



Nota zienswijzen bestemmingsplan Langzaamverkeersbrug Moorland

Met ingang van 9 februari 2017 heeft het ontwerpbestemmingsplan met de daarop betrekking hebbende stukken gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Dit is op 8 februari 2017 gepubliceerd in het Oirschots weekjournaal, de Staatscourant en de gemeentelijke website.

Zienswijzen

Tijdens deze termijn van terinzagelegging zijn bij de gemeenteraad 5 schriftelijke zienswijzen ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan. Eén zienswijze is ondertekend door 15 personen wonend aan de noordzijde van het Wilhelminakanaal: een persoon van deze lijst heeft daarnaast zelf een zienswijze ingediend. Zienswijze 3 is ondertekend door 18 personen uit het gebied De Kemmer. De zienswijzen worden onderstaand samengevat waarbij de essentie wordt weergegeven. Vervolgens wordt de zienswijze beantwoord waarbij de gehele zienswijze in ogenschouw is genomen.

Zienswijze 1

Ingekomen: 10 maart 2017

<i>Samenvatting zienswijze</i>	<i>Reactie gemeente</i>
1. Met de dubbelbestemming Waarde-Ecologie worden de natuurwaarden beschermd. Het bestemmingsvlak zelf dient echter te worden vergroot en samen te vallen met het aanduidingsgebied EVZ in de Verordening zodat de gebiedsbescherming in overeenstemming is met artikel 1.1 van de Verordening Ruimte (VR).	Aanpassen conform VR

Besluit:

De zienswijze is ontvankelijk en gegrond.

Wijzigingen in het bestemmingsplan:

Het bestemmingsvlak Waarde - Ecologie zal worden vergroot in overeenstemming met het aanduidingsgebied EVZ in de Verordening.

Zienswijze 2

Ingekomen: 14 maart 2017

<i>Samenvatting zienswijze</i>	<i>Reactie gemeente</i>
1. De prijs die de gemeenschap moet betalen	Uw mening nemen wij ter kennisgeving aan. Het

is te hoog. Een extra fiets/wandelpad tegen de bestaande Prinses Irene Brigadebrug kost volgens een erkend bureau € 500.000,- en heeft een groter draagvlak bij de bevolking en past beter bij de bestaande infrastructuur	bestemmingsplan geeft uitvoering aan het raadsbesluit van 21 april 2015. Met de nieuwe brug kunnen we een comfortabele en verkeersveilige verbinding maken voor langzaamverkeer, omdat de helling maximaal 3,5 procent bedraagt en er geen confrontatie is tussen afslaand autoverkeer en fietsverkeer. De hellingshoek is een stuk lager dan de hellingshoek van de op- en afrit (ca. 8 procent) van de Koolmond en de Rijt). Dit betekent dat, als je comfortabele fietsbrug wilt maken, je ook een ingrijpende ingreep moet doen in de aanlanding van een eventuele brug lang de Prinses Irene Brigadebrug aan de noord- en zuidkant van het Wilhelminakanaal.
2. De ecologische strook wordt aangetast door extra verlichting, geluidshinder, hangjongeren en schaduwwerking	Wij stellen hoge eisen bij de realisatie van de brug. Dit zal ook worden opgenomen in de contractstukken met de aannemer. Er is sprake van schaduwwerking. Dit is echter zeer gering door de slanke vorm van de brug. In een bezonningsstudie, als bijlage 2 bij deze nota, tonen we aan dat dit geen effect heeft op de woningen. Daarnaast zullen wij nog meer groen aanplanten om het groene karakter van de kanaalzone minimaal te handhaven en waar mogelijk te versterken. Als er al sprake is van hangjongeren zullen we, als dit eventueel in de toekomst speelt, als gemeente optreden en maatregelen treffen. Overigens, In het vigerend plan is het al mogelijk om bouwwerken, geen gebouwen zijnde te realiseren met een hoogte van 10m.
3. De brug zal de harmonie in de rustieke omgeving, het uitzicht en de parkeermogelijkheden van diverse buurtbewoners ernstig verstoren doordat de daar onlangs aangelegde weg opnieuw aangepast moet worden	De brug heeft invloed op het uitzicht. In het ontwerp is zeer zorgvuldig gekeken naar een optimale transparantie. De brug heeft geen gevolgen voor de bestaande parkeerplaatsen. De aanpassing van de bestaande weg (wij denken dat u de weg aan de noordzijde van het kanaal bedoelt) is zeer gering. Ter hoogte van het Standaardplein zal een fietsoversteek gemaakt worden. Daarnaast zijn er ideeën om het parkeren van het Standaardplein naar de kanaalzone te verplaatsen zodat het Standaardplein aan kwaliteit

