundigplan Westfields, Sweco Nederland B.V., d.d. 17 mei 2016, waarbij de waterberging voor Westfields wordt gevonden aan de noordzijde van het plangebied tussen de Zonnedaauw/nieuwe verbindingsweg en het Beatrixkanaal. Onderstaande figuur geeft een impressie van de te realiseren waterberging tussen de nieuwe verbindingsweg en het Beatrixkanaal.



Figuur 16.1 Profiel waterberging Westfields ten noorden van de Oirschotschedijk / Eindhovenschedijk, NieuwBlauw 18 mei 2016

Zienswijze 4

In de toelichting staat beschreven dat het water van de tunnel en eventuele taluds middels een bergingskelder opgevangen en verpompt wordt naar de nieuw aan te leggen bergingsvoorzieningen evenwijdig aan de GDC/weg.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 4:

In overleg met het waterschap is afgestemd dat de bergingskelder van de tunnelbak onder de A2/N2 zijn water zal lozen middels een persleiding op de watergang evenwijdig aan de nieuwe weg door BIC-Noord aan de westzijde van de A2/N2. De toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 6.4.3.) is hierop aangepast.

Zienswijze 5

Een deel van de Spottersweg zal worden verlegd in een gebied dat aangeduid staat als 'Natuur Netwerk Brabant'. Uit eerder overleg is gebleken dat niet helemaal vast staat hoe deze locatie exact wordt ingericht. Wij zien dit gebied graag verder uitgewerkt en willen van deze ontwikkelingen op de hoogte blijven.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 5:

Momenteel is er geen afwatering en berging gerealiseerd voor het hemelwater dat op dit deel van de Spottersweg valt. In het nieuwe ontwerp wordt voor de totale verharding (huidige verharding + eventuele toename) een berging gerealiseerd aan de westzijde van de Spottersweg. Bij de inpassing van deze waterberging wordt rekening gehouden met alle aspecten waaronder de 'Natuur Netwerk Brabant'. Zodoende zal een deel van de waterberging niet in de direct grenzende waterberging worden gerealiseerd maar in een berging meer benedenstrooms (nabij de Ekkersrijt)

Hoofdstuk 4 Ambtshalve wijzigingen van de gemeenten Eindhoven, Oirschot en Best

Hoofdstuk 4.1 Ambtshalve wijzigingen van de gemeente Eindhoven

Regels

1. Artikel 6.2.2, sub d, wordt verwijderd;
2. Artikelen 12.2 en 12.3 worden verwijderd. Hierdoor worden de artikelen 12.4, 12.5 en 12.6 vernummerd tot 12.2, 12.3 en 12.4.

Verbeelding

1. In de legenda worden de gebiedsaanduidingen 'luchtvaartverkeerzone – luchtvaartverkeerzone – ILS -1' t/m 'luchtvaartverkeerzone – luchtvaartverkeerzone – ILS -4' verwijderd;
2. In de legenda worden de gebiedsaanduidingen 'luchtvaartverkeerzone – luchtvaartverkeerzone – vliegfunnel -1' t/m 'luchtvaartverkeerzone – luchtvaartverkeerzone – vliegfunnel -8' verwijderd;
3. Toevoegen van de aanduiding 'overige zone – te verwijderen Natuur Netwerk Brabant' ter plaatse van het kruispunt Luchthavenweg – Spottersweg ten zuiden van de Luchthavenweg.
4. Wijzigen van de bestemmingsplangrens c.q de grens van de bestemming 'Verkeer' ter hoogte van de Spottersweg, tussen de Landsardseweg en de Eindhovensedijk in de gemeente Eindhoven. Deze grens van de bestemming 'Verkeer' wordt in westelijke richting uitgebreid. Dit is vanwege een betere inpassing van de weg en aanpassing van de taluds.
5. Wijzigen van de bestemmingsplangrenzen c.q. de grenzen van de bestemming 'Groen' ter hoogte van de Jan Olieslagersweg. De grens van de bestemming 'Groen' wordt in noordelijke en zuidelijke richting uitgebreid zodat deze bestemming direct aansluit op de ter plaatse geldende bestemming 'Natuur' van het vigerende bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Eindhoven Airport'. Zodoende resteren er geen reststroken met de bestemming 'Bedrijf – 4' tussen de nieuwe bestemming 'Groen' en de bestaande bestemming 'Natuur'.
6. Toevoegen van een strook met de bestemming 'Natuur' ter hoogte van de Jan Olieslagersweg tussen de nieuwe weg en het Beatrixkanaal (oostzijde nieuwe weg). De betreffende strook grond heeft in het vigerende bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Eindhoven Airport' de bestemming 'Bedrijf – 4' maar kan niet meer voor bedrijfsdoeleinden worden gebruikt door de nieuwe weg. De nieuwe weg kan niet ter plaatse worden geprojecteerd vanwege de kroonprojectie van de aanwezige waardevolle bomen. Daarnaast is ter plaatse een talud nodig om het hoogteverschil tussen de bestaande bomen en de nieuwe weg op te vangen.
7. Wijzigen van de bestemmingsplangrenzen c.q de ligging van de bestemming 'Verkeer' ter hoogte van Luchthavenweg tussen de Castendijkweg en de Spottersweg. Deze grens van de bestemming 'Verkeer' wordt in noordelijke richting uitgebreid om het talud in te passen/hoogteverschil op te vangen.

