

Nota van zienswijzen en ambtshalve aanpassingen bestemmingsplan 'Zilverbaan, 2^e fase Westelijke Ontsluitingsroute'

Gemeente Veldhoven
December 2010

1. Inleiding

Conform het gestelde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) dient het bestemmingsplan gedurende een periode van zes weken voor een ieder ter inzage te worden gelegd. Deze ter inzagelegging hebben wij gepubliceerd in de Ahrenberger en de Staatscourant van woensdag 25 augustus 2010. Hierin is vermeld dat het ontwerp-bestemmingsplan ter inzage zou liggen van 27 augustus 2010 tot en met 7 oktober 2010.

Naast de ter inzage legging van het ontwerp-bestemmingsplan in het gemeentehuis was het ontwerp-bestemmingsplan ook digitaal raadpleegbaar op www.ruimtelijkeplannen.nl.

Daarnaast is voor belangstellenden op 14 september 2010 een informatie-avond georganiseerd, waarin desgewenst een nadere toelichting op het ontwerp-bestemmingsplan werd gegeven en vragen gesteld konden worden.

Tijdens de termijn van ter inzage legging zijn in totaal 12 zienswijzen ingediend. In paragraaf 2 worden de zienswijzen besproken en wordt aangegeven of deze zienswijzen hebben geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Naast het doorvoeren van aanpassingen van het bestemmingsplan naar aanleiding van de ingediende zienswijzen zijn er ook nog ambtshalve aanpassingen die in het bestemmingsplan verwerkt dienen te worden. Deze aanpassingen zijn opgenomen in paragraaf 3.

2. Ingediende zienswijzen

Van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen is gebruik gemaakt door:

1. G.J.F.M. Coppens, Schoot 16, 5504 ND te Veldhoven (brief d.d. 8 september 2010, ingekomen 10 september 2010).
2. H.F.C. Bolck, Veldhovenseweg 15, 5511 KJ te Knegsel (brief d.d. 6 oktober 2010, ingekomen 7 oktober 2010).
3. Ir. S.C.H. Bolck, Zittard 22, 5505 JD te Veldhoven (brief d.d. 6 oktober 2010, ingekomen 7 oktober 2010).
4. C.J.M. de Groot-Posthumus, Koppelenweg 3, 5505 JP te Veldhoven (brief d.d. 4 oktober 2010, ingekomen 5 oktober 2010).
5. Rentmeesterpraktijk ing. J.P.M. van der Heijden, de heer M.J.T. Roosen, Postbus 77, 5268 ZH te Helvoirt, namens de heer H.L. Dijkstra en mevrouw L.S.M. Dijkstra-Alberts, wonende Koppelenweg 10, 5505 JR te Veldhoven (brief d.d. 6 oktober 2010, ingekomen 7 oktober 2010).
6. Rentmeesterpraktijk ing. J.P.M. van der Heijden, de heer M.J.T. Roosen, Postbus 77, 5268 ZH te Helvoirt, namens de heer C.M.J. Bogaars en mevrouw LP.F.L. Bogaars-van den Hurk en mevrouw A.M. van den Hurk – Van den Hogen, wonende Zittard 5, 5505 JC te Veldhoven (brief d.d. 7 oktober 2010, ingekomen 8 oktober 2010).
7. Rentmeesterpraktijk ing. J.P.M. van der Heijden, de heer M.J.T. Roosen, Postbus 77, 5268 ZH te Helvoirt, namens de heer J.M.M. Hendriks en mevrouw M.C.H.G. Hendriks- Van Doremalen, wonende Schooterweg 40, 5505 JT te Veldhoven (brief d.d. 7 oktober 2010, ingekomen 8 oktober).
8. L.A.M. van Vlerken en M.D.M. van Vlerken-van Iersel, St. Janstraat 50, 5507 ND te Veldhoven (brief d.d. 4 oktober 2010, ingekomen 5 oktober 2010).
9. College van burgemeester en wethouders van de gemeente Eersel, Postbus 12, 5520 AA te Eersel (brief d.d. 6 oktober 2010, ingekomen 7 oktober 2010).
10. M. Linders en M. Bolck, Zittard 20, 5505 JD te Veldhoven (brief d.d. 6 oktober 2010, ingekomen 6 oktober 2010).
11. Waterschap de Dommel, de heer E. van der Schoot, Postbus 10.001, 5280 DA te Boxtel (brief d.d. 17 september 2010, ingekomen 22 september 2010).
12. R.L.P. Buchholtz, Vorsenpoel 13, 5283 ZE te Boxtel (brief d.d. 6 oktober 2010, ingekomen 7 oktober 2010 en aanvullende brief d.d. 20 oktober 2010, ingekomen 22 oktober 2010).

Alle ingediende zienswijzen zijn ontvankelijk.

2.1. G.J.F.M. Coppens, Schoot 16, 5504 ND te Veldhoven

Brief ontvangen 10 september 2010, gedateerd 8 september 2010, registratienummer 10.18613.

2.1.1. Inhoud zienswijze en reactie gemeente

- a. Het vermoeden is dat de huidige aansluiting van het zandpad lopende vanaf Schoot, nabij de nummers 10 en 16, op de Oeienbosdijk in stand blijft. Mocht dit niet het geval zijn, dan het verzoek om voor die aansluiting een nieuwe voorziening te maken.

Reactie gemeente:

Op dit moment is het niet de bedoeling dat er voor gemotoriseerd verkeer een aansluiting van het zandpad met de Oeienbosdijk wordt gerealiseerd. Het zandpad zal wel uitkomen op het fietspad en blijft dus wel gehandhaafd, maar is enkel bedoeld voor langzaam verkeer. Ook de Oeienbosdijk verliest haar functie voor gemotoriseerd verkeer na de aansluiting (vanaf de panden Oeienbosdijk 97 en 99), maar blijft wel intact als langzaamverkeerverbinding. Gelet op de lage intensiteiten op het betreffende zandpad, is er voor gekozen het gemotoriseerd verkeer vanaf Schoot via de Schooterweg de Zilverbaan te laten bereiken.

- b. Reclamant heeft zorgen over de sociale veiligheid voor het fietsend verkeer dat gebruik zal maken van de doorgang onder de rotonde ter hoogte van het bosgebied waar de Zilverbaan en Knegselseweg aan elkaar worden gekoppeld. Wellicht is een voorziening voor het doorgaande fietsverkeer bij de rotonde Zilverbaan-Grote Kerkepad veiliger.

Reactie gemeente:

Bij de keuze voor de ontsluiting van het fietsverkeer is er bewust voor gekozen om deze zoveel mogelijk te scheiden van het gemotoriseerd verkeer. De te verwachten verkeersintensiteiten op de Zilverbaan zijn dusdanig dat het niet gewenst is om het fietsverkeer ter hoogte van de rotonde Zilverbaan-Grote Kerkepad samen te brengen met het gemotoriseerd verkeer. Juist voor het zoveel mogelijk waarborgen van de verkeersveiligheid en doorstroming op de Zilverbaan is gekozen voor een onderdoorgang voor het fietsverkeer bij de Knegselseweg. Bij de nadere uitwerking en inrichting van de onderdoorgang zal getracht worden deze onderdoorgang zo sociaal veilig mogelijk te maken.

- c. Om het beekdal zoveel mogelijk in stand te houden, is ervoor gekozen om het traject ter hoogte van het beekdal te verhogen tot twee en een halve meter. Hierdoor zal de verkeersherrie verder in het landschap dragen. Is het niet beter om een deel van de weg ter hoogte van het beekdal verdiept aan te leggen?

Reactie gemeente:

De uitgangspunten waarom de weg iets verhoogd komt te liggen bij de kruising met het beekdal zijn met name gebaseerd op de beleving van het landschap en ecologie:

- Door de weg verhoogd aan te leggen wordt de beleefbaarheid van het beekdal vanuit de weg vergroot;
- Door de verhoogde ligging is het mogelijk een ecologische verbinding onder de Zilverbaan aan te leggen, waardoor de Zilverbaan geen barrière vormt voor de flora en fauna in het beekdal. Dit ook met het oog op het versterken van de natuurontwikkeling in het beekdal.

Op basis van deze overwegingen heeft de gemeente bewust gekozen voor een verhoogde kruising met het beekdal. Omdat het geluid door de verhoogde ligging verder het landschap in zal dragen, zal wel zoveel mogelijk getracht worden de versturende effecten van de weg (geluid, licht, etc.) zo beperkt mogelijk te houden.

Verder willen wij hier nog opmerken dat ten aanzien van geluid voldaan wordt aan de gestelde normen uit de Wet geluidhinder.

2.1.2. Advies

- a. De zienswijze ongegrond verklaren.
- b. De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

2.2. H.F.C. Bolck, Veldhovenseweg 15, 5511 KJ te Knegsel

Brief ontvangen 7 oktober 2010, gedateerd 6 oktober 2010, registratienummer 10.20492.

2.2.1. Inhoud zienswijze en reactie gemeente

- a. Door de komst van de Zilverbaan zijn er zorgen over het toekomstig woongenot, gelet op de verhoging van de verkeersintensiteit op de Veldhovenseweg.

Reactie gemeente:

Uit de uitgevoerde verkeerstoets, zoals opgenomen in bijlage 2, volgt dat de verkeersintensiteiten op de Veldhovenseweg hoger zullen worden, waardoor het woongenot van reclamant wellicht iets veranderd. Ondanks deze verhoging, zijn wij van mening dat het algemeen belang dat gediend is bij de realisering van de Zilverbaan groter is dan het individuele belang van reclamant. Door de realisering van de Zilverbaan wordt immers een goede ontsluiting geboden ten behoeve van de woningbouwontwikkeling in Zilverackers en worden de bestaande wegen door de ontsluitingsroute aan de westzijde van Veldhoven ontlast. Op basis van een integrale belangenafweging is uiteindelijk gekozen voor voorliggend tracé van de Zilverbaan (zie ook bijlage 1 waarin een ontwerpverantwoording voor de ligging van het tracé is gegeven). Het belang van het realiseren van de Zilverbaan is verder beschreven in het Verkeerscirculatieplan, het Masterplan Veldhoven-West en in de Structuurvisie Zilverackers.

- b. De kans bestaat dat de Zilverbaan nooit een ontsluitingsroute wordt vanwege de onzekerheden ten aanzien van de te nemen vervolgstappen. Zo is op dit moment nog niets bekend over de aansluiting op de A67 al dan niet met doorgetrokken N69 en de aansluiting op de Verlengde Kempenbaan. Hierbij speelt tevens de vraag op welke wijze deze zullen plaatsvinden en het tijdstip. Bovendien is het Oeienbos aangewezen als Ecologische Hoofdstructuur. Verder is het tracé van de Westelijke Ontsluitingsroute gewijzigd ten opzichte van de Structuurvisie Zilverackers door de Zilverbaan in westelijke richting te verschuiven en de aansluitingen van de Knegselweg en de Nieuwstraat zo ver mogelijk uit elkaar te leggen. De vraag is dan ook of deze verschuiving de eventuele toekomstige aansluitingen op de Verlengde Kempenbaan en de A67 doorkruist. Gelet op de onzekerheid ten aanzien van de 'vervolgfasen' is er sprake van een verschuiving van een bestaand verkeersprobleem.

Reactie gemeente:

Op dit moment kunnen wij inderdaad nog geen garanties afgeven ten aanzien van de aanleg van de Verlengde Kempenbaan dan wel de aansluiting met de A67. Vanuit de gemeente zullen wel alle inspanningen gepleegd worden om daadwerkelijk deze aansluitingen te realiseren. Zo zijn op dit moment al de voorbereidingen gestart voor een optimalisatiestudie voor het gehele tracé vanaf de A67 tot de N2/Randweg Eindhoven. Dit omvat de aansluiting op de A67, de verbinding met de Zilverbaan en de Kempenbaan en de aanpassing van de Kempenbaan tot de N2/Randweg Eindhoven.

In de oorspronkelijke plannen van Zilverackers was voorzien dat de Zilverbaan een verbinding krijgt met de Kempenbaan waarbij niet voorzien is in een aansluiting op de A67. Aangezien zowel een aansluiting op de Kempenbaan als een aansluiting op de A67 voor de Kempenbaan en de Zilverbaan grote consequenties zou kunnen hebben, is besloten voorliggend bestemmingsplan voor de Zilverbaan vooralsnog te beëindigen bij de nieuwe aansluiting Knegselweg en de verbinding met de Kempenbaan niet in de plannen op te nemen.

Overigens dient hierbij vermeld te worden dat de aanduiding als Ecologische Hoofdstructuur van het Oeienbos niet betekent dat hier geen enkele ontwikkeling meer mogelijk is. Wij zijn van mening dat gelet op het maatschappelijk belang van de aansluiting met de A67 er mogelijkheden zijn voor ontwikkeling. Door een gedegen compensatieplan / gebiedsvisie bij aantasting van de Ecologische Hoofdstructuur op te stellen en in te zetten op een verbetering van de kwaliteit en kwantiteit van de ecologische hoofdstructuur als geheel zijn er wel mogelijkheden.

Daarnaast zijn wij van mening dat de enkele verschuiving van de Zilverbaan in westelijke richting niet de eventuele toekomstige aansluiting op de Verlengde Kempenbaan en de A67 doorkruist. De Zilverbaan is zodanig gesitueerd dat toekomstige aansluiting op de A67 goed mogelijk zijn. Zie met betrekking tot de verlegging in westelijke richting van de Zilverbaan ten opzichte van de Structuurvisie Zilverackers ook onze reactie op zienswijze nr. 4, sub e.

- c. Onduidelijk is wat de noodzaak is van de aanleg van de Zilverbaan. Volgens het Verkeerscirculatieplan is de WOR nodig om het doorgaande verkeer om Oerle en Veldhoven-Dorp af te wikkelen. Daarnaast is de WOR een schakel in het stedelijke en regionale wegennet, met tevens een functie ontsluiting van Zilverackers. De verwachting is dat de bewoners van de drie dorpen veelvuldig gebruik zullen maken van de Zilverbaan, waar reclamant aan twijfelt. Volgens reclamant zal het bestaande wegennet de voorkeur blijven genieten.

Reactie gemeente:

Uit de verkeerstoets behorende bij het bestemmingsplan volgt dat de realisering van de Westelijke Ontsluitingsroute een grote invloed heeft op de verkeersstromen in de kernen Oerle en Zandoerle. Verder leidt ook de Zilverbaan tot een duidelijke vermindering van de intensiteiten op de locaties 'Zandoerleweg' en 'Zandoerleweg in Oerle' (zie de verkeerstoets zoals opgenomen in bijlage 2 voor de ligging van de locaties). Dit draagt dus bij aan de doelstellingen uit het Verkeerscirculatieplan.

Daarnaast heeft de gemeenteraad in december 2009 het bestemmingsplan 'De drie dorpen, 2^e fase Zilverackers' vastgesteld, met een uitwerkingsplicht voor de drie dorpen. Om ervoor te zorgen dat deze dorpen een goede ontsluiting krijgen en het verkeer zo min mogelijk gebruik gaat maken van de bestaande ontsluitingen via Veldhoven-dorp en de Sondervick is de Zilverbaan van groot belang. Door de dorpen ook dusdanig in te richten dat het gemotoriseerd verkeer de voorkeur geeft aan de Zilverbaan boven de Sondervick, zijn wij van mening dat de Zilverbaan juist wel een belangrijke bijdrage kan gaan leveren als schakel in het stedelijke wegennet en het ontlasten van de bestaande ontsluitingen zoals de Sondervick. De wegenstructuur van de dorpen wordt zodanig ontworpen dat het gebruik van de Zilverbaan sneller, en daarmee aantrekkelijker, wordt dan het rechtstreeks rijden over bestaande wegenstructuren.

- d. Volgens het verkeerscirculatieplan dient eerst de infrastructuur gereed te zijn, voordat Veldhoven-West verder wordt ontwikkeld. Waar is dit standpunt op gebaseerd? Zolang het bestemmingsplan inzake de nieuwbouwlocatie van Zilverackers niet onherroepelijk vaststaat, bestaat er een kans dat het plan niet doorgaat. Ook de planvorming van fase 1 van de Westelijke Ontsluitingsroute

staat nog niet onherroepelijk vast. De aanleg van de Zilverbaan is dan ook voorbarig en in strijd met een zorgvuldig bestuur.

Reactie gemeente:

Ter realisering van de drie dorpen is het van belang dat er een goede ontsluitingsroute is voor het bouwverkeer die de bestaande bebouwde omgeving zoveel mogelijk ontziet. Bovendien is het van belang dat de toekomstige bewoners in de drie dorpen in een zo vroeg mogelijk stadium beschikken over een goede ontsluitingsroute om juist de bestaande wegen in Veldhoven te ontlasten (zie ook onze reactie bij deze zienswijze, sub c).

Al hoewel de plannen voor Zilverackers nog niet onherroepelijk zijn geworden (zoals het bestemmingsplan 'Verlengde Oersebaan, eerste fase Westelijke Ontsluitingsroute' en het bestemmingsplan 'De drie dorpen, fase 2 Zilverackers') zijn wij van mening dat dit niet betekent dat voorliggend bestemmingsplan nog niet vastgesteld kan worden. Zo zijn de voornoemde bestemmingsplan al in september 2009, respectievelijk december 2009 vastgesteld, en inmiddels in werking getreden. Door eerst de onherroepelijkheid van deze bestemmingsplannen af te wachten, zou de gemeente achter de feiten aan lopen en zouden er ernstige vertragingen in de uitvoering van de plannen voor Zilverackers optreden.

Daarnaast zijn wij van mening dat het gestelde in de Structuurvisie Zilverackers onverkort van kracht blijft en ook uitgevoerd zal worden. Er zijn op dit moment geen aanwijzingen om ervan uit te gaan dat de plannen voor woningbouwontwikkeling binnen het gebied Zilverackers geen doorgang zou vinden. De aanleg van de Zilverbaan blijft dus noodzakelijk.

- e. In het akoestisch onderzoek zijn enkel geluidsberekeningen uitgevoerd voor een variant (3) na aanleg van de Zilverbaan tot aan de Knegselweg en variant (4) waarbij de Zilverbaan aan is gesloten op de Kempenbaan. Niet zijn meegenomen in het verkeersmodel de variant (5) waarbij de Zilverbaan is aangesloten op de A67 en de variant (6) waarbij de Zilverbaan is aangesloten op de A67 met de doorgetrokken N69. Ook is de toekomstige uitbreiding van de Zilverbaan naar 2 x 2 rijstroken niet meegenomen en de ontwikkeling van industrieterrein Habraken met extra verkeersbewegingen van en naar het industrieterrein. Door het niet meenemen van deze aspecten heeft het akoestisch onderzoek geringe waarde en is er geen sprake van een zorgvuldige voorbereiding en integrale belangenafweging.

Reactie gemeente:

Omdat voorliggend bestemmingsplan betrekking heeft op de aanleg van de Zilverbaan tot aan de Knegselweg is hiertoe een akoestisch onderzoek uitgevoerd en heeft een toets plaatsgevonden aan de normen uit de Wet geluidhinder. Eveneens is een kwalitatieve beschouwing opgenomen van een aansluiting op de Kempenbaan. Omdat de ligging van de aansluiting op de A67 en de doorgetrokken N69 op dit moment nog niet bekend zijn, is hier geen nadere berekening voor uitgevoerd. Ook voorziet voorliggend bestemmingsplan niet in een uitbreiding naar 2 maal 2 rijstroken, waar dus geen nader onderzoek voor is uitgevoerd. Op het moment dat deze aansluitingen/uitbreidingen concreter dan wel planologisch-juridisch geregeld gaan worden, zal een akoestisch onderzoek uitgevoerd worden.

Daarnaast is in het verkeersmodel van het SRE, waarop de inschattingen van de verkeersintensiteiten mee zijn berekend, de ontwikkeling van Habraken meegenomen.

- f. Opvallend is dat het akoestisch onderzoek verder gaat dan het ontwerp-bestemmingsplan: de aansluiting op de Kempenbaan is immers ook al meegenomen.