	gaat winnen en er een veiligere fietsverbinding ontstaat. Wij vinden dit ruimtelijk aanvaardbaar.
4. De raad heeft een financieel plafond aangegeven van 1,3 miljoen euro. Dit bedrag is inmiddels ruimschoots overschreden	De gemeenteraad heeft op 21 april 2015 een krediet ter beschikking gesteld van 1,3 miljoen euro. Conform planning gaan we dit bedrag niet overschrijden.
5. De Molenstraat is ongeschikt om meer verkeer te verwerken	Wij delen uw mening niet. Het profiel van de Molenstraat is ruim genoeg om extra voet- en fietsgangers te verwerken.
6. Inwoners van Oirschot zullen nauwelijks van de brug gebruik maken, daar de scholen en het winkelcentrum in het verlengde liggen van de Kempenweg	Wij delen uw mening dat veel winkels en scholen in het verlengde van de Kempenweg liggen. Dit zijn echter niet de enige voorzieningen in het dorp. De brug is een verbinding van de wijk Moorland en Oostelbeers en Middelbeers naar de Markt van Oirschot waar de restaurants, cafés en ook (in de route er naar toe) winkels zijn gevestigd. Daarnaast zorgt de brug voor een zeer aantrekkelijk toeristisch-recreatieve verbinding tussen Eindhoven en de Markt van Oirschot en biedt de brug voor de inwoners van Oirschot de mogelijkheid om een ommetje te maken.
7. Omdat het draagvlak onder de Oirschots bevolking minimaal is, en volgens inspreker nauwelijks iets is gedaan met burgerparticipatie vindt inspreker dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur.	Wij delen uw mening niet. Zo is er op 13 juli 2015 een bewonersbijeenkomst geweest waarin diverse varianten van de brug zijn besproken. De huidige 'loop'-variant kreeg bij de meeste aanwezigen de voorkeur. Ook op 22 februari 2016 is een informatiebijeenkomst geweest waarin onder meer het waterfront bij Moorland werd geïntroduceerd, één van de uitgesproken wensen van de bijeenkomst van 13 juli 2015.
8. De kanaalzone met wandelpaden en volop ruimte voor kinderen om hier te spelen gaat helemaal verloren en de verkeersveiligheid wordt ernstig verstoord.	De verkeersveiligheid van de kanaalzone wordt niet verstoord omdat de brug en de aanlandingen gescheiden liggen van de bestaande paden in de kanaalzone. In het vigerende plan kunnen hier nu ook al voet- en fietspaden worden aangelegd.
9. De nieuwe brug komt slecht 250 m van de bestaande brug en heeft nauwelijks meerwaarde	Zie beantwoording onder 1. Meerwaarde zit onder andere in een comfortabele en veilige verbinding die we hier voor ogen hebben en ontbreekt op de Prinses Irene Brigadebrug.

Besluit:

De zienswijze is ontvankelijk en ongegrond.

Wijzigingen in het bestemmingsplan:

Geen

Zienswijze 3

Ingekomen: 17 maart 2017

<i>Samenvatting zienswijze</i>	<i>Reactie gemeente</i>
1. De indieners zouden graag in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen zien dat de bestaande op- en afritten Koolmond voor auto's en langzaamverkeer kunnen blijven functioneren.	De op- en afritten vallen buiten het plangebied van dit bestemmingsplan. Als college zijn wij van mening dat de op- en afritten verkeersonveilig zijn voor langzaamverkeer evenals het (doorgaand) verkeer door de wijk Moorland. Overigens werken wij nu aan een duurzame oplossing in de vorm van een randweg die een veilige verbinding gaat vormen voor het verkeer van en naar de Eindhovensedijk. Hiermee kan een gedeelte van de weg Moorland worden weggehaald ten faveure van de realisatie van een groen waterfront.
2. De indieners zouden graag de doorgaande verbinding voor auto's en langzaamverkeer parallel aan de zuidzijde van het kanaal voor lokaal verkeer gegarandeerd zien, zodat de bewoners niet om hoeven te rijden via de geplande Randweg	Wij zijn als gemeente geen voorstander van een verbinding voor autoverkeer. Bovendien valt dit buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan. De door u gesuggereerde omweg voor de auto is zeer gering. De fietsverbinding blijft gewoon bestaan.

Besluit:

De zienswijze is ontvankelijk en ongegrond.