Hoofdstuk 4.2 Ambtshalve wijzigingen van de gemeente Oirschot

Regels

1. Artikel 5.2.2, sub d, wordt verwijderd;
2. Artikelen 10.1 en artikel 10.2 worden verwijderd. Hierdoor worden de artikelen 10.3 en 10.4 vernummerd tot 10.1 en 10.2.

Verbeelding

1. In de legenda en op de verbeelding worden de gebiedsaanduidingen 'luchtvaartverkeerzone – luchtvaartverkeerzone - ILS -3' t/m 'luchtvaartverkeerzone– luchtvaartverkeerzone - ILS -5' verwijderd;
2. In de legenda en op de verbeelding wordt de gebiedsaanduiding 'luchtvaartverkeerszone – luchtvaartverkeerzone - vliegfunnel-8' verwijderd.
3. Wijzigen van de bestemmingsplangrens c.q de grens van de bestemming 'Verkeer' ter hoogte van de Eindhovensedijk in de gemeente Oirschot in die zin dat deze grens in noordelijke richting wordt uitgebreid. Dit is om een landschappelijk kwalitatieve inpassing van de Groene Corridor mogelijk te maken op het punt waar de Groene Corridor gaat stijgen om over de nieuwe verbindingsweg te gaan. Met de nieuwe grens wordt rekening gehouden met ontwikkelmogelijkheden van Westfields Logistiek.
4. Wijzigen van de bestemmingsplangrens c.q de grens van de bestemming 'Verkeer' ter hoogte van de Spottersweg aan de zuidzijde van de Eindhovensedijk in de gemeente Oirschot. Deze grens van de bestemming 'Verkeer' wordt in westelijke richting uitgebreid. Dit is vanwege een betere inpassing van de weg en aanpassing van de taluds.

Hoofdstuk 4.3 Ambtshalve wijzigingen van de gemeente Best

Regels

1. Artikel 10.1 en artikel 10.2 worden verwijderd. Hierdoor worden de artikelen 10.3 en 10.4 vernummerd tot 10.1 en 10.2.;
2. Artikel 5.2.2, sub d, wordt verwijderd.

Verbeelding

1. In de legenda en op de verbeelding worden de gebiedsaanduidingen 'luchtvaartverkeerzone – luchtvaartverkeerzone - ILS -3' t/m 'luchtvaartverkeerzone – luchtvaartverkeerzone - ILS-5' verwijderd;
2. In de legenda en op de verbeelding worden de gebiedsaanduidingen 'luchtvaartverkeerszone – luchtvaartverkeerzone - vliegfunnel-6' t/m 'luchtvaartverkeerszone – luchtvaartverkeerzone - vliegfunnel-8' verwijderd.