Reactie gemeente:

In het akoestisch onderzoek is alvast een doorkijk gemaakt naar de realisering van de aansluiting op de Kempenbaan. Dit heeft enkel plaatsgevonden om een inzicht te geven in de mogelijke toekomstige ontwikkelingen, wat verder voor voorliggend bestemmingsplan niet noodzakelijk, dan wel wettelijk verplicht is. Dit kan overigens ook nog niet concreet plaatsvinden, omdat de ligging van de aansluiting met de Kempenbaan op dit moment nog niet bekend is. Op het moment dat het bestemmingsplan in voorbereiding is voor de aansluiting op de Kempenbaan zal er voor de desbetreffende situatie nogmaals een (concreter) akoestisch onderzoek worden uitgevoerd.

- g. De effecten in het akoestisch onderzoek worden als tijdelijk bestempeld. Het bestemmingsplan heeft echter enkel betrekking op de Zilverbaan tot de Knegselweg.

Reactie gemeente:

Zoals bekend heeft de gemeente nog steeds voor ogen, en is ook in de gemeentelijke beleidsplannen zoals de Structuurvisie Zilverackers en de Ruimtelijke Structuurvisie vastgelegd, dat in het kader van de plannen voor Zilverackers de Zilverbaan zal worden aangesloten op de Kempenbaan. Omdat de gemeente zich verder zal inzetten voor een aansluiting op de Kempenbaan en de A67 wordt in het akoestisch onderzoek gesproken over 'tijdelijke' effecten. Het is correct dat voorliggend bestemmingsplan enkel ziet op de ontsluiting van de Zilverbaan tot de Knegselweg.

- h. Verder staat vermeld dat met uitzondering van de Knegselweg op alle aansluitingswegen de maximum snelheid 30 km/u wordt. Wat is de reden van deze snelheidsaanpassing? Reclamant heeft het vermoeden dat deze snelheidsaanpassing bewust is gedaan om in het kader van het akoestisch onderzoek gunstige onderzoeksresultaten te bewerkstelligen.

Reactie gemeente:

Door de aansluitingswegen op de Zilverbaan een maximum snelheid te geven van 30 km/u en daarbij ook de benodigde maatregelen te treffen, wordt het gemotoriseerd verkeer aangemoedigd gebruik te gaan maken van de Zilverbaan in plaats van de aansluitende wegen. Sluipverkeer wordt hiermee ontmoedigd. Door deze maatregelen wordt het voor het gemotoriseerd verkeer aantrekkelijk om de Zilverbaan te gaan gebruiken. Dit heeft dus niets te maken met het mogelijk beïnvloeden van onderzoeksresultaten.

- i. Voor de Knegselweg zijn de geluidsbelastingen inzichtelijk gemaakt ter plaatse van de nabijgelegen woningen Knegselweg 120 en 99. Echter er zijn geen onderzoeksresultaten beschikbaar van de Veldhovenseweg 15 terwijl deze woning op nog geen 700 meter is gelegen van de toekomstige aansluiting van de Zilverbaan op de Knegselweg. Het vermoeden bestaat dat enkel binnen de gemeentegrenzen onderzoek is gedaan.

Reactie gemeente:

De woning Veldhovenseweg 15 valt buiten het toetsingskader van de Wet geluidhinder. Volgens het gestelde in de Wet geluidhinder is de woning van reclamant gelegen buiten de geluidzone op grond van artikel 74. Dit betekent concreet dat de geluidbelasting voor de betreffende woning niet hoeft te worden berekend.

- j. De aanleg van de Zilverbaan heeft een relevante toename van 23% op de intensiteit en daarmee op de geluidsbelasting op de Veldhovenseweg waarbij een toename van 2dB wordt verwacht. Er wordt echter gesteld dat de Veldhovenseweg een hoofdweg betreft waar geen tot weinig woningen aan zijn gelegen op korte afstand van de weg. De dichtstbijzijnde woningen zijn volgens bijlage 3 van het

bestemmingsplan gelegen op een afstand van ongeveer 30 meter van de weg. Deze aanname is echter niet correct. Daarmee zijn de onderzoeksresultaten naar het idee van reclamant onvolledig en is het effect van de Zilverbaan op de woningen aan de Veldhovenseweg onterecht niet meegenomen in het onderzoek.

Reactie gemeente:

Uit nacontrole van het akoestisch onderzoek volgt dat de toename van 2 dB niet juist is en dat deze 1.1 dB dient te zijn. Zie hiertoe ook het gestelde in paragraaf 3.1, sub e. Verder wijzen wij naar het gestelde onder sub i van deze zienswijze.

- k. In het luchtkwaliteitsonderzoek is aangegeven dat rekening is gehouden met geplande ontwikkelingen in de omgeving van het bestemmingsplangebied. Welke ontwikkelingen betreffen dit? Is er rekening gehouden met de aansluiting op de A67, de aansluiting op de A67 met de doorgetrokken N69, een uitbreiding van de Zilverbaan naar 2 x2 rijstroken en de ontwikkeling van industrieterrein Habraken met extra verkeersbewegingen van en naar het industrieterrein?

Reactie gemeente:

In het luchtkwaliteitsonderzoek zijn dezelfde varianten doorberekend als voor het akoestisch onderzoek. Met betrekking tot de toekomstige ontwikkelingen verwijzen wij dan ook naar onze reactie bij deze zienswijze, sub e.

- l. Vraagtekens kunnen worden geplaatst bij de onderzoeksresultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek, omdat ten tijde van het uitvoeren van het onderzoek de exacte ligging van de toekomstige verbindingsweg tussen de 2^e fase van de WOR en de Kempenbaan nog niet duidelijk was.

Reactie gemeente:

Ten eerste willen wij hierbij opmerken dat de doorberekeningen in het luchtkwaliteitsonderzoek voor de aansluiting met de Kempenbaan enkel dienen om alvast een doorkijk te maken naar de effecten na aansluiting op de Kempenbaan. Dit heeft dus enkel plaatsgevonden om een inzicht te geven in de mogelijke toekomstige ontwikkelingen, wat verder voor voorliggend bestemmingsplan niet noodzakelijk, dan wel wettelijk verplicht is. Conform het gestelde van reclamant kan dit overigens ook nog niet concreet plaatsvinden, omdat de ligging van de aansluiting met de Kempenbaan op dit moment nog niet bekend is.

Overigens willen wij hier nog wel bij opmerken, dat uit het onderzoek duidelijk naar voren komt dat, ongeacht de exacte ligging van de Kempenbaan, de grenswaarden ruimschoots worden gerespecteerd, waardoor eventuele twijfels met betrekking tot de resultaten niet zijn gerechtvaardigd.

- m. De Zilverbaan doorkruist de Groene Hoofdstructuur en de Ecologische Hoofdstructuur. Dit is in strijd met het hogere beleid.

Reactie gemeente:

Een gedeelte van het plangebied van voorliggend bestemmingsplan heeft volgens het bepaalde in de provinciale Verordening ruimte, fase 1 de aanduiding 'Ecologische Hoofdstructuur'. In deze verordening is geregeld dat Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant op verzoek van een gemeente de begrenzing van de ecologische hoofdstructuur kunnen wijzigen. Ook in het kader van voorliggend bestemmingsplan is een dergelijk verzoek, na de ter inzage ligging van het ontwerp-bestemmingsplan, bij Gedeputeerde Staten ingediend. Het besluit omtrent herbegrenzing van de EHS zal bij het vastgestelde bestemmingsplan worden gevoegd. Er is dus geen sprake van strijd met hoger beleid.

- n. Onduidelijk is hoe de vormgeving van de ecotunnel en hopovers eruit komen te zien en of deze voorzieningen daadwerkelijk het gewenste resultaat hebben.

Reactie gemeente:

In de toelichting is een sfeerimpressie van de ecotunnel opgenomen. De vormgeving van de hopovers en de ecotunnel zullen bij de nadere uitwerking worden bepaald. Verder zal door de aanleg van hoge bomen direct aan weerszijden van de weg, welke met beplanting in verbinding staan met aangrenzend groenstructuur, worden voorzien in een gangbare, frequent toegepaste methode voor de aanleg van een hop-over voor vleermuizen.

Of de maatregelen daadwerkelijk het gewenste resultaat zullen hebben, zal moeten blijken uit monitoring na afronding van de ingreep en de maatregelen. De gekozen maatregelen zijn reeds beproefd en door diverse instanties waaronder Rijkswaterstaat, de Zoogdiervereniging en LNV aanbevolen en toegepast. Indien uit de monitoring blijkt dat het gewenste resultaat niet gehaald wordt, zullen er aanvullende maatregelen getroffen worden om de voorzieningen aan te passen of te verbeteren. Het uitgangspunt is immers dat de Zilverbaan geen barrière mag vormen voor de natuurwaarden en bos, zowel voor de bijzondere als algemene soorten. Er zal voor gezorgd worden dat de maatregelen hier ook op worden afgestemd.

- o. Uit de toelichting volgt dat een ontheffing Flora- en Faunawet nodig is. Getracht is om alle negatieve effecten op beschermde fauna zorgvuldig te mitigeren en te compenseren. De geplande groenstructuur in het plan Zilverackers zou daarvoor voldoende mogelijkheden bieden. De term 'zicht op' is onvoldoende concreet en nergens blijkt uit waarop men dit 'zicht op' baseert. Is er al overleg gepleegd met het ministerie? Er is dus een reële kans dat de ontheffing niet zal worden verleend.

Reactie gemeente:

Op dit moment is nog geen overleg gepleegd met het ministerie van LNV betreffende flora- en fauna-ontheffing voor de plannen van de Zilverbaan. Het zicht op ontheffing komt voort uit de volgende aspecten:

- de geplande mitigerende maatregelen (zoals de faunapassage, ecotunnel, hopovers, etc. zoals beschreven in paragraaf 4.2 van de toelichting van het voorliggende bestemmingsplan);
- het in ontwikkeling zijnde landschapsplan Zilverackers: op dit moment worden de voorbereidingen getroffen voor het opstellen van een landschapsplan Zilverackers. Dit landschapsplan heeft betrekking op het totale ontwikkelingsgebied Zilverackers en geeft zicht op onder andere de EHS-compensaties en maatregelen ten behoeve van een goede instandhouding en ontwikkeling van de flora en fauna in het gebied. Volgens planning zal dit landschapsplan eind 2010 door het college van burgemeester en wethouders worden vastgesteld;
- de 'gebiedsvisie Zilverackers in het kader van de EHS saldobenadering ten behoeve van de Zilverbaan', zoals opgenomen in bijlage 12 van het ontwerp-bestemmingsplan.

Uit het voornoemde volgt dat er afdoende maatregelen worden getroffen om geen tijdelijk en permanent effect te veroorzaken op de gunstige staat van instandhouding van de betreffende beschermde soorten. Wij zijn van mening dat dit voldoende basis vormt voor het succesvol doorlopen van een eventuele ontheffingsprocedure in het kader van de Flora- en faunawet.

- p. De motivering en verzoek om herbegrenzing zou toegevoegd zijn in bijlage 15 van het ontwerp-bestemmingsplan. Dit is echter niet terug te vinden in de stukken.

Reactie gemeente:

In de eerste fase van de Verordening ruimte van de provincie Noord-Brabant is bepaald dat een gemeente een verzoek om herbegrenzing van de ecologische

hoofdstructuur in het kader van de saldobenadering kan indienen, indien deze vergezeld gaat met een gebiedsvisie. In dit kader is een gebiedsvisie opgesteld, welke als bijlage 12 bij het ontwerp-bestemmingsplan is gevoegd.

Zoals in de toelichting van het bestemmingsplan en de publicatie omtrent de ter inzage ligging van het ontwerp-bestemmingsplan is aangegeven bevat deze gebiedsvisie de motivering en is deze gebiedsvisie de basis voor het verzoek om herbegrenzing van de EHS. Zo is in de publicatie van het ontwerp-bestemmingsplan, zoals gepubliceerd op 25 augustus 2010, het volgende hieromtrent opgenomen: 'Eén van de onderdelen van de voorbereiding van het bestemmingsplan is ons voornemen om een verzoek om herbegrenzing van de Ecologische hoofdstructuur in te dienen bij het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant. Het verzoek om herbegrenzing is nader uitgewerkt in de 'Gebiedsvisie Zilverackers in het kader van de EHS saldobenadering ten behoeve van de Zilverbaan' dat als bijlage is opgenomen in het ontwerp-bestemmingsplan.'

Omdat het verzoek om herbegrenzing tegenwoordig digitaal dient te geschieden aan de hand van een digitaal 'invul'formulier en er dus geen sprake is van een ontwerp-verzoek is in bijlage 15 van het ontwerp-bestemmingsplan inderdaad geen concept-verzoek bijgevoegd. Abusievelijk is hier wel melding van gemaakt in de toelichting van het ontwerp-bestemmingsplan.

Hier willen wij nog wel bij vermelden dat in bijlage 6 van het ontwerp-bestemmingsplan een overzicht was opgenomen van de oppervlakte van de directe aantasting van de EHS alsmede de EHS aantasting door geluidsverstoring ten gevolge van de Zilverbaan. Tevens was in deze bijlage de geplande compensatie opgenomen. In de toelichting is verder nog vermeld dat deze bijlage het kader is op grond waarvan het verzoek om herbegrenzing van de EHS bij Gedeputeerde Staten zal worden ingediend.

Door de verwijzing naar de bijlagen 6 en 12 zijn wij van mening dat een goed overzicht en beeld verkregen had kunnen worden van de motivering en de inhoud van het verzoek om herbegrenzing van de EHS.

De zienswijze gaat verder niet in op het gestelde in bijlage 6 of bijlage 12.

- q. De Zilverbaan eindigt in de vorm van een rotonde in het bosrijke Oeienbos, wat onderdeel is van de EHS. Het vervolg van de Zilverbaan, de situatie waarbij de Zilverbaan aangesloten is op de Kempenbaan, is van zeer groot belang om het effect van de Zilverbaan als geheel op de EHS te kunnen bepalen. Het is nu dan ook onmogelijk om het totale effect op de EHS te kunnen bepalen.

Reactie gemeente:

Wat het effect van de aansluiting op de Kempenbaan op de EHS zal zijn is op dit moment nog niet te bepalen, aangezien het precieze tracé nog niet bekend is. Wat de gevolgen voor de EHS zijn van voorliggend bestemmingsplan (en de overige concretere ontwikkelingen in Zilverackers) is duidelijk gemaakt en verantwoord in de gebiedsvisie, zoals opgenomen in de bijlagen 6 en 12 van het ontwerp-bestemmingsplan.

- r. In de waarnemingen uit 2007 van het voorkomen van beschermde soorten, zijn niet meer teruggevonden in het onderzoek uitgevoerd door Arcadis (bijlage 13, blz. 2). Kennelijk is de oorzaak hiervan onbekend. Hierbij rijst dan ook de vraag in hoeverre een second opinion op zijn plaats zou zijn gezien het belang van dit onderwerp. Het 'verdwijnen' van beschermde flora vraagt immers om een nadere toelichting.

Reactie gemeente:

Het betreft hier de waarneming van enkele beschermde vaatplanten. Hiertoe is een extra onderzoekinspanning geleverd door ARCADIS, waarbij is vastgesteld dat de betreffende soorten niet meer op hun bekende groeilocatie aanwezig waren. De oorzaken hiervoor zijn verder niet relevant. De verwachting is overigens dat dit komt door verandering van agrarisch gebruik, het ploegen van akkerranden en het gebruik van herbiciden op en langs de percelen.

- s. Uitgangspunt van het ontwerp-bestemmingsplan is dat de bestaande landschappelijke waarden zoveel mogelijk worden gerespecteerd en behouden. De bomenrij aan de Veldhovenseweg kan als gevolg van de aanleg van de Zilverbaan gevolgd door de aansluiting op de Kempenbaan en eventueel aansluiting A67 vermoedelijk niet behouden blijven. De vraag is of in het kader van onderhavig ontwerp-bestemmingsplan sprake is van een zorgvuldige voorbereiding en integrale belangenafweging.

Reactie gemeente:

Bij de uitwerking van het ontwerp van de Zilverbaan is een zorgvuldige integrale afweging gemaakt tussen diverse belangen. Zo is in bijlage 1 behorende bij het ontwerp-bestemmingsplan een alternatievenonderzoek opgenomen voor het tracé tussen het Grote Kerkepad en de Knegseweg.

Bij de keuze van het tracé zijn belangrijke uitgangspunten vanuit landschap en natuur: zo min mogelijk aantasting van het beekdallandschap en van de randen (overgang bos-beekdal). Ook is bekeken op welke wijze de landschappelijke elementen, zoals laanbeplanting van de Knegseweg en Veldhovenseweg, zo veel mogelijk behouden kan blijven, gericht op het behoud van het karakter van de laanbeplanting. Door de Zilverbaan zo recht mogelijk het beekdal te laten oversteken wordt de aantasting van het beekdallandschap beperkt. Door het tracé over de bestaande kruising Knegseweg – Koppelenweg te leggen kan ook het grootste deel van de laanbeplanting van de Knegseweg behouden blijven (het stuk wat nu al deels onderbroken is). Daarnaast wordt de laanbeplanting van de Veldhovenseweg nauwelijks aangetast, enkel ter hoogte van de aansluiting van de Veldhovenseweg naar de rotonde Zilverbaan. Ook zullen er waar mogelijk weer bomen worden aangeplant om het nieuwe tracé van de Zilverbaan en de aansluitingen met de overige wegen te begeleiden.

- t. Door de ligging van het plangebied in de aanduiding 'gebied integratie stad-land' dient ontheffing te worden verleend. De benodigde planvorming voor de aanleg van de Zilverbaan is op dit moment te voorbarig, in het kader van zorgvuldig bestuur dient eerst de reactie van GS te worden afgewacht.

Reactie gemeente:

Omdat het plangebied in de aanduiding 'gebied integratie stad-land' is gelegen, is op grond van het bepaalde in artikel 2.1.5. van de Verordening ruimte fase 1 een ontheffingsverzoek bij Gedeputeerde Staten ingediend. Volgens de bij de ontheffing behorende procedureregels, zoals geregeld in artikel 5.2.1 van de Verordening ruimte, fase 1, kan een ontheffing uitsluitend worden verleend vóór de vaststelling van een bestemmingsplan. In dit kader zal het voorliggende bestemmingsplan ook niet eerder worden vastgesteld dan het verkrijgen van de benodigde ontheffing. Deze ontheffing is op 14 december 2010 door Gedeputeerde Staten verleend en is als bijlage bij het vastgestelde bestemmingsplan gevoegd.

- u. Waarom is voor de wegprofielen, zoals opgenomen in bijlage 9 van het ontwerp-bestemmingsplan gekozen? Door het ontbreken van een motivering is het ontwerp-bestemmingsplan op een onzorgvuldige wijze tot stand gekomen.

Reactie gemeente:

De in bijlage 9 opgenomen profielen betreffen principe-profielen, welke inzicht geven in de gewenste profielen voor de Zilverbaan. Hierbij wordt uitgegaan van een vormgeving waarbij de rijbanen van elkaar worden gescheiden. De voornaamste redenen hiervoor zijn de verkeersveiligheid en de doorstroming. Om redenen van verkeersveiligheid is er ook voor gekozen om het fietsverkeer via een vrijliggend fietspad af te wikkelen. Daar waar de fietsverbinding ontbreekt kan de fietser gebruik maken van de infrastructuur in de Drie Dorpen.

- v. De kosten van de Zilverbaan komen ten laste van het fonds BoVo van de gemeente Veldhoven. Onduidelijk is of de kosten van de Zilverbaan daadwerkelijk door dit fonds worden gedekt. Een onderbouwing hieromtrent ontbreekt. Daarnaast dient een aanzienlijk deel van de voor de aanleg van de weg noodzakelijke gronden nog te worden verworven. Onduidelijk is of voor de aankoop van deze gronden voldoende middelen aanwezig zijn.

Reactie gemeente:

Zoals al is aangegeven in het ontwerp-bestemmingsplan wordt over de stand van zaken van het fonds BoVo jaarlijks gerapporteerd. Dit fonds is integraal opgenomen in de gemeentelijke programmabegroting, welke door de gemeenteraad is vastgesteld. Uit deze programmabegroting volgt dat de kosten van de Zilverbaan door het fonds BoVo worden gedekt. Ook volgt uit de gemeentelijke programmabegroting dat voor de aankoop van benodigde gronden ten behoeve van de realisering van de Zilverbaan voldoende middelen aanwezig zijn. Reclamant heeft nagelaten aan te geven waarom er twijfels zijn over het niet beschikken over de benodigde middelen. De programmabegroting is een openbaar stuk waarin desgewenst een ieder de begroting kan controleren.