Wijzigingen in het bestemmingsplan:

Geen

Zienswijze 4

Ingekomen: 20 maart 2017 december 2016

<i>Samenvatting zienswijze</i>	<i>Reactie gemeente</i>
1. Complimenten voor het plan. Moorland	Deze opmerking wordt van harte ter kennisgeving

hoort er eindelijk bij en wordt direct verbonden met Oirschot. Ook de parkachtige situatie voldoet zeer aan 'Oirschot, Monument in het Groen'.	aangenomen.
2. Indiener is sterk voorstander van het afsluiten van de op- en afrit van de Kempenweg, maar maakt zich zorgen dat in de plannen de op- en afritten nog steeds open blijven voor fietsverkeer	De plannen voor de op- en afritten vallen buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan. Wij werken nu aan een duurzame oplossing in de vorm van een randweg die een veilige verbinding gaat vormen voor het autoverkeer van en naar de Eindhovensedijk. Als deze randweg wordt gerealiseerd, zal autoverkeer niet langer gebruik maken van de op- en afritten van de Kempenweg (fietsverkeer blijft mogelijk) en zal het voor het fietsverkeer een stuk veiliger worden.
3. Indiener wenst maatregelen om het doorgaande fietsverkeer door de wijk Eikenbussel te weren	Dit valt buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan. Er zal sprake blijven van fietsverkeer van en naar het Kempenhorst College.
4. Indiener pleit ervoor dat de weg Moorland alleen voor bestemmingsverkeer toegankelijk wordt	In de eindsituatie, na aanleg van de randweg als alternatieve ontsluiting van doorgaand verkeer van en naar de Eindhovensedijk, zal Moorland ingericht worden als fietsstraat, met bestemmingsverkeer en zonder doorgaand autoverkeer.

Besluit:

De zienswijze is ontvankelijk en ongegrond.

Wijzigingen in het bestemmingsplan:

Geen

Zienswijze 5

Ingekomen: 3 januari 2017

<i>Samenvatting zienswijze</i>	<i>Reactie gemeente</i>
1. In paragraaf 1.1. wordt in het bestemmingsplan beschreven dat de Groene Corridor het gewenste profiel van de gemeente versterkt en het de recreatieve, toeristische aantrekkingskracht en naamsbekendheid	Op 21 april 2015 heeft de gemeenteraad ingestemd met de Integrale Visie Groene Corridor. In deze Integrale Visie wordt gemotiveerd ingegaan op de ambitie die de gemeente Oirschot met de Groene Corridor beoogt. De gemeenteraad heeft hierin een autonome bevoegdheid. Onderhavig bestemmingsplan

vergroot. Dit is niet gebaseerd op een onderzoek en op dit punt gebrekkig en misleidend. Daarmee is dit in strijd met zorgvuldigheids- en motivatiebeginsel.	geeft uitwerking aan het raadsbesluit.
2. Volgens het bestemmingsplan biedt de verbinding enorme voordelen voor gebruikers/bezoekers van de sportvoorzieningen in Moorland en bij De Kemmer, het zwembad, de camping en scholieren van het Kempenhorstcollege. Indiener vindt dat datmaar zeer beperkt is omdat de meeste voorzieningen bij winkelcentrum De Poort aan de Loop liggen en de Lidl supermarkt ligt zelfs onder aan de afrit. Indieners is van mening dat de route door het centrum onveiliger is dan die langs de Kempenweg. Indiener versterkt zijn argument door een steekproef op de kruising Rijkessluisstraat-Molenstraat naar verkeersbewegingen en voorrangverlening. De oostelijk en noordelijke helft van Oirschot heeft niets aan deze verbinding en gaat volgens inspreker niet eerst door het centrum rijden. De motivatie is gebrekkig en op sommige punten zelfs misleidend. Daarmee is dit in strijd met zorgvuldigheids- en motiveringsbeginsel	Wij delen uw mening dat veel winkels en scholen in het verlengde van de Kempenweg liggen. Dit zijn echter niet de enige voorzieningen in het dorp. Bovendien zullen veel mensen die gebruik maken van de winkels hier, dit met de auto doen. Het gaat veelal om de (dagelijkse) boodschappen. De brug is een verbinding van de wijk Moorland en Oostelbeers en Middelbeers naar de Markt van Oirschot waar de restaurants, cafés en ook (in de route er naar toe) winkels zijn gevestigd. En in die zin veelal toegespitst op het langzaamverkeer. Ook zal een groot gedeelte van Oirschot deze verbinding gebruiken om van en naar de sportvoorzieningen in de Kemmer en Moorland te gaan. Daarnaast zorgt de brug voor een aantrekkelijk toeristisch-recreatieve verbinding tussen Eindhoven en de Markt van Oirschot en is de brug ook bedoeld voor de inwoners van Oirschot die een keer een ommetje willen maken. De route door het centrum ligt buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan. Als er maatregelen noodzakelijk zouden moeten zijn om de door indiener genoemde onveiligheid aan te pakken, dan zijn deze maatregelen uit te voeren binnen de vigerende bestemming.
3. In paragraaf 3.3 wordt gesteld dat het voor langzaamverkeer niet aantrekkelijk is om op dit moment vanuit de wijk Moorland richting het centrum of het dorp te fietsen. De afstand wordt kleiner en de Kempenweg is niet aantrekkelijk omdat je bovenaan het talud de weg over moet stekken. Indiener vindt het niet aantrekkelijk zijn te suggestief, aangezien	Wij denken dat indiener verwijst naar 3.2 i.p.v. 3.3. Het klopt dat je, komende van Moorland, het fietspad niet over hoeft te steken. Dit geldt wel als je komt vanaf De Kemmer. Wel is het zo dat fietsers geconfronteerd worden met afslaand autoverkeer dat gebruik maakt van de afrit en dat dit door velen als onveilig wordt ervaren. Dit is gebleken uit informatiebijeenkomsten van 13 juli 2015 en 22 februari 2016 en is ook in zienswijze nummer 4 naar

de Kempenweg aan de westzijde bovenaan het viaduct van de Prinses Irene Brigadebrug een vrij liggend tweezijdig fietspad heeft. Ook de afstand tot de faciliteiten verkleinen maar deels. Op dit punt is de motivatie van het college gebrekkig, feitelijk niet juist en dus misleidend en daardoor in strijd met zorgvuldigheidsbeginsel en het motivatiebeginsel.	voren gebracht. Het klopt dat de afstand tot alle faciliteiten niet wordt verkleind, maar wel voor een deel. Wij zullen de tekst hierop aanpassen
4. Inspreker is van mening dat het ontwerpbestemmingsplan in strijd is met de regels uit de Verordening Ruimte 2014 (Vr). Door het ruimtebeslag, schaduwwerking, zonlichttoetreding en verstoring van het watersysteem wordt in strijd gehandeld met de zorgplicht als bedoeld in artikel 3.1 van de Vr.	Het plan is niet in strijd met de zorgplicht volgens 3.1 van Vr. Het plan is in vooroverleg gezonden naar de provincie Noord-Brabant en deze heeft getoetst aan de Vr. Zij stemmen hiermee in, onder voorwaarde dat het bestemmingsvlak Waarde - Ecologie zal worden vergroot in overeenstemming met het aanduidingsgebied EVZ in de Verordening (zie zienswijze nummer 1).
5. Indiener is van mening dat het bestemmingsplan in strijd is met het Oirschots verkeers- en vervoerplan 2007 (OVVP). Het OVVP richt op een bereikbare gemeente, zonder dat de leefbaarheid en veiligheid in het geding is. Allereerst omdat het OVVP stelt dat het huidige karakter en vormgeving van de verkeersstructuur zoveel mogelijk bewaard moet blijven. Daarnaast is indiener van mening dat door de nieuwe locatie van de brug niet zomaar gesteld kan worden dat deze een ontbrekende schakel invult (één van de prioriteiten van OVVP). Immers, hiermee werd ten tijde van het verkeers- en vervoersplan de verbinding Molenstraat-Slingerbos bedoeld.	Met het creëren van een nieuwe langzaamverkeerverbinding geven wij uitwerking aan Visie Groene Corridor zoals de raad deze op 21 april 2015 heeft vastgesteld. Dit is het kader waarin het college opereert. We maken de verwijzing naar het OVVP om te illustreren dat er sinds 2007 de wens bestaat om een langzaamverkeerverbinding te creëren tussen Moorland en Oirschot en dus niet nieuw is. Ten tijde van het OVVP (2007) was deze verbinding gedacht tussen de Molenstraat en Slingerbos. Vanwege voortschrijdend inzicht en door de verdere uitwerking is de situering van deze verbinding iets naar het oosten verschoven, maar voldoet hier ons inziens nog steeds aan de doelstellingen van het OVVP.
6. Inspreker is van mening dat er in het	De gemeente heeft diverse keren contact gehad met