2.2.2. Advies

- a. De zienswijze ongegrond verklaren, met uitzondering van zienswijze sub p welke gegrond is.
- b. De zienswijze geeft aanleiding het bestemmingsplan aan te passen door in de toelichting niet meer te verwijzen naar bijlage 15, maar met betrekking tot de herbegrenzing van de EHS enkel te verwijzen naar de bijlagen 6 en 12 welke de grondslag vormen voor het verzoek om herbegrenzing van de EHS.

2.3. ir. S.C.H. Bolck, Zittard 22, 5505 JD te Veldhoven

Brief ontvangen 7 oktober 2010, gedateerd 6 oktober 2010, registratienummer 10.20491.

2.3.1. Inhoud zienswijze en reactie gemeente

- a. Bij invulling van het ontwerp-bestemmingsplan wordt de woning aan de Zittard 22 onderdeel van een groot woongebied en een aanliggend perceel grond dat doorkruist wordt met een drukke hoofdontsluitingsweg aan de achterkant van de woning. Er zijn dan ook zorgen over het toekomstig woongenot en de ernstige waardedruk op het perceel als geheel. Er is onvoldoende rekening gehouden met de individuele belangen.

Reactie gemeente:

Gelet op de ligging van de woning Zittard 22 zal het woongenot door de komst van de Zilverbaan inderdaad veranderen. Ondanks deze veranderingen zijn wij van mening dat het algemeen belang dat gediend is bij de realisering van de Zilverbaan boven het individuele belang van reclamant gaat. Door de realisering van de Zilverbaan wordt immers een goede ontsluiting geboden ten behoeve van de woningbouwontwikkeling

in Zilverackers en worden de bestaande wegen door de ontsluitingsroute aan de westzijde van Veldhoven ontlast. Op basis van een integrale belangenafweging is uiteindelijk gekozen voor voorliggend tracé van de Zilverbaan (zie ook de ontwerpverantwoording in bijlage 1 van het bestemmingsplan). Het belang van het realiseren van de Zilverbaan is verder beschreven in het Verkeerscirculatieplan, het Masterplan Veldhoven-West en in de Structuurvisie Zilverackers.

Hier dient bij vermeld te worden dat voldaan wordt aan alle gestelde wettelijke normen die er op grond van de Wet geluidhinder en Wet luchtkwaliteit gelden, waardoor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gegarandeerd blijft.

Indien reclamant van mening is dat er waardedaling optreedt door voorliggend bestemmingsplan, staat het reclamant vrij om hiertoe een planschade-verzoek ex artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening bij het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Veldhoven in te dienen.

Verdere zienswijze: zie zienswijze nummer 2 sub b t/m f, h, k t/m w en de bijbehorende gemeentelijke reacties.

2.3.2. Advies

- a. De zienswijze ongegrond verklaren, met uitzondering van zienswijze sub p welke gegrond is.
- b. De zienswijze geeft aanleiding het bestemmingsplan aan te passen door in de toelichting niet meer te verwijzen naar bijlage 15, maar met betrekking tot de herbegrenzing van de EHS enkel te verwijzen naar de bijlagen 6 en 12 welke de grondslag vormen voor het verzoek om herbegrenzing van de EHS.

2.4. C.J.M. de Groot-Posthumus, Koppelenweg 3, 5505 JP te Veldhoven

Brief ontvangen 5 oktober 2010, gedateerd 4 oktober 2010, registratienummer 10.20312.

2.4.1. Inhoud zienswijze en reactie gemeente

- a. Doordat het bestemmingsplan in ongebruikelijk en onleesbaar schrift is geschreven, voldoet het bestemmingsplan niet aan de wettelijke eisen van duidelijkheid en inzichtelijkheid.

Reactie gemeente:

Bij een ruimtelijke ontwikkeling dient met een groot aantal aspecten rekening te worden gehouden, zoals geluidhinder, luchtkwaliteit, flora en fauna, etc. Deze zaken dienen in het bestemmingsplan verantwoord te worden. Bij deze verantwoording zal vaak gebruik gemaakt worden van deskundige termen, wat het bestemmingsplan moeilijker leesbaar maakt. Dit betekent overigens niet dat niet aan de wettelijke eisen wordt voldaan, zoals reclamant stelt.

- b. Geen enkele vertegenwoordiger van de gemeente heeft met ons gesproken over de gevolgen van de aanleg van de randweg en in aansluiting daarop de wijze waarop het tracé in het plan is opgenomen met het oog op onze belangen. Weliswaar is er een gesprek geweest met twee gemeente-ambtenaren, maar zij kwamen enkel uitleggen hoe het tracé ging lopen.

Reactie gemeente:

Vanuit de gemeente zijn overleggen gepleegd met omwonenden om het tracé dat de gemeente voor ogen heeft, toe te komen lichten en te vernemen hoe de omwonenden hier tegenover staan. Zo hebben ook twee gesprekken plaatsgevonden met reclamant en een ambtelijke vertegenwoordiging van de gemeente, namelijk op 5 en 26 juli 2010. Daarnaast hebben wij een informatie-avond georganiseerd op 14 september

2010, waarin desgewenst vragen en/of opmerkingen konden worden gegeven op het ontwerp-bestemmingsplan 'Zilverbaan, 2^e fase Westelijke Ontsluitingsroute'. In het kader van voorliggend bestemmingsplan is wettelijk niet bepaald dat met de omwonenden gesprekken gevoerd hoeven te worden dan wel dat een informatie-avond wordt georganiseerd. De gemeente heeft hier wel voor gekozen, juist omdat er belang wordt gehecht aan het creëren van draagvlak voor haar plannen en trachten de inwoners/belanghebbenden zo goed mogelijk te informeren.

- c. Door de keuze te maken voor het voorgestelde tracé vernietigt het plan het wezen van de ecologisch gebouwde woning van reclamant. Met de weg voor de woning is niet alleen de ecologische waarde, maar ook de financiële waarde vernietigd. Bij een dergelijk ingrijpen dient de gemeente over te gaan tot koop van de woning. Op geen enkele wijze wordt de enorme schade afgewogen tegen de waarde van andere belangen.

Reactie gemeente:

Of de gemeente over gaat tot aankoop van bepaalde woningen rondom het plangebied, betreft een gemeentelijke keuze. Ten aanzien van de komst van de Zilverbaan in combinatie met de ligging van de woning van reclamant willen wij opmerken dat voldaan wordt aan alle gestelde wettelijke normen die er op grond van de Wet geluidhinder gelden, waardoor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gegarandeerd blijft. Indien reclamant van mening is dat er waardedaling optreedt door voorliggend bestemmingsplan, staat het reclamant vrij om hiertoe een planschadeverzoek ex artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening bij het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Veldhoven in te dienen.

- d. De Zilverbaan wordt zo dicht bij de bestaande woningen gesitueerd, dat het onmogelijk wordt om op grond die toebehoort aan de gemeente in de toekomst maatregelen te nemen tot bestrijding van de komende overlast. Bij wegen die minder druk zullen zijn dan de Zilverbaan worden die maatregelen wel getroffen, zoals de geluidswerende wal aan de Kempenbaan.

Reactie gemeente:

Uit het akoestisch onderzoek volgt dat door de aanleg van de Zilverbaan ter hoogte van de woning van reclamant voldaan wordt aan de gestelde normen in de Wet geluidhinder. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt ter hoogte van de betreffende woning gerespecteerd. Omdat er dus geen overdrachtsmaatregelen nodig zijn, is het ook niet noodzakelijk om ruimte te reserveren voor het nemen van maatregelen. Verder zijn op dit moment nog niet de definitieve tracés bekend van de Kempenbaan of de aansluiting met de A67/N69. Juist hierom is er ook nog geen duidelijkheid over het al dan niet nemen van overdrachtsmaatregelen voor de betreffende woningen. Op het moment dat de definitieve tracés van de toekomstige aansluitingen bekend zijn en hiertoe een planologisch-juridische regeling wordt opgesteld, zal ook bekeken worden of overdrachtsmaatregelen noodzakelijk zijn. Op dit moment vinden wij het nog te vroeg en te voorbarig om hier al ruimte voor te reserveren.

- e. Bezwaren tegen de ligging van het tracé ter hoogte van de Koppelenweg, Schooterweg en Zittard. In het gebied is voldoende ruimte om de weg op zodanige wijze in te passen, dat die zo min mogelijk hinder toebrengt aan de nog overblijvende bewoners. Het tracé dient zo te komen als gesitueerd in de Structuurvisie en het Masterplan.

Reactie gemeente:

In bijlage 1 van het ontwerp-bestemmingsplan is een alternatievenonderzoek opgenomen voor het tracé gelegen ter hoogte van het Grote Kerkepad en de Knegselseweg. In dit kader heeft een integrale belangenafweging plaatsgevonden ten

aanzien van de ligging van het tracé van het zuidelijke deel van de Zilverbaan. Op basis van landschappelijke, verkeerskundige overwegingen en overwegingen in het kader van de natuurwaarden is uiteindelijk een keuze gemaakt voor een tracé waar voorliggend bestemmingsplan in voorziet.

Dit tracé is inderdaad in afwijking van het tracé uit de gemeentelijke Structuurvisie Zilverackers. Deze is in voornoemde bijlage 1 vergeleken met een drietal andere alternatieve tracés. Uit deze vergelijking komt naar voren dat het realiseren van een Zilverbaan op basis van een verkeerskundig optimale route zonder aantasting van de EHS-gebieden niet mogelijk was. Gekozen is daarom voor een tracéligging die de doorsnijding zo min mogelijk maakt, conform voorliggend bestemmingsplan. Hierbij wordt het kleinste bosgebiedje ter hoogte van het Grote Kerkepad doorsneden en wordt het grotere bosgebied met EHS-gebied gespaard. Het tracé zoals opgenomen in de Structuurvisie Zilverackers zou daarentegen beide EHS-bosjes aantasten, wat een ongewenste ontwikkeling is.

Daarnaast vindt door te kiezen voor voorliggend tracé een zo kort en recht mogelijke doorsnijding van het beekdal plaats. Op deze manier wordt de storende invloed van de weg voor het landschap en de flora en fauna zoveel mogelijk beperkt. Ook wordt op deze manier de laanbeplanting van de Knegseweg zo min mogelijk aangetast.

Wij zijn verder van mening dat ook het tracé van de Zilverbaan volgens het gestelde in de Structuurvisie Zilverackers gevolgen zou hebben voor de bewoners in het gebied. Zo hebben enkele bewoners nu meer profijt met de voorgestelde ligging van het tracé dan andere bewoners.

Bovendien willen wij hier nog bij vermelden dat de Structuurvisie een visie is waarin de hoofdlijnen van een voorgenomen ontwikkeling worden beschreven. De hoofdlijnen zoals weergegeven in de Structuurvisie zijn in voorliggend bestemmingsplan overgenomen. Enkel de nadere detaillering van het traject ter hoogte van het Grote Kerkepad en de Knegseweg zijn uitgewerkt en ingevuld. Onze verantwoording in bijlage 1 van het bestemmingsplan waarin nader is uitgewerkt hoe het tracé van de Zilverbaan precies zal lopen, betreft naar onze mening een goede motivering en belangenafweging waarom het tracé iets in westelijke richting is verschoven.

- f. De uitwerking van het viaduct bij de beekdalpassage is onbekend, wat voor soort brug wordt het? Beton, een hangbrug of een viaduct? Ligt de brug op 2 meter of op 3 meter hoogte? De onzekerheid hierover leidt tot een onaanvaardbare rechtsonzekerheid.

Reactie gemeente:

De nadere vormgeving van de brug dient nog bepaald te worden. Op basis van de huidige inzichten zal het wegdek van de brug op een hoogte van ongeveer 2,5 meter ten opzichte van het gemiddelde maaiveld van het aansluitende terrein komen te liggen, zoals ook in de toelichting van het ontwerp-bestemmingsplan is opgenomen. Op dit moment hebben wij hier echter nog geen uitgewerkt ontwerp van.

Omdat in de bestemming 'Verkeer' de mogelijkheid wordt geboden om kunstwerken te realiseren tot maximaal 8 meter, zijn wij overeenkomstig het gestelde van reclamant, van mening dat dit leidt tot een te grote rechtsonzekerheid. De regels zullen hierop worden aangepast, door te stellen dat kunstwerken mogen worden gerealiseerd met een maximale bouwhoogte van 4 meter.

- g. In de 'Memo natuuronderzoek Zilverbaan' ontbreekt de waarneming van ijsvogels. De ijsvogel komt voor in de tuin van reclamant. De ijsvogel is een beschermde soort. De aanleg van de Zilverbaan zal die bescherming verstoren. Er dient dan ook nader onderzoek uitgevoerd te worden naar de aanwezigheid van de ijsvogel

en de eventuele oorzaak van het niet langer aanwezig zijn daarvan. De behandeling van het bestemmingsplan moet worden opgeschort totdat de uitslag hieromtrent bekend is.

Reactie gemeente:

De nesten van ijsvogels zijn niet jaarrond beschermd. De soort valt onder categorie 5 van de Flora- en faunawet. Bij soorten binnen deze categorie dient aangetoond te worden dat er afdoende leefgebied en nestmogelijkheden voorhanden blijven binnen het territorium. Indien er binnen het plangebied van de Zilverbaan een nest aanwezig zou zijn, dan behoeft hier geen ontheffing voor aangevraagd te worden omdat er in de directe nabijheid afdoende nestmogelijkheden zijn. De enige voorwaarde die dan zou gelden is dat er volledig buiten de broedperiode gewerkt dient te worden en van tevoren wordt uitgesloten dat er geen rustende dieren in het nest aanwezig zijn. Wel is de ijsvogel een kwetsbare soort. Mocht blijken dat voor aanvang van de werkzaamheden er binnen het te verstoren gebied een nesthol van een ijsvogel aangetroffen wordt, dan zullen wij binnen het beekdalgebied maatregelen treffen om het reeds geschikte leefgebied verder te optimaliseren door het aanbieden of verbeteren van steile oeverwanden langs de beekzone. Deze soort is overigens niet aangetroffen in alle andere uitgevoerde onderzoeken.

- h. Uitgangspunt in de Verkeersstoets zijn de verkeersmetingen 2005; sindsdien is er zoveel gewijzigd, dat deze metingen hun waarde hebben verloren.

Reactie gemeente:

Er is gebruik gemaakt van de SRE modelgegevens van 2005. Dit zijn gegevens die in 2005 gebaseerd zijn op de intensiteiten die destijds aan de orde waren, maar ook op de toekomstige ontwikkelingen die de verschillende gemeenten in het SRE gebied op dat moment konden voorzien. Veel van de veranderingen sinds 2005 zijn dus wel degelijk meegenomen in de modellen. Deze verkeersmodellen worden bovendien periodiek geupdate. Het model 2005 is echter het meest recente verkeersmodel dat het SRE ter beschikking heeft. Daarnaast worden de modelgegevens ook opgehoogd met een vaste verkeersgroei per jaar (de zogenaamde autonome groei). Tot slot dient nog vermeld te worden dat de modelcijfers een benadering van de werkelijkheid zijn en daarom niet als absolute aantallen geïnterpreteerd mogen worden. De cijfers geven een goede indruk hoe het verkeer zich zal verdelen over de verschillende beschikbare wegen. In de praktijk blijkt dat de verkeerscijfers uit deze modellen de werkelijkheid goed benaderen.

- i. De resultaten van de Verkeersstoets worden gepresenteerd als stellige waarheden. Dit is ten onrechte, aangezien er statisch een kans aan te geven is op fouten in de gepresenteerde uitkomsten.

Reactie gemeente:

De resultaten zoals beschreven in de Verkeersstoets zijn inschattingen op basis van modelberekeningen van de toekomstige verkeersstromen met de daarbij behorende intensiteiten. Hierbij is niet gesteld dat dit een 'stellige waarheid' is. Het betreft immers een inschatting van de toekomstige intensiteiten. Op basis van verkeersmodellen zijn doorberekeningen gemaakt om zo een inzicht te geven in de toekomstige situatie. Zie eveneens onze reactie op het gestelde in sub h van deze zienswijze.

- j. De verkeersintensiteit op de Zilverbaan na de aansluiting op de N69 zal veel meer toenemen dan met 1.900 mvt/etmaal. In het rapport 'Berekeningen maatregelen Zuidoost vleugel' worden op basis van het SRE-model de mogelijke gevolgen voor de verkeersstromen voor de alternatieve routes voor de N69 berekend. Op blz. 9 van dit rapport staat vermeld dat dit nieuwe tracé tussen de 20.000 en 30.000 motorvoertuigen per etmaal trekt, afhankelijk van de locatie, waarvan 20%

afkomstig is uit Veldhoven. Dat zijn 4000 tot 6000 voertuigen per dag. Omdat het niet logisch is te veronderstellen dat 50% van deze voertuigen over de Kempenbaan naar de N69 zal rijden. Een belangrijk deel moet dus over de Zilverbaan komen uit andere delen van Veldhoven. De toename van de verkeersintensiteit zou dan ook veel groter worden dan de 1.900 gemeld in de Verkeerstoets.

Reactie gemeente:

In de Verkeerstoets behorende bij de Zilverbaan is een inschatting gemaakt van de te verwachten verkeersintensiteiten na een aansluiting met de N69. Dit is opgenomen om zo een mogelijk inzicht te verkrijgen in de toekomstige situatie. Omdat de wijze van aansluiting met de A67 en het tracé van de N69 nog niet bekend zijn, evenals de ligging van de aansluiting met de Kempenbaan, kan nog niet met zekerheid worden aangegeven wat de intensiteiten worden na aansluiting met de N69. Op het moment dat voornoemde tracés bekend zijn (en er dus ook voldoende duidelijkheid zal blijken over de te verwachten verkeersstromen met bijbehorende intensiteiten) kan met meer zekerheid worden aangegeven wat de gevolgen zijn voor de Zilverbaan. Bij de benodigde ruimtelijke plannen ten behoeve van deze tracés zullen de verkeersintensiteiten worden berekend.

Overigens willen wij hier nog wel bij opmerken dat de aangegeven intensiteiten van en naar Veldhoven als gevolg van de aansluiting op de N69 naar verwachting met name gericht zullen zijn op de Kempenbaan omdat daar grote verkeersaantrekkende functies zijn gevestigd, zoals ASML en het Maxima Medisch Centrum.

- k. Het rapport inzake luchtkwaliteit geeft niet aan wat de invloed is van de aanwezigheid van meerdere rotondes op korte afstand van elkaar op de overschrijding van fijnstofnormen.

Reactie gemeente:

De berekeningen in het kader van de luchtkwaliteit zijn uitgevoerd conform de Standaard Rekenmethoden 1 en 2 uit de ministeriële regeling 'Beoordeling Luchtkwaliteit 2007'. Hierin zijn geen specifieke eisen opgenomen met betrekking tot meerdere rotondes op korte afstand op elkaar. Wij zien geen aanleiding van deze ministeriële regeling af te wijken.

- l. Nieuwe vrachtwagens, die voldoen aan de wettelijke EURO-5 norm, stoten in de stad meer stikstofdioxide uit dan voorheen werd aangenomen (en wordt aangenomen in het rapport inzake luchtkwaliteit). Uit onderzoek van TNO blijkt dat er een verschil is tussen keuring en praktijk, wat erop duidt dat de Europese wetgeving op dit gebied minder effectief is dan verwacht.

Reactie gemeente:

Het uitgevoerde onderzoek inzake luchtkwaliteit is op de juiste wijze uitgevoerd op basis van de in de rekenmethode vastgestelde emissiefactoren en overeenkomstig de Standaard Rekenmethode 1 en 2 uit de ministeriële regeling 'Beoordeling Luchtkwaliteit 2007'. Wij zien geen aanleiding hiervan af te wijken.