kader van Externe Veiligheid niet goed gekeken is naar de ligging van de buisleiding van Defensie en of deze leiding niet in de weg ligt of invloed heeft op de situering van de brug. Uit de nota van inspraak en vooroverleg blijkt niet of er wettelijk vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1 Bro heeft plaatsgevonden met de Veiligheidsregio/regionale brandweer.	de beheerder van de buisleiding van defensie (DPO) en er fysiek overleg gevoerd met alle leidingbeheerders. Op verzoek van DPO wordt er nog nader contact opgenomen met DPO bij de gereedkoming van het Definitief Ontwerp. De veiligheidscontour is één op één overgenomen uit het bestemmingsplan Buitengebied en voldoet aan de eisen die de Veiligheidsregio hieraan heeft gesteld. Vooruitlopend op de omgevingsvergunning zal er contact worden opgenomen met de Veiligheidsregio. Dit kan echter pas op basis van het DO gebeuren.
7. Indieners heeft sterke twijfels bij de motivatie van het college dat de brug en de aanleg ervan maar beperkt invloed hebben op de flora en fauna. Daarbij gaat het college onterecht voorbij aan de effecten op met name de strikt beschermde vleermuizen. Inspreker is het niet eens met de conclusies uit het rapport van Econsultancy. Het bureau heeft te strik gekeken naar het plangebied en niet gekeken naar verblijfplaatsen van vleermuizen buiten het plangebied. Inspreker heeft een foto bijgevoegd van een verblijfplaats onder de Prinses Irene Brigadebrug. Inspreker stelt dat de brug en inrichtingsmaatregelen (zoals bijvoorbeeld verlichting) invloed hebben op vliegroute en fourageergebied. Inspreker is van mening dat er een jaarrond vleermuizenonderzoek ontbreekt en noodzakelijk is om te kunnen stellen dat het plan voldoet aan de eisen van de Flora- en faunawet. Ook ontbreekt de voorwaardelijke verplichting in de bouwregels die hierin voorzien.	In tegenstelling tot wat de indiener beweert heeft Econsultancy wel degelijk naar vleermuizen in een breder geheel gekeken en verwijst ook naar de potentiële verstoring op vooral vliegroutes, maar dat dit een ecologisch correct verlichtingsplan op voorhand kan worden voorkomen. In de rapportage is het volgende opgenomen: “Voor vleermuizen geldt dat naast de verblijfplaatsen ook aspecten als vliegroutes zijn beschermd. De groene corridor langs oevers van het kanaal, maar ook het kanaal zelf, kunnen functioneren als vliegroute. Door het realiseren van verlichting kan de functionaliteit van een vliegroute verloren gaan. Verstoring (en daarmee overtreding van de Flora- en faunawet) kan op voorhand worden voorkomen door eventueel te realiseren verlichting niet te richten op de bomen, beplanting en het wateroppervlak. Ook strooiverlichting dient te worden voorkomen door onder andere de verlichting juist te richten en gebruik te maken van de passende armaturen. Ook het gebruik maken van amberkleurige led-verlichting en/of dynamische verlichting kan verstoring op vliegroutes verkleinen of zelfs voorkomen.” Deze eisen omtrent verlichting zullen door de gemeente worden vastgelegd en worden bij het

	ontwerp van de brug meegenomen. Verder vliegen vleermuizen gewoon onder bruggen door en biedt de brug juist mogelijkheden om hier onder verblijfplaatsen te creëren voor vleermuizen, zodat ook deze nieuwe brug als verblijfplaats kan gaan dienen. Op deze manier kan de brug een positieve bijdrage leveren aan de biodiversiteit ter plaatse.
8. De gevolgen voor de brug (specifiek de 'kurkentrekker') voor de habitat heeft Econsultancy niet in beeld gebracht. Zie ook de zienswijze onder 4. De doorlatendheid van de brug wordt niet gegarandeerd in de regels van het bestemmingsplan.	De toetsing door Econsultancy is gericht op beschermde soorten en gebieden. Hierbij is gesteld dat binnen de onderzoekslocatie geen verblijfplaatsen, voortplantingshabitat en/of groeiplaatsen aanwezig zullen zijn die conform de wetgeving jaarrond zijn beschermd. Wel dient er rekening te worden gehouden met de zorgplicht en het broedseizoen: “Voor de broedvogelsoorten die op de onderzoekslocatie zijn te verwachten geldt dat, indien de gehele realisatie (inclusief het verwijderen van beplanting en vegetatie) buiten het broedseizoen wordt uitgevoerd, er geen overtredingen plaats zullen vinden met betrekking tot broedvogels. Artikel 11 van de Flora- en faunawet (Het is verboden nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren) is van toepassing. De nesten mogen echter wel worden aangetast / verstoord wanneer deze op dat moment niet in gebruik zijn. In de Flora- en faunawet wordt geen vaste periode gehanteerd voor het broedseizoen. Globaal kan voor het broedseizoen de periode maart tot half augustus worden aangehouden. Geldend is echter de aanwezigheid van een broedgeval op het moment van ingrijpen. Indien het niet mogelijk is de gehele realisatie buiten het broedseizoen uit te voeren, zal met een ecooloog moeten worden afgestemd welke werkzaamheden wanneer uitgevoerd kunnen worden.

	Voor soorten als egel, konijn, mol, bruine kikker, kleine watersalamander en gewone pad geldt dat de werkzaamheden mogelijk verstorend kunnen werken. Als gevolg van graafwerkzaamheden kunnen dieren verwond of gedood worden en holen kunnen worden verwijderd. Dit houdt een overtreding van artikel 9 en 11 van de Flora- en faunawet in. Voor dergelijke soorten geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen echter een vrijstelling van de Flora- en faunawet, waardoor geen ontheffing hoeft te worden aangevraagd. Het is echter in het kader van de zorgplicht wel noodzakelijk om voldoende zorg te dragen voor de aanwezige individuen en al het redelijkerwijs mogelijke dient gedaan te worden om het doden van individuen te voorkomen.” Aspecten als ruimtebeslag, schaduwwerking en zonlichttoetreding zullen hooguit in zeer beperkte mate optreden en niet leiden tot overtredingen ten aanzien van de natuurwetgeving. Omtrent verstoring van het watersysteem wordt dit in goed overleg met het Waterschap afgestemd en ook in de contracten met de aannemer wordt dit één van de toetsingscriteria.
9. Het is niet duidelijk waarop de motivatie berust waarom er in het plangebied geen sprake is van archeologisch waardevolle gebieden	Deze motivatie is gebaseerd op de archeologische beleidskaart van de gemeente. Het plangebied valt vrijwel geheel in een zone zonder archeologische verwachting. Dit is het kanaal en de vergraven zone eromheen.
10. De economische uitvoerbaarheid is niet aangetoond. Volgens indiener is het maar de vraag of de verlenging van de provinciale subsidie tot 1-1-2019 rechtskracht heeft. Daarnaast is het de vraag, indien het komt tot een beroepzaak of die datum dan wel gehaald kan worden. Wordt de provinciale subsidie dan wel verstrekt en zo nee, dan komt de	Conform de gezamenlijk planning van de gemeente en de provincie zal de brug gerealiseerd worden voor 1-1-2019. Bij brief van 24 mei 2016 heeft de provincie Noord-Brabant uitstel verleend. Tot deze datum wordt de subsidie verstrekt. Wij gaan ervan uit dat dit haalbaar is.