- m. In het rapport 'Berekeningen maatregelen Zuidoost vleugel' staat vermeld: 'Indien de parallelbanen van de A67 niet worden doorgetrokken vanaf knooppunt De Hogt tot de aansluiting Veldhoven-west leidt de aanleg van het nieuwe tracé van de N69 en de aansluiting Veldhoven-west tot capaciteitsknelpunten op dit deel van de A67. De noodzaak tot aanleg van parallelbanen is dus aanwezig.' Door de aanleg van deze parallelbanen komt de snelweg dichterbij de woning van appellant te liggen. Door bij het meten van de luchtverontreiniging geen rekening te houden met deze verlegde weg is de uitkomst van het rapport geen deugdelijke grondslag voor het beoordelen van de gevolgen voor de luchtverontreiniging van het aanleggen van de Zilverbaan.

Reactie gemeente:

Op dit moment heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden over het nieuwe tracé van de N69 en het tracé van de A67. Het gestelde in het rapport waar reclamant naar verwijst over de mogelijke aanleg van de parallelbanen is op dit moment ook nog niet vastgelegd. Voorliggend luchtkwaliteitsonderzoek heeft enkel betrekking op de aanleg van de Zilverbaan, wat voorliggend bestemmingsplan planologisch-juridisch regelt, en gaat nog niet over mogelijke toekomstige ontwikkelingen waar nog diverse onzekerheden over zijn. Voor voorliggend bestemmingsplan is het uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoek dus voldoende en geeft het een goede beoordeling over de gevolgen voor de luchtkwaliteit door de aanleg van de Zilverbaan.

- n. Bij gladheid door sneeuw en ijzel zal gebruik worden gemaakt van strooizout. Aangezien strooizout een belangrijke bron is voor fijn stof, had hier in het rapport inzake luchtkwaliteit rekening mee gehouden moeten worden.

Reactie gemeente:

De invloed van strooizout komt in de berekeningen conform de standaard rekenmethoden voor luchtkwaliteit niet voor. Wij zien geen reden / aanleiding om hier bij de berekeningen alsnog rekening mee te houden.

- o. In het rapport inzake luchtkwaliteit is niet rekening gehouden met de bijdrage aan luchtkwaliteit op wegen waarop de verkeersintensiteit afneemt. Dit geeft een verkeerd beeld van hetgeen verwacht mag worden na aanleg van de Zilverbaan.

Reactie gemeente:

De bijdrage aan luchtkwaliteit van deze wegen wordt, voor zover zij niet apart zijn berekend, meegenomen via de achtergrondconcentratie. Deze vormen dus al onderdeel van de berekeningen.

- p. Het rapport inzake luchtkwaliteit gaat voor alle metingen uit van normale wegligging, terwijl bekend is dat bij de kruising over het beekdal de weg op een hoogte van 2 á 3 meter komt te liggen. Dit geeft een hogere bijdrage aan fijn stof en stikstofdioxide in de lucht.

Reactie gemeente:

De totale uitstoot van fijnstof en stikstofdioxide wordt bepaald door de hoeveelheid en de samenstelling van het verkeer. Dit verandert door de hogere ligging niet. Een hogere ligging geeft wel een snellere verdunning, zodat op leefniveau de concentratie juist lager is.

- q. In het rapport inzake luchtkwaliteit staat vermeld dat indien de berekende concentraties in 2010 en 2015 geen belemmering vormen voor de WOR, dat in latere jaren evenmin het geval zal zijn op basis van de veronderstelde afname van de emissies van motorvoertuigen en lagere achtergrondconcentraties. Mede gelet op TNO-onderzoek (waar in sub I naar wordt verwezen) is dit onjuist en er wordt voorbij gegaan aan de toename van de verkeersintensiteit.

Reactie gemeente:

Het gestelde door reclamant is onjuist. Ook zijn de gevolgen voor de luchtkwaliteit in 2021 berekend. Hieruit volgt dat er geen sprake is van overschrijdingen van de grenswaarden voor fijn stof en / of NO₂. Verder wordt verwezen naar onze reactie zoals opgenomen in sub I.

- r. Het plan voor de Zilverbaan draagt in betekende mate bij aan concentraties fijn stof en stikstofdioxide. Nu de grenswaarden in werkelijkheid overschreden gaan worden, is dit een belemmering voor de realisatie van het plan.

Reactie gemeente:

Uit het uitgevoerde onderzoek volgt dat de grenswaarden voor fijn stof en / of NO₂ niet worden overschreden. Wij zien geen aanleiding om er vanuit te gaan dat dit onderzoek niet kloppend zou zijn en dat de grenswaarden wel zouden worden overschreden.

- s. In het akoestisch onderzoek wordt de Knegselweg aangemerkt als buitenstedelijk en het hele traject van de Zilverbaan als binnenstedelijk. Bij de aansluiting van de Zilverbaan op de Knegselweg en ter hoogte van het beekdal en de Koppelenweg is er echter geen sprake van een binnenstedelijke situatie. Hierdoor zijn de conclusies onjuist.

Reactie gemeente:

De classificatie stedelijk/buitenstedelijk van de huidige wegen is correct. De Zilverbaan komt in de toekomstige situatie volledig binnen de bebouwde kom te liggen en is als zodanig dus stedelijk.

- t. In het akoestisch onderzoek zijn geen berekeningen gemaakt van de aansluiting op de A67 en de N69.

Reactie gemeente:

Omdat voorliggend bestemmingsplan betrekking heeft op de aanleg van de Zilverbaan tot aan de Knegselweg is hiertoe een akoestisch onderzoek voor uitgevoerd en heeft een toets plaatsgevonden aan de normen uit de Wet geluidhinder. Eveneens is een kwalitatieve beschouwing opgenomen ten aanzien van de aansluiting op de Kempenbaan, omdat deze aansluiting staat vermeld in het Verkeerscirculatieplan. Omdat de ligging van de aansluiting op de A67 en de doorgetrokken N69 op dit moment nog niet bekend zijn, zijn hier geen nadere berekeningen voor uitgevoerd.

- u. In het akoestisch onderzoek zijn berekeningen gemaakt uitgaande van 2 maal 1 rijstrook. De gemeenteraad heeft aangegeven dat 2 maal 2 rijstroken aangelegd moeten worden. In het akoestisch onderzoek had dit meegenomen moeten worden.

Reactie gemeente:

In de regels behorende bij het voorliggende bestemmingsplan is bij de bestemming 'verkeer' bepaald dat desbetreffende gronden zijn bestemd voor onder andere wegen met niet meer dan 2 x 1 doorgaande rijstroken. Omdat juridisch in het bestemmingsplan is vastgelegd dat de Zilverbaan enkel in 2 maal 1 rijstrook mag worden aangelegd, heeft het akoestisch onderzoek ook enkel hierop betrekking en niet op een 2 maal 2 rijstrook.

- v. Het akoestisch onderzoek gaat uit van de verkeersintensiteit op basis van de berekeningen uit de verkeerstoets. Zoals al is aangevoerd geven deze berekeningen uit de Verkeerstoets een te rooskleurig en onjuist beeld. De te verwachten geluidshinder zal dan ook veel groter zijn.

Reactie gemeente:

Zie onze reactie bij deze zienswijze sub h, i en j.

- w. Het gekozen tracé van de Zilverbaan is in strijd met de Structuurvisie van de provincie Noord-Brabant. Het tracé van de Zilverbaan snijdt een groot deel van het beekdal af van de groenblauwe hoofdstructuur. Bij een afweging van alle belangen zou besloten moeten worden tot de aanleg van de weg ter hoogte van de Knegselweg, zoals aangegeven in het Masterplan en de Structuurvisie van de gemeente Veldhoven.

Reactie gemeente:

De Structuurvisie ruimtelijke ordening van de provincie Noord-Brabant geeft in hoofdlijnen het ruimtelijk beleid van de provincie weer. De Structuurvisie is bindend voor het ruimtelijk handelen van de provincie. In tegenstelling tot hetgeen reclamant aangeeft, is het tracé van de Zilverbaan volgens het bepaalde in de Structuurvisie ruimtelijke ordening niet gelegen in de groenblauwe structuur maar in de 'agrarische structuur', met de aanduiding 'gemengd agrarisch gebied'.

Aangezien de provincie geen zienswijze heeft ingediend tegen het voorliggende ontwerp-bestemmingsplan, kan worden opgemaakt dat zij instemmen met het bestemmingsplan. Daarnaast hebben zij op basis van de Verordening ruimte, fase 1 ingestemd met ons verzoek tot herbegrenzing van de EHS en hebben zij ontheffing verleend voor voorliggende ontwikkeling vanwege de ligging in een gebied met de aanduiding 'gebied integratie stad-land'.

Zie voorzover de zienswijze betrekking heeft op de afwijking van de Structuurvisie Zilverackers onze reactie onder sub e.

- x. Door te kiezen voor een verhoogde aanleg wordt de negatieve storende invloed van de weg op de groenblauwe structuur nog eens vergroot. De negatieve invloed zou beperkt kunnen worden door het tracé van de Zilverbaan ter hoogte van de beek te kruisen op de hoogte waar nu de Knegselseweg over de beek heen loopt. Onduidelijk is waarom het tracé verlegd wordt. Het argument dat dit gedaan is om het beekdal te sparen is dan ook niet juist.

Reactie gemeente:

Met betrekking tot de verhoogde aanleg verwijzen wij naar onze gemeentelijke reactie onder zienswijze nr. 1, sub c.

Met betrekking tot de afwijking van de Structuurvisie Zilverackers, zie onze gemeentelijke reactie onder deze zienswijze, sub e.

2.4.2. Advies

- a. De zienswijze ongegrond verklaren, met uitzondering van zienswijze sub f welke gegrond is.
- b. De zienswijze geeft aanleiding het bestemmingsplan aan te passen door artikel 5.2.2 van de regels dusdanig aan te passen dat de directe maximale bouwhoogte voor kunstwerken binnen de bestemming 'Verkeer' 4 meter bedraagt.

2.5. Rentmeesterpraktijk ing. J.P.M. van der Heijden, de heer M.J.T. Roosen, namens de heer H.L. Dijkstra en mevrouw L.S.M. Dijkstra-Alberts, wonende Koppelenweg 10, 5505 JR te Veldhoven

Brief ontvangen 7 oktober 2010, gedateerd 6 oktober 2010, registratienummer 10.20423

2.5.1. Inhoud zienswijze en reactie gemeente

- a. Het perceel van reclamanten ligt voor een zeer groot deel binnen de grenzen van het ontwerp-bestemmingsplan. De aanleg van de WOR zal het perceel aanzienlijk verkleinen en een substantieel deel van de tuin zal verloren gaan. Daarnaast zal door de aanleg de woning van reclamanten worden afgesneden van de openbare weg. De woonfunctie zal verloren gaan en er zal gezocht moeten worden naar een andere woning. Uit het bestemmingsplan blijkt op geen enkele wijze dat onderzocht is hoe inbreuk op het perceel kan worden voorkomen.

Reactie gemeente:

Gelet op de ligging van de woning Koppelenweg 10 zal een deel van de tuin door de komst van de Zilverbaan inderdaad voor een groot deel verloren gaan. Door de aanleg van de Zilverbaan zal het woongenot op dit perceel veranderen. Ondanks deze veranderingen zijn wij van mening dat het algemeen belang dat gediend is bij de realisering van de Zilverbaan boven het individuele belang van reclamant gaat. Door de realisering van de Zilverbaan wordt immers een goede ontsluiting geboden ten behoeve van de woningbouwontwikkeling in Zilverackers en worden de bestaande wegen door de ontsluitingsroute aan de westzijde van Veldhoven ontlast. Op basis van een integrale belangenafweging is uiteindelijk gekozen voor voorliggend tracé van de Zilverbaan (zie ook de ontwerpverantwoording in bijlage 1 van het bestemmingsplan). Het belang van het realiseren van de Zilverbaan is verder beschreven in het Verkeerscirculatieplan, het Masterplan Veldhoven-West en in de Structuurvisie Zilverackers.

Hier dient bij vermeld te worden dat voldaan wordt aan alle gestelde wettelijke normen die er op grond van de Wet geluidhinder en Wet luchtkwaliteit gelden, waardoor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gegarandeerd blijft.

Verder willen wij hier nog wel aan toevoegen dat dit niet weg neemt dat wij alles in het werk zullen stellen om op minnelijke wijze met reclamant tot overeenstemming te komen om zo de benodigde gronden te verwerven. In de onderhandelingen zal dan ook getracht worden de woning van reclamant aan te kopen, zodat reclamant een andere woning kan betrekken.

- b. Met betrekking tot het akoestisch onderzoek: ter hoogte van de westgevel van de woning van reclamanten, Koppelenweg 10, is in het akoestisch onderzoek rekenpunt 26 vermeld. De resultaten van de berekeningen zijn sterk afhankelijk van de exacte ligging van de buitenste rijbaan. Maatgevend zou namelijk moeten zijn de buitenzijde van de rijbaan ter plaatse van het rekenpunt. In het akoestisch rapport is de exacte ligging niet terug te vinden. Het lijkt erop dat het midden van de strook waarin de weg komt te liggen als uitgangspunt is gekozen. Hierdoor zijn de resultaten van de berekeningen mogelijk niet representatief en zouden de uitkomsten daarvan, indien er van uit moet worden gegaan dat de buitenzijde van de rijbaan dichterbij de woning ligt, te laag kunnen zijn. Dit zou (voor variant 4) tot een overschrijding van de 48 dB grens kunnen leiden.

Reactie gemeente:

De te verwachten geluidsbelastingen zijn bepaald conform de Standaard Rekenmethode II, zoals beschreven in het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Conform deze methode wordt de Zilverbaan gemodelleerd als 1 rijlijn gelegen in het midden van beide rijstroken. Het gestelde van reclamant dat de buitenzijde van de rijbaan gehanteerd dient te worden, is dan ook niet juist.

- c. Het akoestisch onderzoek bevat geen berekening van de geluidsbelasting op de noordgevel van de woning van reclamanten (Koppelenweg 10). Hierdoor wordt ten onrechte een drietal componenten, en dientengevolge ook de cumulatie van die componenten, buiten beschouwing gelaten. Dit betreft:
 - het verkeer op de Zilverbaan op het wegvak van de grote ovale rotonde richting de Knegselseweg;
 - het verkeer op de ovotonde zelf, hetgeen extra geluid veroorzaakt ten gevolge van optrekkende en afremmende voertuigen;
 - het extra verkeer op de opgewaardeerde Schooterweg.De kans is groot dat hierdoor een overschrijding van 48 dB zou leiden.

Reactie gemeente:

Wij zijn van mening dat de geluidbelasting op de noordgevel van de woning de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet zal overschrijden, aangezien de afstand tot de rotonde dusdanig groot is dat hier geen effecten van zijn te verwachten en de woning zelf deels zorgt voor een afscherming van het geluid van het verkeer op de Zilverbaan. Dit is bovendien bevestigd door aanvullend uitgevoerde berekeningen. Dit is als memo bij de bijlage van het akoestisch onderzoek gevoegd.

- d. In het akoestisch onderzoek wordt voorbijgegaan aan de realisatie van de aansluiting van de Zilverbaan op de A67. Gelet op de dringende wens om deze snel te realiseren, er wordt al gesproken over 2014, is het aannemelijk te achten dat die aansluiting ruimschoots voor het akoestisch maatgevende jaar gerealiseerd zal zijn. Het feit dat hieraan in het akoestisch onderzoek geen aandacht wordt besteed moet als een gebrek worden gezien aangezien de aanleg van deze aansluiting grote gevolgen zal hebben voor de geluidsbelasting en vrijwel zeker zal leiden tot overschrijding van de toetsingswaarden.

Reactie gemeente:

Voorliggend bestemmingsplan heeft enkel betrekking op de realisering van de Zilverbaan vanaf de Verlengde Heerbaan tot aan de rotonde bij de Knegelseweg. Op basis hiervan hoeft er op grond van het bepaalde in de Wet geluidhinder geen nader akoestisch onderzoek voor de aansluiting op de A67 te worden uitgevoerd. Op het moment dat het bestemmingsplan in voorbereiding is voor de aansluiting op de A67 zal er voor de desbetreffende situatie een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd.

- e. Het ontwerp-bestemmingsplan voldoet niet aan de uitgangspunten van het Masterplan Veldhoven-west.
- in het masterplan is als uitgangspunt de ontwikkeling van lintbebouwing langs Zittard en de Verlengde Zittard meegenomen. Door het gekozen tracé direct ten oosten van de Koppelenweg wordt deze lintbebouwing aan de oostzijde, door een gebrek aan ruimte, onmogelijk gemaakt;
 - door het zo dicht op elkaar leggen van de tracés van de Zittard/Koppelenweg en de Zilverbaan wordt het beoogde behoud van het landschappelijke karakter van de Zittard alsnog geweld aan gedaan;
 - er wordt niet voldaan aan de randvoorwaarden en uitgangspunten die in het masterplan specifiek werden gesteld mbt de WOR (zie paragraaf 3.4.2). Hierin wordt uitdrukkelijk gesteld dat het derde deel van het tracé: Zuiden, bestaat uit een aansluiting van de WOR op de Kempenbaan. Dit laatste wordt thans achterwege gelaten en er wordt geen inzicht gegeven in de planning voor de realisatie van dit deel van de WOR, laat staan dat daarvoor garanties bestaan.

Reactie gemeente:

Het Masterplan Veldhoven-West is opgevolgd door de Structuurvisie Zilverackers, waarin de veranderde inzichten in de hoofdopzet van Zilverackers zijn opgenomen. Deze Structuurvisie biedt de hoofdlijnen van het gemeentelijk ruimtelijk beleid, welke in de onderliggende bestemmingsplannen nader worden uitgewerkt en gedetailleerd. In dit kader is in bijlage 1, zoals opgenomen in het ontwerp-bestemmingsplan, een nadere afweging gemaakt waarin de gedetailleerde keuze voor het tracé van de Zilverbaan is opgenomen. In de betreffende bijlage is een zorgvuldige integrale belangenafweging opgenomen op basis waarvan uiteindelijk gekozen is voor het voorliggende tracé. Voor een nadere motivering hieromtrent verwijzen wij naar onze gemeentelijke reactie op de zienswijze nr. 4, sub e.

Doordat het tracé ietwat in westelijke richting is verschoven, kan een gedeelte van de lintbebouwing, zoals opgenomen in de Structuurvisie Zilverackers, inderdaad niet meer worden uitgevoerd. Op basis van de afwegingen zoals opgenomen in bijlage 1

van het ontwerp-bestemmingsplan zijn wij van mening dat deze verschuiving voldoende gemotiveerd is en uiteindelijk de juiste keuze is voor de totale ontwikkeling van Zilverackers.

Verder zijn wij van mening dat het landschappelijke karakter van de (omgeving van de) Zittard geen geweld wordt aangedaan. Juist door de Zilverbaan niet midden in het gebied van de Koppelenweg en de Schooterweg te situeren wordt het landschappelijke karakter van het gebied beter bewaard. Door de Zilverbaan dichterbij de Zittard / Koppelenweg te situeren blijft er immers meer ruimte over tussen de bestaande wegen, waardoor het landschappelijke karakter van het gebied beter behouden blijft en ervaren kan worden.

Ten aanzien van de opmerkingen van reclamant over de aansluiting van de Kempenbaan verwijzen wij naar onze reactie bij de zienswijze nr. 2, sub b.

- f. Op blz. 69 wordt geconcludeerd dat er sprake is van verstoring van de natuurwaarden. In de omgeving zijn bijvoorbeeld vleermuizen en uilen waargenomen en er zijn ecologisch waardevolle stroken. Dientengevolge dient ook een ontheffing te worden aangevraagd vanwege de aantasting van essentieel leefgebied vleermuizen en daarnaast dient onderbouwd te worden dat er voldoende mitigerende maatregelen worden getroffen, met name ten aanzien van vogels. Op basis van de geplande groenstructuur in het plan Zilverackers wordt geconcludeerd dat er zicht is op een dergelijke ontheffing. Een onderbouwing hiervan ontbreekt.