economische uitvoerbaarheid in het gedrang. Hier moet in het bestemmingsplan duidelijkheid over worden gegeven.	
11. Indiener is van mening dat in het ontwerpbestemmingsplan geheel en onterecht voorbij wordt gegaan aan het woon- en leefklimaat van de direct omwonenden en licht dit toe in de volgende punten:	
11a. Geluid. Het klopt dat de Wet geluidhinder niet van toepassing is. Er is wel degelijk sprake van geluid, met name in de cumulatieve zin. Alle geluidsbronnen dienen hierbij onderzocht te worden. Er is sprake van een zorgvuldigheidsgebrek.	Daar de brug enkel bestemd is voor voetgangers en fietser, is de emissie van gemotoriseerd verkeer niet relevant. Er is nog geen definitief ontwerp van de brug qua materialisatie. Door in de ontwerpfase geluid te betrekken als ontwerpeis zal de emissie door de brug niet relevant zijn. Naar aanleiding van deze zienswijze is in het kader van dit bestemmingsplan wel een aanvullend geluidsonderzoek uitgevoerd naar mogelijke geluidemissie van voetgangers en fietsers dat als bijlage 1 is toegevoegd. Uit dit aanvullende onderzoek blijkt dat er sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat.
11b. De brug- en de hellingsbaan zorgen voor afname van zonlicht in de woningen. Het woon- leefklimaat neemt hierdoor af evenals de waarde van de woningen. Hierdoor is sprake van een zorgvuldigheids- en motiveringsgebrek.	In bijlage 2 is een zonnestudie verricht waarin jaarrond de schaduwwerking van de brug in beeld is gebracht. Uit de studie blijkt dat de brug geen enkele invloed heeft op zonlichttoetreding in de woningen.
11c. De bouwhoogte en de zeer korte afstand tot de woningen zorgen voor een afname van de privacy van de woningen. Ook het mogelijk maken van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van 9 meter zorgt waarschijnlijk voor een ongewenste lichtinstraling binnen de woningen. Er is sprake van een zorgvuldigheids- en motiveringsgebrek.	Wij vinden de bouwhoogte stedenbouwkundig aanvaardbaar. In het vigerend bestemmingsplan kunnen bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gerealiseerd met een hoogte van 10m. Voor de realisatie stellen wij eisen aan de verlichting van de brug. Deze moet geïntegreerd worden in het brugontwerp. Daarnaast willen wij de ruimte houden om eventueel extra verlichting toe te passen in de zone rondom de brug als daar vraag naar is. Uiteraard houden we dan altijd rekening met lichtinstraling van

	de woningen en de gevolgen voor de omgeving en flora en fauna in het bijzonder.
11d. Door de vorm en hoogte van het bouwwerk ontstaat er een vorm van windtrek rondom het bouwwerk. Hoewel dit op basis van de wetgeving niet direct een toetsingsgrond is, heeft het wel degelijk invloed op het woon- en leefklimaat van de direct omwonenden. Er is sprake van een zorgvuldigheids- en motiveringsgebrek.	Dit is een aanname die niet op feiten is gestoeld. Windtrek komt voor bij zeer hoge en gesloten gebouwen. De brug is in dat opzicht niet hoog en bovendien door zijn vorm open..
12. Er ontbreekt in de toelichting een toetsing en belangenafweging van het college op de volgende onderdelen:	
12a. Er wordt in de toelichting onvoldoende aandacht besteed aan de verkeersaantrekkende werking, ontsluiting en verkeersveiligheid. Er is sprake van een zorgvuldigheids- en motiveringsgebrek.	In de beschrijving van het ontwerp wordt wel degelijk hierop ingegaan. Zo zal de weg Moorland verkeersluw worden en worden ingericht als fietsstraat, is de helling van de brug flauw om de deze comfortabele en veilig op- en af te kunnen en wordt een veilige oversteek gemaakt naar het Standaardplein.
12b. In de toelichting ontbreekt een motivering omtrent de cultuurhistorische waarden in het gebied. Er is sprake van een zorgvuldigheids- en motiveringsgebrek.	Op de Cultuurhistorische waardenkaart van de Provincie Noord-Brabant is het gebied ten noorden van het kanaal aangeduid als 'cultuurhistorische landschappen'. De Cultuurhistorische Landschappen zijn gebieden met concentraties van samenhangende cultuurhistorische kenmerken en waarden. De Cultuurhistorische Landschappen zijn gebieden die representatief zijn voor de agrarische cultuurlandschappen van zand, klei en verdwenen veen, maar ook voor de landschappen gevormd door waterbeheersing en defensie, zoals overlaten en waterlinies. Wij nemen dit op in de toelichting en vermelden dat de cultuurhistorische kenmerken en waarden door de bouw van de LV brug niet worden aangetast.
12c. Het ontbreekt aan regels omtrent beeldkwaliteit en landschappelijke inpassing welstand. De directe	Het bestemmingsplan is gebaseerd op een voorlopig ontwerp van de brug. De realisatie van de brug zal door middel van een UAV-gc contract tot stand komen.

omwonenden hebben weinig vertrouwen erin dat de brug zoals is gepresenteerd ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Omdat er geen uitgangspunten en kwaliteiten zijn benoemd, is er voor de direct omwonenden sprake van rechtsongelijkheid.	Referentie is het beeld van de brug zoals dat in de toelichting is beschreven. In de aanbesteding zullen kwalitatieve criteria een essentieel onderdeel vormen voor de beoordeling van het definitief ontwerp en de uitvoering. De criteria borgen dat het beeld van de brug zoals getoond in het VO ook uiteindelijk zal worden gerealiseerd. Bij de omgevingsvergunning zal getoetst worden aan de Welstandsnota.
13. Het college heeft verzuimd een vooraankondiging te doen van het voornemen om een bestemmingsplan voor te bereiden, als bedoeld in artikel 1.3.1 Bro.	Deze vooraankondiging heeft niet plaatsgevonden. Er zijn hierdoor echter geen belangen geschaad. Op 21 april 2015 heeft de raad ingestemd met de ontwikkeling van de Groene Corridor en de langzaamverkeersbrug in het bijzonder. Op 13 juli 2015 een bewonersbijeenkomst geweest waarin diverse varianten van de brug zijn besproken. Ook op 22 februari 2016 is een informatiebijeenkomst geweest waarin een doorkijk werd gegeven naar het beleidsvoornemen. Met het organiseren van deze informatiemomenten, waarbij omwonenden gericht zijn uitgenodigd, zijn burgers door de overheid actief op de hoogte gebracht van het beleidsvoornemen en voldoen we daarmee aan de doelstellingen van Art. 1.3.1 Bro.
14. Op de regels van het bestemmingsplan maakt indiener de volgende zienswijzen:	
14a. Binnen de bestemmingen is het mogelijk om bouwwerken, geen gebouwen zijnde, te realiseren van maximaal 9 meter, zoals kunstobjecten, lichtmasten en palen. Bij de ontwikkeling van de huidige EVZ liet het college niet de gewenste verlichting in het kader van openbare veiligheid toe, vanwege de ongewenste gevolgen voor flora en fauna. Indiener verzoekt de hoogte terug te brengen naar een hoogte die functioneel gewenst is.	Zie ook beantwoording onder 11c. Ondanks dat verlichting integraal onderdeel uit gaat maken van het brugontwerp, willen wij in het bestemmingsplan de ruimte houden, indien dat in de openbare ruimte noodzakelijk blijkt, om, waar nodig bouwwerken, geen gebouw zijnde te kunnen plaatsen. Dit is een maximale hoogte. Het is altijd mogelijk om lagere verlichting te plaatsen. Uiteraard houden we daarbij rekening met gevolgen voor de omgeving en passen we deze zorgvuldig in.
14b. In Artikel 3 en 5 benoemt het college langzaamverkeer 'tussen haakjes'. In de begripsomschrijvingen omschrijft het college	Het is gangbaar om fietsers en voetgangers te scharen onder langzaam verkeer. Autoverkeer valt hier nooit onder.