Reactie gemeente:

Het zicht op een eventuele ontheffing in het kader van de flora en fauna komt voort uit de volgende aspecten:

- de geplande mitigerende maatregelen (zoals de faunapassage, ecotunnel, hopovers, etc. zoals beschreven in paragraaf 4.2 van de toelichting van het voorliggende bestemmingsplan);
- het in ontwikkeling zijnde landschapsplan Zilverackers: op dit moment worden de voorbereidingen getroffen voor het opstellen van een landschapsplan Zilverackers. Dit landschapsplan heeft betrekking op het totale ontwikkelingsgebied Zilverackers en geeft zicht op onder andere de EHS-compensaties en maatregelen ten behoeve van een goede instandhouding en ontwikkeling van de flora en fauna in het gebied. Volgens planning zal dit landschapsplan eind 2010 door het college van burgemeester en wethouders worden vastgesteld;
- de 'gebiedsvisie Zilverackers in het kader van de EHS saldobenadering ten behoeve van de Zilverbaan', zoals opgenomen in bijlage 12 van het ontwerp-bestemmingsplan.

Uit het voornoemde volgt dat er afdoende maatregelen worden getroffen om geen tijdelijk en permanent effect te veroorzaken op de gunstige staat van instandhouding van de betreffende beschermde soorten. Wij zijn van mening dat dit voldoende basis vormt voor het succesvol doorlopen van een eventuele ontheffingsprocedure in het kader van de Flora- en faunawet.

- g. Vanwege de doorsnijding van de EHS dient bij Gedeputeerde Staten een verzoek te worden ingediend om de begrenzing van de EHS te wijzigen. Een dergelijk verzoek zou onderdeel uit moeten maken van het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan (blz. 36 van de toelichting) wordt verwezen naar bijlage 15, wat ook herhaald wordt op blz. 71. Bijlage 15 is echter niet aangetroffen bij het bestemmingsplan. Aangezien er niet aan de verplichtingen is voldaan om tot wijziging van de grenzen van de EHS te komen, kan geen vaststelling van het bestemmingsplan plaatsvinden.

Reactie gemeente:

Zie onze reactie op zienswijze nr. 2, sub p.

- h. Door de tracékeuze wordt de historische boomstructuur aan de Knegselweg aangetast. Zou het tracé oostelijker worden gesitueerd, dan zou deze doorsnijding worden voorkomen. Indien de kruising van de Zilverbaan-Knegselweg gepland zou worden ter hoogte van een deel van de Knegselweg dan zou deze namelijk (grotendeels) liggen ter hoogte van een deel van de Knegselweg waar de laanbeplanting reeds jaren geleden is verdwenen. Het gestelde in paragraaf 3.1 van bijlage 1 bij variant 0, dat het bij deze variant noodzakelijk is om een groot deel van de laanbeplanting te rooien is dan ook onjuist en wordt oneigenlijk gebruikt in de afweging van de alternatieven.

Reactie gemeente:

Het gestelde van reclamant dat bij variant 0 (zijnde de variant uit de Structuurvisie Zilverackers) geen laanbeplanting aan de Knegselweg wordt aangetast, is onjuist. Ook bij de realisering van deze variant zou laanbeplanting worden aangetast. Er is dan ook bewust voor gekozen om de Zilverbaan over de huidige kruising met de Koppelenweg te leggen omdat hier al een deel van de laanbeplanting ontbreekt.

- i. De thans gekozen oplossing om het sluipverkeer richting Veldhoven-Dorp tegen te gaan, door het aanbrengen van een knip in de Knegselweg en een bypass via de Schooterweg, is uitermate gekunsteld. Er ontstaat een volstrekt onlogische verkeersafwikkeling die alle verkeer tussen Knegsel en Veldhoven-Dorp noodzaakt de zeer smalle Schooterweg te nemen die daar geenszins op is berekend. De tijdelijkheid van de oplossing via de Schooterweg is niet gegarandeerd. Ook is niet aangetoond dat de Schooterweg (ook na opwaardering) geschikt is om dit verkeersaanbod te verwerken. Er wordt namelijk uitgegaan van een inrichting die past bij een 30 km/u-weg. Dit deel van de zienswijze richt zich daarmee dan ook tegen het niet meenemen in het plan van de aansluiting van de Zilverbaan op de Kempenbaan, waardoor deze gekunstelde oplossing voorkomen kan worden.

Reactie gemeente:

Om een doorgaande route van het sluipverkeer door de Nieuwstraat/Knegselweg zo onaantrekkelijk mogelijk te maken is ervoor gekozen om geen directe aansluiting tussen de Knegselweg en de Zilverbaan te maken. Door een knip aan te brengen in de Knegselweg en via de Schooterweg de aansluiting te maken met de Zilverbaan wordt het erg onaantrekkelijk om via deze weg de Zilverbaan te bereiken. Omdat de verwachting is dat toch een gedeelte van het autoverkeer gebruik zal maken van de Schooterweg, zal het profiel van de Schooterweg aan deze situatie aangepast dienen te worden. Hierbij zal voor een dusdanige inrichting worden gekozen dat de weg de verwachte verkeersintensiteiten aan kan en dat er tevens een inrichting wordt gerealiseerd voor een 30 km/u weg. Gelet op de verwachte verkeersintensiteiten op de Schooterweg zijn wij van mening dat een 30 km/u weg gerealiseerd kan worden.

Omdat op dit moment nog geen duidelijkheid is over het tracé van de aansluiting met de Kempenbaan, is deze nog niet meegenomen in voorliggend bestemmingsplan. Wij kunnen dus inderdaad nog geen garanties afgeven ten aanzien van de aanleg van de Verlengde Kempenbaan. Wel zullen vanuit de gemeente alle inspanningen gepleegd worden om daadwerkelijk deze aansluiting te realiseren. Zo zijn op dit moment al de voorbereidingen gestart voor een optimalisatiestudie ten behoeve van de verbinding met de Zilverbaan en de Kempenbaan.

In de oorspronkelijke plannen van Zilverackers was voorzien dat de Zilverbaan een verbinding krijgt met de Kempenbaan waarbij niet voorzien is in een aansluiting op de A67. Aangezien een aansluiting op de A67 voor de Kempenbaan grote consequenties zou kunnen hebben, is besloten voorliggend bestemmingsplan voor de Zilverbaan

vooral nog te beëindigen bij de nieuwe aansluiting Kneigselseweg en de verbinding met de Kempenbaan niet in de plannen op te nemen.

Overigens willen wij hier nog wel bij benadrukken dat de Zilverbaan, zoals opgenomen in voorliggend bestemmingsplan, ook zonder verlenging van de Kempenbaan kan functioneren en het zelfstandig functioneren hiervan niet wordt belemmerd door enige wet- en regelgeving.

- j. In het ontwerpplan is geen enkele verwijzing opgenomen naar een planning voor de aanleg van de Zilverbaan, waardoor de gemeente met betrekking tot de uitvoering kan schuiven in de tijd. Dit leidt tot onduidelijkheid bij de inwoners en rechtsonzekerheid.

Reactie gemeente:

Op 3 juni 2009 is in de gemeenteraadsvergadering bepaald dat ten behoeve van de realisering van de gehele Zilverbaan als streefdatum 2012 geldt. Omdat er vervolgens geen nadere besluitvorming over heeft plaatsgevonden, is 2012 op dit moment nog steeds ons streven. Daarnaast willen wij hier nog bij opmerken dat een bestemmingsplan voor een periode van 10 jaar wordt opgesteld. Wij gaan er dan ook vanuit dat binnen deze termijn de Zilverbaan gerealiseerd zal worden.

2.5.2. Advies

- a. De zienswijze ongegrond verklaren, met uitzondering van zienswijze sub g welke gegrond is.
- b. De zienswijze geeft aanleiding het bestemmingsplan aan te passen door in de toelichting niet meer te verwijzen naar bijlage 15, maar met betrekking tot de herbegrenzing van de EHS enkel te verwijzen naar de bijlagen 6 en 12 welke de grondslag vormen voor het verzoek om herbegrenzing van de EHS.

2.6. Rentmeesterpraktijk ing. J.P.M. van der Heijden, de heer M.J.T. Roosen, namens de heer C.M.J. Bogaars en mevrouw LP.F.L. Bogaars van de Hurk en mevrouw A.M. van den Hurk – Van den Hogen, wonende Zittard 5, 5505 JC te Veldhoven

Brief ontvangen 8 oktober 2010, gedateerd 7 oktober 2010, registratienummer 10.20498.

2.6.1. Inhoud zienswijze en reactie gemeente

- a. Door vaststelling van het bestemmingsplan komt het perceel van reclamanten voor een zeer groot deel te liggen binnen de begrenzings daarvan. De aanleg van de WOR zal het perceel zodanig doorsnijden dat de functie daarvan volledig verloren gaat. Vervanging van de specifieke kwaliteiten waarover de locatie van reclamanten beschikt, is nagenoeg onmogelijk. Omdat een afdoende oplossing, zowel in financieel als ook fysiek/feitelijk opzicht nog geenszins voorhanden is kunnen reclamanten niet instemmen met de vaststelling van het plan. Bovendien volgt uit het bestemmingsplan op geen enkele wijze dat mogelijkheden zijn onderzocht om de inbreuk op het perceel te voorkomen.

Reactie gemeente:

Gelet op de ligging van de woning Zittard 5 zal dezelfde functie bij de komst van de Zilverbaan inderdaad verloren gaan. Ondanks deze veranderingen zijn wij van mening dat het algemeen belang dat gediend is bij de realisering van de Zilverbaan boven het individuele belang van reclamant gaat. Door de realisering van de Zilverbaan wordt immers een goede ontsluiting geboden ten behoeve van de woningbouwontwikkeling in Zilverackers en worden de bestaande wegen door de ontsluitingsroute aan de

westzijde van Veldhoven ontlast. Op basis van een integrale belangenafweging is uiteindelijk gekozen voor voorliggend tracé van de Zilverbaan (zie ook de ontwerpverantwoording in bijlage 1 van het bestemmingsplan). Het belang van het realiseren van de Zilverbaan is verder beschreven in het Verkeerscirculatieplan, het Masterplan Veldhoven-West en in de Structuurvisie Zilverackers.

Verder willen wij hier nog wel aan toevoegen dat dit niet weg neemt dat wij alles in het werk zullen stellen om op minnelijke wijze met reclamant tot overeenstemming te komen om zo de benodigde gronden te verwerven. In de onderhandelingen zal dan ook getracht worden de woning van reclamant aan te kopen, zodat reclamant een andere woning kan betrekken.

- b. Zie voor de inhoud van de zienswijze en onze reactie hierop zienswijze nr. 5, sub e.
- c. In het Verkeerscirculatieplan Veldhoven is een expliciet omschreven doel van de WOR het omleiden van het verkeer om Veldhoven-Dorp. Door het niet meenemen van de aansluiting van de Zilverbaan op de Kempenbaan, wordt niet aan dit doel gehoor gegeven.

Reactie gemeente:

Zoals ook in de Structuurvisie Zilverackers is bepaald, is het uitgangspunt dat de Kempenbaan een verbinding krijgt met de Zilverbaan. Voorliggend bestemmingsplan geeft een planologisch-juridische regeling voor het realiseren van een ontsluiting tot de Knegselweg. Het gemeentelijk standpunt blijft nog steeds dat een aansluiting met de Kempenbaan gerealiseerd zal worden. Indien deze gerealiseerd wordt zal ook aan de doelstelling uit het Verkeerscirculatieplan ten aanzien van het omleiden van het verkeer om Veldhoven-Dorp invulling worden gegeven. Ten aanzien van onze overwegingen om in voorliggend bestemmingsplan de aansluiting met de Kempenbaan nog niet op te nemen verwijzen wij naar onze reactie onder zienswijze nr. 2, sub b.

Verdere zienswijze en gemeentelijke reactie: zie zienswijze nummer 5, sub d, f, g, h, i, j.

2.6.2. Advies

- a. De zienswijze ongegrond verklaren, met uitzondering van zienswijze sub g welke gegrond is.
- b. De zienswijze geeft aanleiding het bestemmingsplan aan te passen door in de toelichting niet meer te verwijzen naar bijlage 15, maar met betrekking tot de herbegrenzing van de EHS enkel te verwijzen naar de bijlagen 6 en 12 welke de grondslag vormen voor het verzoek om herbegrenzing van de EHS.

2.7. Rentmeesterpraktijk ing. J.P.M. van der Heijden, de heer M.J.T. Roosen, namens de heer J.M.M. Hendriks en mevrouw M.C.H.G. Hendriks – van Doremalen, wonende Schooterweg 40, 5505 JT te Veldhoven.

Brief ontvangen 8 oktober 2010, gedateerd 7 oktober 2010, registratienummer 10.20499.

2.7.1. Inhoud zienswijze en reactie gemeente

- a. Door vaststelling van het bestemmingsplan zal op zeer korte afstand van de woning van reclamanten een ovale rotonde gerealiseerd worden en wordt de mogelijkheid geboden om de Schooterweg, waaraan de woning van reclamanten is gelegen zodanig te 'upgraden' dat deze dienst kan doen als ontsluitingsweg van en naar de WOR richting Veldhoven-Dorp en Knegsel en de achterliggende dorpen. Dit betekent dat het woonobject onder de directe invloedssfeer zal komen

te liggen van de Zilverbaan. Nu de gemeente op voorhand geen enkele poging of voorstel heeft gedaan om dit verlies te compenseren kunnen reclamanten niet instemmen met de vaststelling van het bestemmingsplan. Daarnaast leidt het plan tot een aanzienlijke toename van het aantal verkeersbewegingen voor de woning van reclamanten, waardoor er sprake is van een onevenredig groot deel van de nadelige effecten van de aanleg van de WOR reclamanten krijgen, zoals geluid, stof, verkeershinder en gevaar. Aan deze gevolgen is in het plan geen aandacht besteedt.

Reactie gemeente:

Gelet op de ligging van de woning Schooterweg 40 zal het woongenot door de komst van de Zilverbaan wellicht veranderen. Ondanks deze veranderingen zijn wij van mening dat het algemeen belang dat gediend is bij de realisering van de Zilverbaan boven het individuele belang van reclamant gaan. Door de realisering van de Zilverbaan wordt immers een goede ontsluiting geboden ten behoeve van de woningbouwontwikkeling in Zilverackers en worden de bestaande wegen door de ontsluitingsroute aan de westzijde van Veldhoven ontlast. Op basis van een integrale belangenafweging is uiteindelijk gekozen voor voorliggend tracé van de Zilverbaan (zie ook de ontwerpverantwoording in bijlage 1 van het bestemmingsplan). Het belang van het realiseren van de Zilverbaan is verder beschreven in het Verkeerscirculatieplan, het Masterplan Veldhoven-West en in de Structuurvisie Zilverackers.

Hier dient bij vermeld te worden dat voldaan wordt aan alle gestelde wettelijke normen die er op grond van de Wet geluidhinder en Wet luchtkwaliteit gelden, waardoor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gegarandeerd blijft.

- b. In het akoestisch onderzoek kan niet worden ingezien waarom er geen berekeningen zijn uitgevoerd ten aanzien van de geluidhinder die na de gewijzigde situatie op de gevel van reclamanten aan de orde zal zijn. Aan wordt gegeven dat er ter plaatse een 30 km/u zone aan de orde zal zijn waardoor dergelijke berekeningen niet relevant zullen zijn. Er zijn twijfels over de haalbaarheid van deze stelling. Het verkeersaanbod zonder doortrekking van de Zilverbaan naar de Kempenbaan zal een inrichting van de Schooterweg als 30 km/u gebied niet toelaten en derhalve is een status als 30 km/u zone niet toegestaan. Indien dat het geval is zal blijken dat het achterwege laten van de berekening van de geluidhinder op de gevel van de woning van reclamanten als een gebrek in de voorbereiding van dit besluit moet worden gezien.

Reactie gemeente:

De geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Zilverbaan is berekend en blijft onder de voorkeursgrenswaarde. Dat de geluidbelasting vanwege het verkeer op de Schooterweg niet berekend wordt, volgt uit het bepaalde in artikel 74, lid 2b Wet geluidhinder. Hierin is immers bepaald dat een 30 km/uur weg geen zone betreft waarbinnen eisen aan de geluidbelasting worden gesteld.

De tijdelijke functie van de Schooterweg (tot aansluiting van de Kempenbaan) is erop gericht verkeer van en naar Veldhoven-dorp niet onmogelijk te maken, maar zeker ook niet aan te moedigen. Verkeer dat een relatie heeft tussen bijvoorbeeld Knegsel en Veldhoven-dorp moet deze verbinding kunnen blijven rijden maar doorgaand verkeer moet worden ontmoedigd. De keuze voor een 30 km/u regime draagt hieraan bij. De verwachte intensiteiten passen binnen het 30 km/u regime maar vragen om een zorgvuldige vormgeving.

Verdere zienswijze en gemeentelijke reactie: zie zienswijze nummer 5, sub d, e, f, g, h, i, j en zienswijze nummer 6, sub c.

2.7.2. Advies

- a. De zienswijze ongegrond verklaren, met uitzondering van zienswijze sub g welke gegrond is.
- b. De zienswijze geeft aanleiding het bestemmingsplan aan te passen door in de toelichting niet meer te verwijzen naar bijlage 15, maar met betrekking tot de herbegrenzing van de EHS enkel te verwijzen naar de bijlagen 6 en 12 welke de grondslag vormen voor het verzoek om herbegrenzing van de EHS.

2.8. L.A.M. van Vlerken en M.D.M. van Vlerken-van Iersel, St. Jansstraat 50, 5507 ND te Veldhoven.

Brief ontvangen 5 oktober 2010, gedateerd 4 oktober 2010, registratienummer 10.20264.

2.8.1. Inhoud zienswijze en reactie gemeente

- a. In de zienswijze van reclamant wordt verzocht diverse stukken welke betrekking hebben op de doorlopen procedure(s) in het kader van het projectbesluit als herhaald en ingelast te beschouwen, zoals het 'integrale' beroepschrift van 27 juli 2009 inzake het projectbesluit Oerle-Zuid, eerste fase, de zienswijze in het kader van het ontwerp-projectbesluit Oerle-Zuid, eerste fase Zilverackers, en diverse brieven betrekking hebbende op de procedure inzake de ontheffing flora- en fauna.

Reactie gemeente:

De stukken waar reclamant naar verwijst hebben vrijwel geheel betrekking op de plannen van de gemeente voor de eerste fase van Zilverackers, Oerle-Zuid. Door naar al deze stukken te verwijzen is het niet duidelijk met welke aspecten van voorliggend bestemmingsplan reclamant niet kan instemmen of opmerkingen over heeft. Reclamant heeft nagelaten duidelijk aan te geven op welke onderdelen van het bestemmingsplan voor de Zilverbaan de zienswijze betrekking heeft. Hierdoor wordt het voor de gemeente niet mogelijk gemaakt om een concrete reactie te geven. In dit kader verwijzen wij dan ook naar de volgende stukken van de gemeente:

- onze reactie op de zienswijze van reclamant in het kader van de procedure van het projectbesluit Oerle-Zuid;
- het verweerschrift d.d. 4 september 2009 in het kader van het beroepschrift van reclamant tegen het projectbesluit Oerle-Zuid, eerste fase Zilverackers;
- onze pleitnotitie van 28 januari 2010 naar aanleiding van het verzoek om voorlopige voorziening inzake de afwijzing van de aanvraag om ontheffing flora- en fauna ten behoeve van de realisering van het projectbesluit Oerle-Zuid;
- onze pleitnotitie van 23 juli 2010 inzake het hoger beroep tegen het projectbesluit oerle-zuid, eerste fase Zilverackers.

Deze stukken zijn voor de volledigheid opgenomen in bijlage 1 bij deze nota.