niet wat ze met langzaamverkeer bedoelt. Dit suggereert dat de brug ook opengesteld kan worden voor autoverkeer. Verzoek is om daarom het gebruik in de regels tot langzaamverkeer te beperken en een duidelijke begripsomschrijving te geven.	Voor de volledigheid voegen we het begrip toe.
14c. Artikel 6.3 verwijst naar 6.2. Deze verwijzing klopt niet. Daarbij is het onduidelijk waarom het college de mogelijkheid openhoudt voor de bouw van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde met een bouwhoogte van 4 meter. Het opnemen van deze binnenplanse afwijking is totaal onnodig en kan volgens indiener niet zonder belangenafweging. Dit is in strijd met zorgvuldigheids- en het motivatiebeginsel.	Omdat de dubbelbestemming toeziet op de bescherming van ecologische waarden is het niet logisch hierin een bebouwingsregeling op te nemen. Om deze reden wordt artikel 6.2 als volgt gewijzigd: “Gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen niet worden opgericht.”. Omdat artikel 6 alleen toeziet op het ontwikkelen en in stand houden van ecologische verbindingzones (EVZ) kan bebouwing, in overeenstemming met de onderliggende bestemmingen, worden toegestaan onder de voorwaarde dat het behoud en de ontwikkeling van de EVZ niet in het gedrang komt. Hiervoor is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen in artikel 6.3. Uiteraard houden we daarbij rekening met gevolgen voor de omgeving -de ecologische waarden in het bijzonder- en passen we deze zorgvuldig in. Deze belangenafweging vindt (nogmaals) plaats in het kader van de afwijkingsprocedure.
14d. Indiener meent dat het ongebruikelijk is de 10% extra ruimte op te nemen in artikel 10. Deze regeling staat ter discussie en meent dat het gebruik hiervan alleen tot stand kan komen met een belangenafweging in een aparte procedure en in strijd met zorgvuldigheids- en het motivatiebeginsel.	Het is zeer gebruikelijk om flexibiliteitsbepalingen op te nemen in het bestemmingsplan. Ook de afwijking van 10% wordt zeer veel toegepast. Het bestemmingsplan is gebaseerd op een voorlopig ontwerp van de brug. De realisatie van de brug zal door middel van een UAC-gc contract tot stand komen. Het kan zijn dat in het definitief ontwerp door veranderde inzichten blijkt dat we, onder voorwaarden, iets moeten afwijken van de maatvoering. Deze ruimte willen we in het bestemmingsplan houden. De belangenafweging vindt plaats in het kader van de afwijkingsprocedure.
14e. Indiener verzoekt in lijn met punt 7, een voorwaardelijke verplichting op te nemen die	Zie beantwoording onder 8 en 9. De quickscan flora en fauna toont aan dat er geen waarden in geding zijn

voorziet in het eerst uitvoeren van het nader onderzoek in het kader van de Flora- en faunawet, alvorens het college de brug mag realiseren en de bijbehorende werkzaamheden uit mag voeren.	volgens de flora- en faunawet. Uiteraard geldt er te allen tijde een zorgplicht en dient er rekening te worden gehouden met het broedseizoen. De eisen omtrent de zorgplicht, broedseizoen en verlichting zullen door de gemeente worden vastgelegd, zodat deze bij de realisatie van de brug worden meegenomen. De belangenafweging vindt plaats in het kader van de afwijkingsprocedure.
---	---

Besluit:

De zienswijze is ontvankelijk en deels gegrond.

Wijzigingen in het bestemmingsplan:

1. In het bestemmingsplan nemen we een aanvullend geluidonderzoek op dat ingaat op een woon- en leefklimaat (bijlage);
2. In het bestemmingsplan nemen wij een bezonningsstudie op waarin wordt aangetoond dat er geen gevolgen zijn voor zonlichttoetreding in de woningen aan de noordzijde van het Wilhelminakanaal (bijlage).
3. Wij passen de tekst de in toelichting aan waarin wordt ingegaan op de verkeersaspecten van de Prinses Irene Brigadebrug.
4. Wij nemen een beschrijving van de cultuurhistorische waarden op in de toelichting.
5. Wij nemen in de begripsomschrijving in de regels een definitie op van het begrip ‘Langzaamverkeersbrug’.
6. Wij passen artikel 6.2 als volgt aan: “Gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen niet worden opgericht.”

Overzicht van wijzigingen in het ontwerpbestemmingsplan Langzaamverkeersbrug Moorland

1. Het bestemmingsvlak Waarde - Ecologie zal worden vergroot in overeenstemming met het aanduidingsgebied EVZ in de Verordening.
2. In het bestemmingsplan nemen we een aanvullend geluidonderzoek op dat ingaat op een woon- en leefklimaat (bijlage 1);
3. In het bestemmingsplan nemen wij een bezonningsstudie op waarin wordt aangetoond dat er geen gevolgen zijn voor zonlichttoetreding in de woningen aan de noordzijde van het Wilhelminakanaal (bijlage 2).
4. Wij passen de tekst de in toelichting aan waarin wordt ingegaan op de verkeersaspecten van de Prinses Irene Brigadebrug.
5. Wij nemen een beschrijving van de cultuurhistorische waarden op in de toelichting.
6. Wij nemen in de begripsomschrijving in de regels een definitie op van het begrip 'Langzaamverkeersbrug'.
7. Wij passen artikel 6.2 als volgt aan: "Gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen niet worden opgericht."