- b. In het bestemmingsplan voor de Zilverbaan is geen althans te weinig rekening gehouden met de vernietiging van het projectbesluit 'Oerle-Zuid, eerste fase Zilverackers', waardoor de aanleg van de Verlengde Heerbaan niet vaststaat. Hierom en de mogelijke vernietiging van de overige bestemmingsplannen, is er geen sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Reactie gemeente:

Alhoewel het projectbesluit, om technische redenen, door de Raad van State is vernietigd, is de gemeente Veldhoven nog steeds voornemens en zal alles in het werk worden gesteld, om de woningbouwontwikkeling in Oerle-Zuid in combinatie met de

Verlengde Heerbaan te realiseren. Op dit moment worden dan ook de benodigde voorbereidingen getroffen om een bestemmingsplan hiervoor in procedure te brengen. Al hoewel de plannen voor Zilverackers nog niet onherroepelijk zijn geworden (zoals het bestemmingsplan 'Verlengde Oersebaan, eerste fase Westelijke Ontsluitingsroute' en het bestemmingsplan 'De drie dorpen, fase 2 Zilverackers') zijn wij van mening dat dit niet betekent dat voorliggend bestemmingsplan nog niet vastgesteld kan worden. Zo zijn de voornoemde bestemmingsplan al in september 2009, respectievelijk december 2009 vastgesteld, en inmiddels in werking getreden. Door eerst de onherroepelijkheid van deze bestemmingsplannen af te wachten, zou de gemeente achter de feiten aan lopen en zouden er ernstige vertragingen in de uitvoering van de plannen voor Zilverackers optreden. Daarnaast zijn wij van mening dat het gestelde in de Structuurvisie Zilverackers onverkort van kracht blijft en ook uitgevoerd zal worden. Er zijn op dit moment geen aanwijzingen om ervan uit te gaan dat de plannen voor woningbouwontwikkeling, met bijbehorende ontsluitingsroutes, binnen het gebied Zilverackers geen doorgang zou vinden. De aanleg van de Zilverbaan blijft dus noodzakelijk.

2.9. College van burgemeester en wethouders van de gemeente Eersel, Postbus 12, 5520 AA te Eersel.

Brief ontvangen 7 oktober 2010, gedateerd 6 oktober 2010, registratienummer 10.20411.

2.9.1. Inhoud zienswijze en reactie gemeente

Tijdens een ambtelijk overleg tussen medewerkers van de gemeente Eersel en de gemeente Veldhoven is aangegeven dat met een verkeerskundige doorrekening met het verkeersmodel van het SRE bleek dat de verkeersintensiteiten in Knegsel flink zullen toenemen met de aanleg van de Zilverbaan. Er zijn afspraken gemaakt om de invoergegevens in het model goed te bestuderen en daarop terug te komen. Dit neemt de zorg bij de gemeente Eersel echter niet weg dat de verkeersintensiteiten in Knegsel veel te hoog kunnen worden. Verzocht wordt dan ook om te blijven zoeken naar oplossingen waarbij de verkeersintensiteiten in Knegsel eerder zullen dalen dan toenemen. Een mogelijke oplossing hiertoe zou kunnen zijn om de Knegselweg niet rechtstreeks aan te sluiten op de Zilverbaan, maar via de Koppelenweg richting Zittard aan te sluiten op de geplande noordelijk gelegen rotonde ter hoogte van de Kempencampus.

Reactie gemeente:

Tijdens het ambtelijk overleg op 8 juli 2010 tussen de gemeente Eersel en de gemeente Veldhoven is geconstateerd dat op basis van de destijds uitgevoerde verkeersonderzoeken de druk van het autoverkeer in Knegsel door de aanleg van de Zilverbaan hoog zou worden. Tijdens het overleg is ook gebleken dat een aantal verkeerde snelheidsregimes in het verkeersmodel zaten, waardoor een niet realistisch beeld van de toekomstige verkeersintensiteiten in Knegsel werd geschetst. Een aantal wegen in het buitengebied stonden in het verkeersmodel nog met een snelheidsregime van 80 km/uur in, terwijl dit volgens opgave van de gemeente Eersel 60 km/uur zou moeten zijn. Naar aanleiding hiervan is in overleg met de ambtenaren van de gemeente Eersel de juiste snelheidsregimes in het verkeersmodel verwerkt en zijn nieuwe berekeningen uitgevoerd. Deze berekeningen zijn vervolgens opgenomen in bijlage 2 van het ontwerp-bestemmingsplan. Hieruit volgt dat de verkeersdruk op de Knegselweg-west na aanleg van de Zilverbaan slechts met 100 motorvoertuigen stijgt ten opzichte van de autonome situatie. Voor Het Groen in Knegsel zal er een stijging van 300 motorvoertuigen per etmaal plaatsvinden ten opzichte van de autonome situatie. Wij zijn van mening dat deze toename als acceptabel bestempeld kan worden. Wordt vervolgens nog gekeken naar de verkeersintensiteiten ter hoogte

van Het Groen na aansluiting op de A67, dan volgt dat er een daling optreedt van 1.600 motorvoertuigen per etmaal.

Gelet op het voornoemde zijn wij van mening dat niet meer naar oplossingen gezocht hoeft te worden. Overigens willen wij bij de voorgestelde oplossing nog aangeven dat een dergelijk tracé vanuit verkeerstechnisch oogpunt niet de voorkeur heeft. Het realiseren van een rotonde met een aansluiting van de Zilverbaan op de Knegselweg heeft voor de toekomstige aansluiting met de A67 onze duidelijke voorkeur, omdat op deze manier een goede doorstroming naar de Zilverbaan beter gestalte kan krijgen.

2.9.2. Advies

- a. De zienswijze ongegrond verklaren.
- b. De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

2.10. M. Linders en M. Bolck, Zittard 20, 5505 JD te Veldhoven

Brief ontvangen 6 oktober 2010, gedateerd 6 oktober 2010, registratienummer 10.20384.

2.10.1. Inhoud zienswijze en reactie gemeente

De aanleg van de Zilverbaan betekent een grote achteruitgang van het woongenot aan de Zittard 20. Ook al wordt aan alle geluids- en fijnstof waarden voldaan en valt het binnen de juridische normen, de rust en privacy die nu ervaren wordt, zal door de realisering van de Zilverbaan niet meer hetzelfde zijn. Het woongenot zal door de Zilverbaan dan ook worden aangetast.

Reactie gemeente:

Gelet op de ligging van de woning Zittard 20 zal het woongenot door de komst van de Zilverbaan inderdaad veranderen. Ondanks deze veranderingen zijn wij van mening dat het algemeen belang dat gediend is bij de realisering van de Zilverbaan boven het individuele belang van reclamant zijn. Door de realisering van de Zilverbaan wordt immers een goede ontsluiting geboden ten behoeve van de woningbouwontwikkeling in Zilverackers en worden de bestaande wegen door de ontsluitingsroute aan de westzijde van Veldhoven ontlast. Op basis van een integrale belangenafweging is uiteindelijk gekozen voor voorliggend tracé van de Zilverbaan (zie ook de ontwerpverantwoording in bijlage 1 van het bestemmingsplan). Het belang van het realiseren van de Zilverbaan is verder beschreven in het Verkeerscirculatieplan, het Masterplan Veldhoven-West en in de Structuurvisie Zilverackers.

Hier dient bij vermeld te worden dat voldaan wordt aan alle gestelde wettelijke normen die er op grond van de Wet geluidhinder en Wet luchtkwaliteit gelden, waardoor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gegarandeerd blijft.

2.10.2. Advies

- a. De zienswijze ongegrond verklaren.
- b. De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

2.11. Waterschap de Dommel, Postbus 10.001, 5280 DA te Boxtel

Brief ontvangen 22 september 2010, gedateerd 17 september 2010, registratienummer 10.19351.

2.11.1. Inhoud zienswijze en reactie gemeente

Ingestemd kan worden met het plan. Door de realisering van een droogvallende sloot langs de weg kan voldoende water worden geborgen waardoor geen wateroverlast zal optreden. Het verzoek om in een waterhuishoudkundig plan de exacte omvang en ligging van de waterberging en de afvoer van overtollig water nader te bepalen. Waterschap de Dommel wenst in een vroegtijdig stadium bij de planvorming te worden betrokken.

Reactie gemeente:

Bij de uitwerking van het plan zal aan het verzoek van Waterschap de Dommel gehoor worden gegeven.

2.11.2. Advies

- a. De zienswijze ongegrond verklaren.
- b. De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

2.12. R.L.P. Buchholtz, Vorsenpoel 13, 5283 ZE te Boxtel

Brief pro-forma zienswijze ontvangen 7 oktober 2010, gedateerd 6 oktober 2010, registratienummer 10.20494. Pro-forma zienswijze aangevuld per brief d.d. 20 oktober, ontvangen 22 oktober 2010.

2.12.1. Inhoud zienswijze en reactie gemeente

Reclamant maakt pro forma de zienswijze kenbaar en verzoekt, gezien de complexiteit en de daarmee samenhangende ontwikkelingen om gemotiveerde zienswijzen in een later stadium te mogen indienen. De aanvullende zienswijze is op 22 oktober 2010 ontvangen.

- a. Onderhavig bestemmingsplan vormt geen integraal geheel met de Structuurvisie Zilverackers. De geprojecteerde ontsluitingsroute is niet integraal afgewogen en ingepast in het gehele plan Zilverackers.

Reactie gemeente:

Vooruitlopend op het plan Zilverackers (voorheen Veldhoven-west) is een m.e.r.-studie uitgevoerd. In deze studie wordt uitvoerig aandacht besteed aan de ontsluitingsvarianten van het gebied. Deze studie heeft geleid tot de huidige opzet van Zilverackers en de globale ligging van de Zilverbaan (WOR). Deze ligging is opgenomen in de Structuurvisie Zilverackers (en de daar op volgende Ruimtelijke Structuurvisie Veldhoven). Met het bestemmingsplan wordt het voornemen tot realisatie van de Zilverbaan nader geconcretiseerd.

- b. Het plan willekeurig van opzet is. Hierbij verwijst reclamant naar bebouwingmogelijkheden (aanduiding 'incidentele woningbouw') die op naastgelegen percelen C3740 en C3759 zouden zijn gecreëerd.

Reactie gemeente:

De aanduiding 'incidentele woningbouw' komt niet voor in onderhavig bestemmingsplan. Evenmin is deze aanduiding opgenomen in de Ruimtelijke Structuurvisie Veldhoven en/of de Structuurvisie Zilverackers. Deze aanduiding was opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan 'Veldhoven-west', maar is in verdere plannen niet meer overgenomen.

- c. Het geluidsonderzoek 'Zilverbaan 2^e fase WOR' vormt geen integraal geheel met het plan 'Zilverackers'.

Reactie gemeente:

Met akoestisch onderzoek wordt aangetoond wat de gevolgen van de te realiseren weg voor de omgeving zijn. Omdat voorliggend bestemmingsplan betrekking heeft op de aanleg van de Zilverbaan tot aan de Knegselweg is hiertoe een akoestisch onderzoek uitgevoerd en heeft een toets plaatsgevonden aan de normen uit de Wet geluidhinder. Wel is in het akoestisch onderzoek een kwalitatieve beschouwing opgenomen van een aansluiting op de Kempenbaan.

- d. De doorsnijding van het bosperceel heeft gevolgen voor de bruikbaarheid en de ecologische waarde van het perceel.

Reactie gemeente:

Ten behoeve van de realisering van de Westelijke Ontsluitingsroute dient het perceel doorsneden te worden. Omdat het perceel onderdeel uitmaakt van de Ecologische Hoofdstructuur voorziet het voorliggende bestemmingsplan in compensatie van de betreffende gronden ten behoeve van natuurontwikkeling. Door te voorzien in natuurcompensatie, zoals vastgelegd in de gebiedsvisie bij aantasting van de Ecologische Hoofdstructuur, wordt er ingezet op een verbetering van de kwaliteit en kwantiteit van de ecologische hoofdstructuur als geheel.

- e. Het plan is niet op de juiste wijze tot stand gekomen. Het is voor belanghebbenden buiten de gemeente lastig om tijdig te worden geïnformeerd over de planvorming.

Reactie gemeente:

Het ontwerp-bestemmingsplan is via de gebruikelijke kanalen gepubliceerd, waaronder de Staatscourant, de gemeentelijke website en de Ahrenberger. Ook voor iemand die buiten de gemeente woont is het met de moderne technieken (zoals bijvoorbeeld www.nieuweplannen.nl, www.ruimtelijkeplannen.nl of mijn.overheid.nl) juist heel goed mogelijk om op de hoogte te blijven van ruimtelijke ontwikkelingen binnen een bepaald gebied.

2.12.2. Advies

- a. De zienswijze ongegrond verklaren.
- b. De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

3. Ambtshalve aanpassingen

Naast de aanpassingen in het bestemmingsplan naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, zijn er nog een aantal ambtshalve wijzigingen die zorg dragen voor verbeteringen in het voorliggende bestemmingsplan.

3.1. Toelichting

a. Naar aanleiding van een reactie van de Brandweer Veldhoven wordt voorgesteld om in de toelichting van het bestemmingsplan de relatie met de Beleidsregels Bluswatervoorziening en bereikbaarheid gemeente Veldhoven te benoemen.

b. Het ontwerp-bestemmingsplan verwijst in de toelichting naar het vernietigde projectbesluit 'Oerle-Zuid, eerste fase Zilverackers'. Voor de ontwikkeling van de woningbouwlocatie in Oerle-Zuid met de bijbehorende Verlengde Heerbaan is inmiddels een bestemmingsplan in voorbereiding. De toelichting zal hierop worden aangepast.

c. In de toelichting van het ontwerp-bestemmingsplan wordt verwezen naar de in voorbereiding zijnde Structuurvisie van de provincie Noord-Brabant. Deze inmiddels op 1 oktober 2010 vastgesteld. De toelichting zal hierop worden aangepast.

d. Voor de leesbaarheid van de toelichting en een duidelijk inzicht te geven in de hoogteligging van de weg en de ligging van het fietspad naast de Zilverbaan zullen in de toelichting een tweetal schetsen worden opgenomen waarin het voornemen van de gemeente duidelijker wordt weergegeven.

e. In het akoestisch onderzoek behorende bij het ontwerp-bestemmingsplan zijn een aantal verkeerde aannames gemaakt, welke hersteld zullen worden, namelijk:

- Er is geen rekening gehouden met de knip voor het autoverkeer ter hoogte van de Knegselweg en de Koppelenweg. De gevolgen van de geluidsbelastingen zullen hierom opnieuw worden doorberekend. Door het verminderen van de verkeersintensiteiten op deze weggedeelten, zal de berekende geluidbelasting voor de woningen in de omgeving afnemen.
- In het akoestisch onderzoek behorende bij het ontwerp-bestemmingsplan is niet gerekend met de juiste ligging van de ovotonde (het betreft een kleine verschuiving in westelijke richting). Het akoestisch onderzoek zal hierop worden aangepast. Gelet hierop kan een aanvaardbaar woon- en leefmilieu voor het bestaand pand op de Zittard 8 niet meer worden gegarandeerd. Dit pand met bijbehorend perceel zal de bestemming 'Groen' krijgen, waarbij de woonfunctie zal vervallen. De gemeente is op dit moment in gesprek met de eigenaar van de woning om te komen tot aankoop van de percelen.
- In het akoestisch onderzoek zijn abusievelijk onjuiste etmaalintensiteiten voor de autonome situatie 2011 gehanteerd. Uit een nacontrole volgt echter dat de conclusie niet wijzigt en er geen sprake is van een reconstructie in de Wet geluidhinder voor zowel variant 3 (aanleg Zilverbaan tot de Knegselweg) als variant 4 (aansluiting van de Zilverbaan op de Kempenbaan). Daarnaast volgt uit de controle dat er op de omliggende wegen een maximale toename is van 85% en 2.6 dB voor variant 3 en 2.3 dB voor variant 4. Deze toenames zijn geringer dan gerapporteerd in het akoestisch onderzoek zoals opgenomen in het ontwerp-bestemmingsplan. Deze conclusies zullen in de toelichting van het bestemmingsplan worden verwerkt.
- In het akoestisch onderzoek is bij de berekeningen geen rekening gehouden met het aanbrengen van zeer stil asfalt op de Eindhovensebaan. De aanpassingen in het akoestisch onderzoek zullen leiden tot vermindering van de geluidbelasting aan de Eindhovensebaan. Het akoestisch onderzoek zal hierop worden aangepast.

- In paragraaf 4.4 van de toelichting staat vermeld dat Zittard 5 onttrokken zal worden aan de woonbestemming, omdat de bestemming 'verkeer' op het betreffende pand zal worden gelegd. Abusievelijk is niet gemeld dat dit ook van toepassing is voor het pand Zittard 7, terwijl dit wel op de verbeelding inzichtelijk was. Dit zal in de toelichting van het bestemmingsplan worden aangepast.

Het nieuwe akoestische onderzoek zal in bijlage 3 van de toelichting van het bestemmingsplan worden toegevoegd, waarbij tevens de hierop betrekking hebbende paragraaf (paragraaf 4.4) in de toelichting zal worden aangepast.

f. Door de aanpassingen in het akoestisch onderzoek, zoals vermeld onder sub e, wijzigt eveneens:

- de geluidsverstoring van de Zilverbaan op de omliggende ecologische hoofdstructuur. De berekeningen omtrent de EHS-aantasting zijn hierop aangepast in de bijlagen 6 en 12. Omdat in voorliggend bestemmingsplan ruimschoots voldaan wordt aan de compensatieverplichtingen van de ecologische hoofdstructuur, treden er geen wijzigingen op ten aanzien van de bestemmingen natuur;
- bijlage 5, waarin de 48 dB-contour is opgenomen.

g. In de bijlagen 6 en 12 wordt aangegeven dat een aantal percelen nabij de Poelenloop of Rijt ingezet zullen worden voor natuurcompensatie, namelijk de percelen met de kadastrale nummers 57, 58 en 3436. Zoals in de toelichting is aangegeven zullen deze percelen echter niet ingezet worden voor de compensatieverplichtingen, maar voor de rood-met-groen regeling. De betreffende percelen zullen in het voorliggende bestemmingsplan, overeenkomstig het gestelde in de toelichting van het bestemmingsplan, niet meer berekend worden bij de natuurcompensatie. Bijlagen 6 en 12 worden hierop aangepast.

h. Op de kaart '(Geluids)verstoring EHS t.g.v. Zilverbaan', behorende bij de Gebiedsvisie, is slechts een gedeelte van het perceel met het kadastrale nummer 311 aangeduid als gebied waar compensatie plaats zal vinden. De bedoeling is echter om dit perceel, ten oosten van de toekomstige Zilverbaan, wel mee te nemen in de compensatieverplichting zoals ook op de verbeelding van het bestemmingsplan is aangegeven. De betreffende kaart zal hierop worden aangepast.

i. Paragraaf 4.9 'Archeologie en cultuurhistorie' zal aangepast worden op basis van de huidige inzichten.

3.2. Regels

a. In de artikelen 3.1 en 4.1 zal specifiek worden opgenomen dat binnen de bestemming 'Groen' en 'Natuur' eveneens mogen worden gerealiseerd: kunstwerken, voorzover dit de aanzet van de kunstwerken binnen de bestemming verkeer betreft.

b. In artikel 3 (Groen) zal de bouwhoogte voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gesteld worden op maximaal 4 meter. Hiermee wordt aangesloten op de bouwhoogte voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, binnen de bestemming 'Natuur'.

c. In artikel 4.3.2. zal worden opgenomen dat geen omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden hoeft te worden aangevraagd (uitzondering op verbod) indien het werken of werkzaamheden betreft welke onderdeel zijn van en benodigd zijn ten behoeve van de realisering van kunstwerken binnen de bestemming 'Verkeer'.

d. In artikel 5.1 zal specifiek worden opgenomen dat binnen de bestemming 'Verkeer' ook voorzieningen ten behoeve van het openbaar vervoer mogen worden gerealiseerd.

e. Met de inwerkingtreding van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) op 1 oktober 2010 worden de aanlegvergunning en de binnenplanse ontheffing als instrumenten van het bestemmingsplan onderdeel van de omgevingsvergunning. In een bestemmingsplan onder de Wabo wordt niet meer gesproken van bijvoorbeeld ontheffingsregels, maar van 'afwijkingsregels'. Er wordt niet meer gesproken over een aanlegvergunning maar over een 'omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden'. Het ontwerp-bestemmingsplan zal aan deze nieuwe terminologie worden aangepast. Ook procedureregels zoals opgenomen in het ontwerp-bestemmingsplan, welke in de Wabo worden geregeld, zullen niet meer worden opgenomen.

f. De opgenomen wijzigingsbevoegdheid in het ontwerp-bestemmingsplan betreft een algemene standaard wijzigingsbevoegdheid. De wijzigingsbevoegdheid geeft alle ruimte aan het college om bestemmingen te wijzigen. Omdat deze mogelijkheid voor voorliggend bestemmingsplan naar verwachting nooit gebruikt zal worden (het bestemmingsplan heeft immers specifiek betrekking op het realiseren van een bepaalde weg) zal artikel 12.1 als volgt worden aangepast:

'12.1 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen de bestemmingsgrenzen met maximaal 5 meter verschuiven en de grenzen van (functie)aanduidingen op de verbeelding zodanig wijzigen, dat de geldende oppervlakte van de bij wijziging betrokken vlakken met niet meer dan 10% wordt verkleind of vergroot en de grenzen daarbij met niet meer dan 5 meter worden verschoven.'

Het afwegingskader om gebruik te maken van de wijzigingsbevoegdheid, zoals vermeld in artikel 12.2, op basis waarvan een evenredige belangenafweging plaats dient te vinden, blijft ongewijzigd.

3.3. Verbeelding

a. Conform het gestelde in paragraaf 3.1, sub e, van voorliggende nota zullen de percelen Zittard 7 en 8, voorzover niet gelegen in het ontwerp-bestemmingsplan, in het plangebied van voorliggend bestemmingsplan worden betrokken en de bestemming 'Groen' krijgen.

b. Ten behoeve van de aanzet van de voetgangersbrug in het noordelijk gedeelte van het plangebied zal het plangebied ter hoogte van de geplande voetgangersbrug vergroot worden. Omdat op deze gronden de aanzet van de voetgangersbrug begint, is het noodzakelijk om voor deze gronden een daartoe toegespitste bestemming met bebouwingsregels op te nemen. Het betreft een strook grond aan weerszijden van de verkeersbestemming met een breedte van ongeveer 10 meter en een lengte van ongeveer 15 meter. Het betreft de (gedeeltelijke) percelen met de volgende kadastrale nummers: 314, 1144 en 311 aan de oostzijde van de geprojecteerde Zilverbaan en de (gedeeltelijke) percelen 314 en 317 aan de westzijde. Deze gronden zullen de bestemming 'Natuur' krijgen.

BIJLAGE I

Bijlage I: behorend bij raadsstukken vaststelling bestemmingsplan "Zilverbaan, fase 2 Westelijke Ontsluitingsroute"

De Rechtspraak, Rechtbank 's-Hertogenbosch
t.a.v. Sector Bestuursrecht
Postbus 90125
5200 MA 's-Hertogenbosch

4 SEP 2009

datum : 4 september 2009 behandeld door : mw. M. Yucesan
uw kenmerk : 09 / 2586 BESLU V35 afdeling : Maatschappelijke en Stedelijke Ontwikkeling
BB
uw brief van : telefoon : (040) 25 84 398
ons kenmerk : banknummer : 12.63.26.940
bijlage : 1
onderwerp : Verweerschrift inzake beroep van M.D.M. van Vlerken-van Iersel en de heer mr. L.A.M. van Vlerken, Sint Janstraat 50, 5507 ND Veldhoven

Geachte mevrouw/heer,

Hierbij doen wij u ons verweerschrift toekomen in het kader van het beroepschrift van mevrouw M.D.M. van Vlerken-van Iersel en de heer mr. L.A.M. van Vlerken, Sint Janstraat 50, 5507 ND Veldhoven gericht tegen het projectbesluit "Oerle-Zuid, eerste fase Zilverackers", zoals dit door ons college op 19 mei 2009 is genomen.

Eerder ingediende inspraakreacties en zienswijzen:

In het beroepschrift wordt verwezen naar de eerder ingediende inspraakreacties en zienswijzen op het projectbesluit Oerle-Zuid, Plan MER-West, het ontwerp-bestemmingsplan Veldhoven-West en de MER Veldhoven-West. Wij zien geen aanleiding om inhoudelijk wederom op deze inspraakreacties en zienswijzen in te gaan om herhalingen te voorkomen. Wij willen u dan ook verwijzen naar hetgeen hierover is opgemerkt in een eerder stadium. Voor de duidelijkheid hebben wij de beantwoording van de inspraakreacties en zienswijzen bijgevoegd (zie bijlage 1).

Totstandkomingsgeschiedenis projectbesluit:

Ten aanzien van de opmerkingen van appellanten over de totstandkoming van het projectbesluit in relatie tot het Masterplan Veldhoven-West, de Structuurvisie Zilverackers en de Ruimtelijke Structuurvisie Veldhoven willen wij het volgende opmerken. De basis voor de ruimtelijke ontwikkeling ten westen van de bebouwde kom van Veldhoven is gelegen in het Masterplan Veldhoven-West, zoals dit door de gemeenteraad in mei 2007 is vastgesteld. De nadere invulling van het gebied Oerle-Zuid heeft vervolgens plaatsgevonden in een stedenbouwkundig plan, wat vertaald is in het in september 2008 ter inzage gelegde ontwerp-projectbesluit voor Oerle-Zuid. Omdat het stedenbouwkundig plan rondom Oerle-Zuid gereed was, werd er geen aanleiding gezien om de ruimtelijke ontwikkeling in Oerle-Zuid nog expliciet mee te nemen in de Structuurvisie Zilverackers (zie ook de plangrens van de Structuurvisie Zilverackers). De ontwikkeling in Oerle-Zuid is in de planontwikkeling beschouwd als

zijnde vaststaand en onveranderd beleid. De verfijning van het Masterplan Veldhoven-West ten aanzien van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling ten westen van Veldhoven, die heeft plaatsgevonden in de Structuurvisie Zilverackers, raakt verder dus niet de ontwikkeling in Oerle-Zuid. Ook de opmerkingen van appellanten inzake de Ruimtelijke Structuurvisie Veldhoven in relatie tot Oerle-Zuid doen niet terzake.

De verwijzingen van appellanten naar het 'wegvallen' van de voorgenomen woningbouw in het westelijk deel van Oerle en het daarbij verminderen van het aantal te realiseren woningen van 600 naar 300 woningen doet hier verder niet aan af. De gronden van Oerle Noord-West maken immers geen deel uit van voorliggend projectbesluit en hebben verder ook geen gevolgen voor de ontwikkeling van Oerle-Zuid. Overigens is het van belang om hier nog op te merken dat de ontwikkeling in Oerle Noord-West volgens het bepaalde in de Structuurvisie Zilverackers enkel gewijzigd is ten aanzien van de invulling van het gebied. Zo is afgezien van het realiseren van woningen op deze locatie, maar is in de Structuurvisie Zilverackers wel gekozen voor een *stedelijke ontwikkeling* op deze locatie. Voor het gebied Oerle Noord-West is immers een groter gebied aangewezen voor te verplaatsen bedrijven. De lokalisering van deze bedrijven ten noord-westen van Oerle, aan de rand van Veldhoven, vinden wij een zeer geschikte en passende ruimtelijke invulling.

Meiveld 1

5501 KA Veldhoven

Postbus 10101

5500 GA Veldhoven

T 040-258 44 11

F 040-254 13 95

E gemeente@veldhoven.nlI www.veldhoven.nl

Inspraak:

Gelet op het voornoemde zijn wij van mening dat er gelet op de ontwikkelingen die zich afspelen buiten het plangebied van het projectbesluit Oerle-Zuid, ook geen nieuwe gelegenheid hoeft te worden gegeven voor inspraak.

Ook het ontdekken van een dassenburcht is geen aanleiding voor het bieden van een nieuwe inspraakgelegenheid. Het gestelde door appellanten, dat dit van belang is voor een goede belangenafweging en voor de gemaakte keuzes ten aanzien van de natuurwetgevingsaspecten, onderschrijven wij niet.

In november 2008 is een dassenburcht in het plangebied gevonden, daarbij is tevens gebleken dat de burcht recentelijk in gebruik is geweest. Uit de vondst van deze dassenburcht volgde dat het stedenbouwkundig plan voor Oerle-Zuid niet kon worden uitgevoerd zonder nadere maatregelen te treffen. Hiertoe zijn een aantal oplossingen nader onderzocht en is als oplossing voor het probleem gekozen voor een alternatief tracé van de Verlengde Heerbaan waarbij het tracé in noordelijke richting wordt verschoven, op voldoende afstand van de dassenburcht. Doordat er geen sprake is van een wezenlijk ander plan of een plan dat naar aard en omvang grotendeels is gewijzigd ten opzichte van het oorspronkelijk plan, wordt een nieuwe inspraakmogelijkheid niet nodig geacht. Het verschuiven van de nieuwe Verlengde Heerbaan doet immers geen afbreuk aan de oorspronkelijke stedenbouwkundige opzet van het plangebied Oerle Zuid en/of Zilverackers in zijn geheel. De oppervlakte van het gebied blijft gelijk, alleen de functies en bestemmingen verschuiven in het zuidelijke deel. Het nieuwe stedenbouwkundige plan leidt overigens zelfs tot een betere inpassing in de landschappelijke situatie.

Dassenburcht:

Appellanten gaan in het beroepschrift in op de belangenafweging die heeft plaatsgevonden en de gemaakte keuzes met betrekking tot de aangetroffen dassenburcht. Hierover willen wij het volgende opmerken.

Gedurende 2008 en 2009 hebben meerdere onderzoeken plaatsgevonden naar het vóórkomen van deze soort in het gebied. De oude burchtlocatie waar in het najaar van 2008 de prent en de haren zijn aangetroffen, blijkt op dit moment niet als burchtlocatie voor dassen in functie. Gedurende de maanden juni en juli 2009 is door meerdere ecologen (waaronder een bezoek mét de dassenwerkgroep Noord-Brabant) een grootschalig gebied onderzocht op enige sporen van de soort (burchten, prenten,

haren aan prikkeldraad, uitwerpselkuiltjes, krabsporen, krabbomen). Er is geconcludeerd dat er op dit moment geen populatie in het gebied aanwezig is. Feit blijft echter wel dat er prenten zijn aangetroffen. Op basis hiervan is de conclusie getrokken dat het hier mogelijk gaat om een zwervend dier op zoek naar een geschikt vestigingsgebied. Tevens is bepaald dat de bossen en de open gebiedsdelen (akkers, weilanden) geschikt zijn als leefgebied. Om een verbeterslag te maken voor deze soort, zodat deze zich in de toekomst in het gebied als populatie zou kunnen vestigen, wordt er binnen het groenstructuurplan Zilverackers (zie ook het gestelde hieronder) een geschikt leefgebied gecreëerd. Gelet op het voornoemde zijn wij van mening dat de belangenafweging ook ten aanzien van de natuuraspecten voldoende is geweest. De opmerking van appellanten dat er in het kader van de aangetroffen dassenvoetprent te weinig onderzoek is verricht, is volstrekt onjuist. Er zijn in 2008 en in 2009 vijf onderzoeksdagen geweest om te concluderen dat er op dit moment geen populatie aanwezig is en dat de waarneming van prenten en haren afkomstig zijn van een zwervend dier.

Meiveld 1

5501 KA Veldhoven

Postbus 10101

5500 GA Veldhoven

T 040-258 44 11

F 040-254 13 95

E gemeente@veldhoven.nlI www.veldhoven.nl

Aantasting EHS:

Ten aanzien van de opmerkingen van appellanten over de aantasting van de EHS en het ontbreken van een samenhangende visie in de kwalitatieve en kwantitatieve meerwaarde willen wij het volgende opmerken. In de afzonderlijke planologische besluiten die spelen binnen het gebied van Zilverackers (zoals het projectbesluit 'Oerle-Zuid, eerste fase Zilverackers', het ontwerp-bestemmingsplan 'Verlengde Oersebaan, 1^e fase Westelijke Ontsluitingsroute' en het ontwerp-bestemmingsplan 'de drie dorpen, 2^e fase Zilverackers') wordt uitdrukkelijk aandacht besteed aan de vereiste natuurcompensatie. Om er daarnaast voor te zorgen dat er een samenhangende visie blijft bestaan tussen de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen in Zilverackers in combinatie met het zorgen voor goede leefgebieden, GHS, natuur en dergelijke is het concept-Groenstructuurprogramma voor heel Zilverackers opgesteld. Dit concept-Groenstructuurprogramma zal zijn beslag gaan krijgen in een "groen" bestemmingsplan. In het Groenstructuurprogramma worden randvoorwaarden gegeven met betrekking tot leefgebieden, GHS, natuur e.d. en hoe een en ander in het bestemmingsplan moet worden vastgelegd. Het Groenstructuurprogramma biedt de voorgeschreven samenhangende visie voor een kwalitatieve en kwantitatieve benadering van het groen. De voorgestelde compensatie in het kader van Oerle-zuid maakt uiteindelijk deel uit van een aanpak waarbij door ligging en inrichting gekozen wordt voor een opgewaardeerd en meer robuust samenhangend stelsel van natuurgebieden en verbindingen daartussen, waarbij de nadruk zal liggen op kleinschaligheid.

Alternatieve locatie:

De verwijzing van appellanten naar het realiseren van een alternatieve locatie, zijnde de locatie Heikantsebaan, is voor ons aanleiding het volgende hierover op te merken. Ten eerste is de onderbouwing van de locatiekeuze op het grondgebied van de gemeente Veldhoven al opgenomen in hoofdstuk 3 van de MER Veldhoven-West (deel A).

Daarnaast is, gelet op de ligging van de drie dorpen, een uitbreiding van Oerle aan de zuidzijde bovendien een logische ruimtelijke keuze. Wij zien niet in waarom een uitbreiding aan de noordzijde van Oerle een ruimtelijk meer geschikte locatie zou zijn. Juist door een ontwikkeling in Oerle Zuid wordt er een betere ruimtelijke aansluiting gezocht met de 'drie dorpen in het groen'. Dit ook met het oog op de noodzakelijke realisatie van de Westelijke Ontsluitingsroute in het kader van de te realiseren drie dorpen. Verder is de locatie aan de Heikantsebaan in de Ruimtelijke Structuurvisie Veldhoven aangewezen als 'zoekzone afronding'. Deze locatie zou dus kunnen voorzien in een mogelijke toekomstige afronding, maar is geen vergelijkbare woningbouwlocatie met Oerle-Zuid.

De constatering van appellanten dat bij het benutten van de woningbouwlocatie Heikantsebaan er geen grondslag meer overblijft voor de gewenste westelijke omleiding om Oerle onderschrijven wij ook niet. De omleiding rondom Oerle-West dient namelijk niet alleen ter ontsluiting van Oerle-Zuid, maar voorziet ook in de ontsluiting van het bedrijventerrein Habraken, de toekomstige ontwikkeling in Oerle Noord West, en draagt zorg voor het oplossen van knelpunten in de kom van Oerle.

Kleinschalig landschap:

De opmerking van appellanten dat het kleinschalige landschap (door appellanten omcirkeld in bijlage 19B) in zijn geheel beplant wordt met bos en dat daarmee de kleinschaligheid verloren gaat, is onjuist. Het nu open landschap, met her en der een klein bosgebied, zal met coulissen (stroken bos) en open kleinschalige percelen worden ingericht. Deze percelen zullen in beheer zijn met grote of kleine grazers om de openheid en de te creëren kleinschaligheid te behouden. Uit de historische atlas (1838-1857) is ook op te merken dat hier vroeger bosgebied gelegen heeft met bosstroken als coulissen. Door de inrichting gaat dus geen kleinschalig landschap verloren, maar wordt juist voorzien in nieuw kleinschalig landschap. De huidige maïsakkers en andere bouwlanden (waaronder ook een coniferenaanplant) maken plaats voor grazige bloemrijke percelen met bosstroken. De visuele openheid (doorkijk) wordt verminderd: kenmerkend voor kleinschalige landschappen.

Uitgevoerde werkzaamheden:

De opmerkingen van appellanten over de uitgevoerde werkzaamheden in het plangebied van het projectbesluit 'Oerle-Zuid, eerste fase Zilverackers' doen in het kader van de gevolgte projectbesluitprocedure niet ter zake, daarom wordt daarop door ons niet inhoudelijk gereageerd.

Soorten:

Ten aanzien van de opmerkingen van appellanten over de steenuil, hazelworm, zwarte specht, vleermuizen en knoflookpad het volgende:

Steenuil:

Het onderzoek naar de aanwezigheid van de steenuil is uitgevoerd conform de SOVON richtlijnen. Als een ecologisch adviesbureau werkt conform deze geaccepteerde richtlijnen en daarmee de juiste methode toepast, is de kans niet groot dat er steenuilen in de optimale onderzoeksperiode worden gemist. Daarnaast is in 2009 ook een onderzoek verricht naar het voorkomen ervan en zijn dezelfde twee territoria aangetroffen. Daarnaast is een langdurige monitoring afgesproken voor het gebied. Hierbij gaat het om een monitoring van bijzondere natuurwaarden, inclusief broedvogels waaronder de Steenuil.

De opmerking dat het leefgebied slechter wordt door de ontwikkeling is onjuist. De nu als intensieve akkerlanden in gebruik zijnde percelen en de aanwezige weilanden zullen straks worden ingericht en beheerd als bloemrijke grazige weiden waar meer insecten op af komen. Daarnaast worden verbindingen gelegd tussen de nu lastig bereikbare gebieden.

Overigens biedt de Flora- en faunawet wel een ontheffingsgrond, namelijk mits er voldoende geschikt leefgebied in de directe nabijheid van het huidige leefgebied gemitigeerd wordt. De wetgeving is op dit punt bijgesteld, waarin deze regel is toegevoegd. Mocht dit dus niet gebeuren, dan kan er geen ontheffing worden verleend.

Meiveld 1

5501 KA Veldhoven

Postbus 10101

5500 GA Veldhoven

T 040-258 44 11

F 040-254 13 95

E gemeente@veldhoven.nl

I www.veldhoven.nl

Hazelworm:

Hoewel de hazelworm in het verleden is waargenomen, is het moeilijk om onderzoek uit te voeren waaruit volgt waar de exacte locatie is waar de hazelworm voorkomt. Omdat de exacte vindplaats en populatiegrootte niet bekend is, kan er ook geen ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet worden gevraagd. Overigens willen wij nog wel opmerken dat bij de uitwerking van het plan rekening zal worden gehouden met het aanwezig zijn van de soort. In dit kader zullen wij voorzieningen treffen waarbij voorkomen wordt dat er ongemerkt dieren worden gedood. Hierbij kan gedacht worden aan het inrasteren van geschikte leefgebieden die behouden dienen te blijven.

Zwarte specht:

Door monitoring zal duidelijk moeten worden waar de holte zich precies bevindt. Daar waar de ligging van de zuidelijke randweg nu is gesitueerd gaat in ieder geval geen holte verloren. Dit is nader onderzocht en gerapporteerd in de Natuurtoets. Het leefgebied wordt inderdaad aangetast, maar het is de vraag in hoeverre deze soort zich daar veel van aantrekt. Het gebied wordt op dit moment immers ook al druk bezocht door loslopende honden en als crossgebied gebruikt voor Four Wheeldrives. Waarschijnlijk zal de soort zich, net als in gebieden op de Veluwe, aan kunnen passen aan de aanwezigheid van het autoverkeer. Voorts dient opgemerkt te worden dat het gehele omringende bosgebied en de gebieden ten zuidwesten van de locatie Oerle Zuid van dermate leeftijd zijn dat het geschikte leefgebied vele malen groter is dan alleen de strook bos ten zuiden van Oerle.

Bosuil:

Voor de bosuil geldt dat de nestlocatie, en daarmee het functioneel leefgebied niet is beschermd. Hiervoor geldt een omgevingscheck waarbij aangegeven dient te worden of er voldoende leefgebied en nestgelegenheden overblijven. Dit is het geval.

Vleermuizen:

Er wordt een ontheffing aangevraagd voor vleermuizen voor de (tijdelijke) vernietiging van vliegverbindingen. Door de inpassing van het groenstructuurprogramma wordt hier een verbetering in gemaakt. Op basis hiervan zullen immers meer gebieden door kleinschalige landschapselementen met elkaar worden verbonden. Daarnaast vindt monitoring plaats.

Knoflookpad:

Het is RAVON al langer bekend dat de knoflookpad in Toterfout voorkomt. De populatie groeit hier niet of slechts zeer langzaam. De afstand tussen de voortplantingspoel en het plangebied bedraagt ruim een kilometer. In het tussenliggende gebied is geen blijvend open water aanwezig; er liggen voornamelijk droge, intensief gebruikte agrarische percelen en enkele wegen. Knoflookpadden komen alleen voor in gebieden waar voedselrijk water en open zandige bodems op korte afstand (tot 250 meter) van elkaar voorkomen. De actieradius van de knoflookpad bedraagt tussen de 600 en 800 meter. Nu in het plangebied en in het tussengebied geen blijvend open water aanwezig is en de actieradius van de soort beperkt is, ligt het niet in de lijn der verwachtingen dat de soort de oversteek maakt naar Oerle-zuid ter overwintering. Geschikte overwinteringsplekken voor de soort zijn onder meer bos- en akkergebieden met goed vergraafbare bodems. Dit soort gebieden is in de directe nabijheid van de poel veelvuldig voorhanden. Het is aannemelijk dat de soort gebruik maakt van deze nabijgelegen goed vergraafbare elementen, met name het westelijk gelegen bosgebied. Deze visie wordt nog versterkt door het feit dat de

Meiveld 1

5501 KA Veldhoven

Postbus 10101

5500 GA Veldhoven

T 040-258 44 11

F 040-254 13 95

E gemeente@veldhoven.nlI www.veldhoven.nl

soort de doorgaande weg van Zandoerle naar Oerle moet oversteken, hetgeen een groot obstakel vormt.

Werkprotocollen:

Verder willen wij ten aanzien van de verschillende voorkomende soorten aangeven dat vooruitlopend op de goedkeuring en voortgang van het proces voor sommige soorten werkprotocollen opgesteld dienen te worden. Dit zal in het kader van de ontheffingsaanvraag worden geëist.

Meiveld 1

5501 KA Veldhoven

Postbus 10101

5500 GA Veldhoven

Vliegtuigbewegingen Eindhoven Airport:

Ten aanzien van de opmerkingen van appellanten over het mogelijk verhogen van het aantal vliegtuigbewegingen op Eindhoven Airport willen wij aangeven dat over dit onderwerp op dit moment nog geen besluitvorming heeft plaatsgevonden. Vandaar dat dit verder geen onderlegger is van voorliggend projectbesluit. Uitgangspunt voor voorliggend projectbesluit is het regionale akkoord om woningen te bouwen tot maximaal de 35 kE-contour. Hier wordt in voorliggend projectbesluit aan voldaan.

T 040-258 44 11

F 040-254 13 95

E gemeente@veldhoven.nl

I www.veldhoven.nl

Woningbouwbehoefte:

In het beroepschrift van appellanten wordt aangegeven dat de woningbouwbehoefte voor Veldhoven-West en Oerle-Zuid in het bijzonder onvoldoende onderzocht en onderbouwd is. Wij zijn van mening dat door de realisering van 300 woningen in Oerle-Zuid een eerste belangrijke bijdrage wordt geleverd aan de substantiële woningbouwtaak die de gemeente Veldhoven heeft. Zo is in het Regionaal Structuurprogramma bepaald dat de gemeente Veldhoven in de periode 2005-2030 maar liefst 5.610 woningen dient te realiseren. In dit aantal te realiseren woningen is ook rekening gehouden met de BOR-afspraken, waarbij wij in de periode 2010 – 2029 2.000 woningen voor Eindhoven dienen te bouwen. De te realiseren 300 woningen in Oerle-Zuid zijn dus hard nodig om aan onze taakstelling te kunnen voldoen. Daarnaast is het ook nog van belang te verwijzen naar de provinciale bevolkings- en woningbehoefteprognoses uit 2008. Uit deze prognoses volgt dat er een flinke groei is voor Veldhoven ten opzichte van de vorige prognose uit 2005. Hieruit volgt dat volgens de prognoses ten aanzien van de demografische ontwikkelingen de gemeente Veldhoven juist wel dient te bouwen, in tegenstelling tot hetgeen appellanten verwoord in zijn beroepschrift.

De opmerking van appellanten dat er goede mogelijkheden zijn om binnen de nu ongewilde delen van sommige Veldhovense wijken nieuwbouw te creëren is een onvolledige redenatie. Waar bij deze stelling immers niet op wordt ingegaan is de bepaling dat ten aanzien van de BOR-afspraken het gaat om de netto-toevoeging van woningen. Worden in een bestaande wijk woningen gesloopt, dan zal dit aantal netto dienen te worden teruggebouwd.

Economische haalbaarheid:

Appellanten geeft in zijn beroepschrift verder aan dat er twijfels bestaan over de economische haalbaarheid, gelet op het verminderen van het aantal woningen in Oerle van 600 naar 300 woningen. Zoals wij ook al in het kader van de zienswijzen hebben aangegeven bestaat er geen reden om er van uit te gaan dat de ontwikkeling economisch niet haalbaar zou zijn. Bovendien willen wij hierbij vermelden dat de vermindering van het aantal woningen in Oerle niet leidt tot het niet economisch haalbaar zijn van de plannen rondom Zilverackers, helemaal niet omdat de 300 woningen nu op een andere locatie in Zilverackers worden voorzien. De conclusie blijft dat de economische uitvoerbaarheid gewaarborgd is.

Luchtkwaliteit:

Ter aanvulling op het reeds in het kader van de weerlegging van de zienswijze van appellanten gestelde ten aanzien van de luchtkwaliteit willen wij het volgende mededelen.

In de MER en het Luchtkwaliteitsonderzoek Veldhoven-West (16 september 2008) van Arcadis, die beiden de totale ontwikkeling beschrijven, blijkt dat de complete ontwikkeling van Veldhoven-West, woningbouw en ontsluitingsstructuur, niet leidt tot overschrijding van de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit. Opgemerkt kan nog worden dat de door appellanten genoemde projecten (blz. 20) die niet tot Veldhoven-West/Zilverackers behoren in de gehanteerde verkeersgegevens zijn meegenomen. Dit betekent dat het aspect luchtkwaliteit de ontwikkeling niet in de weg staat. Wat appellanten verder nog aanhaalt over het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) is hier totaal niet aan de orde. Het totale project Veldhoven-West (dus ook Oerle-Zuid) is onder IB-nr 583 opgenomen als 'in betekenende mate project' in het inmiddels op 1 augustus j.l. in werking getreden Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit betekent dat het project op grond van luchtkwaliteitseisen doorgang kan vinden en dat (eventuele) nadelige gevolgen voor de luchtkwaliteit gecompenseerd worden door generieke maatregelen uit het NSL.

Tot slot is de veronderstelde verslechtering op 'micro-niveau', wat hier ook van zij, gelet op het bovenstaande niet van belang.

Meiveld 1

5501 KA Veldhoven

Postbus 10101

5500 GA Veldhoven

T 040-258 44 11

F 040-254 13 95

E gemeente@veldhoven.nlI www.veldhoven.nl*Geluid:*

De conclusie van het laatste akoestisch onderzoek (11 mei 2009) houdt in dat bij de woningen aan de Sint Janstraat voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarde. De noodzakelijke geluidwal is op de plankaart opgenomen. In het kader van de uitvoering zal het vereiste stillere wegdektype worden gebruikt en zal het snelheidsregime in het kader van het akoestisch onderzoek worden bepaald.

Verkeer:

In het beroepschrift geven appellanten aan de voorkeur te hebben om de rotonde Verlengde Heerbaan meer in zuidoostelijke richting aan te leggen. Een verschuiving van de rotonde naar zuidoostelijke richting heeft niet de voorkeur, aangezien in dat geval de twee rotondes te dicht bij elkaar worden gesitueerd, wat verkeerstechnisch niet ideaal is. Door de huidige geplande locatie van de rotonde is er sprake van een acceptabele afwikkeling van het verkeer en biedt het tevens een verkeersveilige ontsluiting.

In de huidige situatie is de Sint Janstraat ontsloten via de rotonde met de Sondervick op de Heerbaan.

In de toekomstige situatie wordt de Heerbaan doorgetrokken en is het nog steeds wenselijk dat de Sint Janstraat wordt aangesloten op de Heerbaan, aangezien dit een belangrijke ontsluitingsweg is van Oerle.

Vanwege het doortrekken van de Heerbaan is het niet meer mogelijk om de huidige aansluiting van de Sint Janstraat op de rotonde met de Sondervick te handhaven. De Heerbaan wordt immers de "4de" tak van de rotonde.

Gezien de wens om de Sint Janstraat toch op de Heerbaan aan te sluiten, ontstaat er dus een tweede kruispunt op de Heerbaan naast de huidige rotonde met de Sondervick. Vanwege uniformiteit en verkeersveiligheid dient dit tweede kruispunt, de Sint Janstraat-Heerbaan, vormgegeven te worden via een rotonde.

Aangezien de Heerbaan een belangrijke ontsluitingsweg is met een stroomfunctie dient die Heerbaan een zo groot mogelijke capaciteit te hebben. Binnen de bebouwde

kom bepalen het aantal kruispunten en de afstand daartussen de capaciteit van de weg. Het is daarom belangrijk de rotondes Sondervick-Heerbaan en Sint Janstraat-Heerbaan zo ver mogelijk uit elkaar te leggen. Gezien het bos en de ligging van de wegen is de situering van de rotonde zoals voorzien in het ontwerpbestemmingsplan de meest haalbare. Iedere verschuiving richting de Sondervick zal een verslechtering betekenen temeer omdat er dan ook meer scherpere bochten in het tracé komen te liggen die nadelig zijn voor de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling..

Uitwerking:

Daarnaast willen wij hier nog vermelden dat wij ten aanzien van de uitwerking van onder andere de aarden wal graag in contact willen treden met appellanten om te bezien of deze uitwerking aansluit bij de wensen van appellanten. Wij zijn echter van mening dat de uitwerking verder nog niet hoeft te worden vastgelegd in voorliggend projectbesluit, aangezien hierin de planologische mogelijkheden worden vastgelegd maar nog niet de uitvoering hiervan.

Conclusie:

Gezien het bovenstaande en gezien de weerlegging van het beroep zijn wij van mening dat appellanten door het projectbesluit "Oerle-Zuid, eerste fase Zilverackers" niet op een onevenredige wijze in hun belangen worden aangetast en dat het projectbesluit op correcte wijze tot stand is gekomen.

Wij verzoeken u dan ook het beroep ongegrond te verklaren en het aangevochten besluit in stand te laten.

Hoogachtend,
HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN VELDHOVEN,
Namens hen,


A.A. den Braber
hoofd afdeling Maatschappelijke en Stedelijke Ontwikkeling

Meiveld 1

5501 KA Veldhoven

Postbus 10101

5500 GA Veldhoven

T 040-258 44 11

F 040-254 13 95

E gemeente@veldhoven.nl

I www.veldhoven.nl



Rechtbank 's-Hertogenbosch
Sector Bestuursrecht
Zitting 28 januari 2010 te 11.00 uur
Uw procedurenummer: 09 / 5911 BESLU V118

Inzake: verzoek om voorlopige voorziening mr. L.A.M. van Vlerken en mevrouw M.A.M. van Vlerken-van Iersel, inzake het besluit van de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) van 10 november 2009 tot afwijzing van de ontheffingsaanvraag van de Gemeente Veldhoven ten behoeve van de realisering van het projectbesluit 'Oerle-Zuid' van B&W van Veldhoven van 19 mei 2009

PLEITNOTITIE MR. A.J. COPPELMANS
(namens de Gemeente Veldhoven, vergunningaanvrager)

Edelachtbare heer, mevrouw,

1. Ervan uitgaande dat namens de minister van LNV reeds de afwijzing van de voorlopige voorziening en ongegrondheid van het bezwaar is toegelicht, en herhaling niet wenselijk is, volgen hier namens de Gemeente als derde (partij) nog enige opmerkingen.
2. De minister van LNV heeft de aanvraag om ontheffing afgewezen (niet verleend) omdat geen sprake is van overtreding van de verbodsbepalingen van de Ffw. De voorgenomen werkzaamheden kunnen zonder ontheffing worden uitgevoerd. Reeds de aard van dit besluit maakt dat de heer en mevrouw Van Vlerken geen belang, en zeker geen spoedeisend belang bij een voorlopige voorziening hebben.
3. Vandaag precies een week geleden is bij de meervoudige kamer van (de sector bestuursrecht van) uw rechtbank het beroepschrift van de heer en mevrouw Van Vlerken tegen het projectbesluit van 19 mei 2009 behandeld. Daarbij zijn de noodzaak van het woningbouwplan Oerle-Zuid en de urgentie om spoedig van start te kunnen gaan, de alternatieven die onderzocht en afgewogen zijn en de belangen van derden alsmede de naleving van sectorale wetten zoals de Ffw besproken. Het is van belang om dat nog eens in ogenschouw te nemen, aangezien de heer en mevrouw Van Vlerken in hun vandaag te behandelen verzoek om voorlopige voorziening – uitsluitend – verwijzen naar hun bezwaarschrift gericht tegen het bestreden besluit van de minister van LNV, welk bezwaarschrift weer verwijst naar argumenten die zijn aangedragen in de zienswijze- en beroepsfase ter zake het projectbesluit.

U hebt gezien dat vele studies, onderzoeken, panelbijeenkomsten en andere raadplegingen bij inwoners in Veldhoven en overige belanghebbenden (waaronder ook de Brabantse Milieufederatie, IVN en andere milieubelangenbehartigers) uiteindelijk op 19 mei 2009 hebben geleid tot het projectbesluit Oerle-Zuid. U hebt ook gezien dat de Gemeente talrijke studies (zie p. 14 aanvraag) naar flora en fauna heeft laten verrichten en nog altijd verricht, ook specifiek voor de in de aanvraag genoemde das, vleermuizen en boerenwaluw. Daarmee is het éérste planologische besluit ten behoeve van de verstedelijkingsopgave die de gemeente Veldhoven met het Rijk, de Provincie Noord-Brabant en in SRE-verband (een publiekrechtelijk



lichaam op grond van de Wet gemeenschappelijke regelingen) ten behoeve van woningbouw is overeengekomen, tot stand gekomen.

4. De minister van LNV heeft de aanvraag overeenkomstig de protocollen uitgebreid getoetst. Daarbij is geconcludeerd dat voldoende onderzoek is gedaan om tot inhoudelijke beoordeling te komen.

De gemeente is van oordeel dat het besluit zorgvuldig is voorbereid, dat voldoende is gemotiveerd dat geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de in de aanvraag betrokken soorten en dat is aangetoond dat sprake is van dwingende redenen van openbaar belang die geen andere bevredigende oplossing mogelijk maken. Verder zijn alternatieven beschouwd en is het belang van de ingreep (het bouwproject en de weg) duidelijk gemaakt door de Gemeente en aanvaard.

Alleen hetgeen in de ontheffing is opgenomen kan immers bij de beoordeling van de ontheffing aan de orde komen. De stellingen van de heer en mevrouw Van Vlerken m.b.t. de steenuil, spechten, hazelworm en knoflookpad missen reeds om die reden – wat er verder ook zij van hun stellingen – feitelijke grondslag.

De Gemeente stelt verder dat het projectbesluit ten behoeve waarvan ontheffing is gevraagd als een gegeven moet worden beschouwd. Dat dit projectbesluit nog niet onherroepelijk is (uw rechtbank heeft ter zitting van 21 januari 2010 aangegeven binnen de gebruikelijke termijn, derhalve uiterlijk 4 maart 2010, uitspraak te zullen doen) doet daaraan niet af.

Thans ligt slechts de ontheffing, in het licht van het – dwingendwettelijke en beperkte – toetsingskader van de Ffw, ter beoordeling voor.

De gronden van beroep van de heer en mevrouw Van Vlerken tegen het projectbesluit kunnen om die reden in deze procedure niet aan de orde komen.

Uit artikel 75 Ffw wordt duidelijk dat bij de beoordeling van de vraag of een ontheffing kan worden verleend (slechts) beoordeeld moet worden of met de ingreep geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort. Van soorten genoemd op bijlage IV van de Habitatrictlijn (in casu dus de in de aanvraag genoemde dieren) geldt als aanvullende voorwaarde dat ontheffing slechts kan worden verleend wanneer geen andere bevredigende oplossing bestaat met het oog op dwingende redenen van openbaar belang met inbegrip van redenen van sociale of economische aard. De heer en mevrouw Van Vlerken hebben niet aannemelijk gemaakt dat hieraan niet wordt voldaan.

5. De verstedelijkingsnoodzaak en de enorme investeringen (in geld en mensen) die de gemeente de afgelopen acht jaren in de realisering van dit woningbouwproject en de ontsluitingsweg heeft gedaan, maken dat de belangen van de gemeente zwaarder moeten wegen dan de belangen van appellanten bij uitstel van het project. Dát de Ffw aan de verwezenlijking van het project in de weg staat, blijkt immers niet. Ook op inhoudelijke gronden dient het verzoek te worden afgewezen.

A.J. Coppelmans,
gemachtigde.

Pleitnotities

van

de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

(gemachtigde: mr.drs. J.C.Q. Bult)

inzake het verzoek om een voorlopige voorziening van

mr. L.A.M. van Vlerken en M.D.M. van Vlerken-van Iersel te Oerle

Zitting:	Rechtbank 's-Hertogenbosch
Datum:	28 januari 2010
Tijdstip:	11.00 uur
Procedurenummer:	09 / 5911 BESLU V118

Geachte voorzieningenrechter,

Aan de orde is het verzoek om een voorlopige voorziening van de heer mr. L.A.M. van Vlerken en mevrouw M.D.M. van Vlerken-van Iersel te Oerle (hierna: verzoekers) inzake het besluit van de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (hierna: de minister) van 10 november 2009, houdende de afwijzing van de aanvraag van de gemeente Veldhoven voor een ontheffing in de zin van artikel 75, zesde lid, onderdeel c, van de Flora- en faunawet (hierna: Ffwet), met kenmerk FF/75C/2009/0238.bes.afw.avk.

Het verzoek

Verzoekers vragen u het besluit van de minister van 10 november 2009 te schorsen. Voor de gronden van het verzoek verwijzen verzoekers naar hun bezwaarschrift van 12 november 2009 gericht tegen dit besluit.

Het standpunt van de minister

Verzoek niet-ontvankelijk

De minister is van oordeel dat het verzoek niet-ontvankelijk dient te worden verklaard wegens het ontbreken van de gronden.

Ingevolge artikel 6:5, aanhef en onderdeel d, van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) wordt het bezwaar- of beroepschrift ondertekend en bevat tenminste de gronden van het bezwaar of beroep.

Artikel 6:6, aanhef en onderdeel a, van de Awb stelt dat het bezwaar of beroep niet-ontvankelijk kan worden verklaard, indien niet is voldaan aan artikel 6:5 of aan enig ander bij de wet gesteld vereiste voor het in behandeling nemen van het bezwaar of beroep, mits de indiener de gelegenheid heeft gehad het verzuim te herstellen binnen een hem daartoe gestelde termijn.

Artikel 8:81, vierde lid, van de Awb bepaalt dat de artikelen 6:5 en 6:6 van overeenkomstige toepassing zijn. Dit betekent dat het verzoek om een voorlopige voorziening moet voldoen aan dezelfde vereisten als een bezwaar- of beroepschrift, op straffe van niet-ontvankelijkheid.

Het op 22 december 2009 aan uw rechtbank gerichte verzoek bevat geen gronden. Daarmee is naar het oordeel van de minister niet voldaan aan de eis zoals gesteld in artikel 6:5, aanhef en onderdeel d, van de Awb. Voor zover verzoekers stellen wel gronden te hebben aangevoerd door te verwijzen naar de gronden van het bezwaarschrift van 12 november 2009, faalt deze stelling. Ook het bezwaarschrift bevat geen gronden en kan derhalve niet anders worden opgevat dan een pro forma bezwaarschrift. Voor de gronden van het bezwaar verwijzen verzoekers naar de bij brief van 23 oktober 2009 ingezonden stukken, te weten de zienswijze op het bestemmingsplan Oerle Zuid van 3 november 2008 en het beroepschrift tegen het projectbesluit Oerle Zuid van 27 juli 2009. De minister is van oordeel dat de ingezonden stukken geen gronden bevatten welke redelijkerwijs kunnen worden opgevat als gronden van het verzoek. De op 12 januari 2010 ontvangen gronden van bezwaar bevatten deze evenmin.

Niet valt in te zien waarom verzoekers niet in de gelegenheid waren om, zoals gesteld in artikel 6:5, aanhef en onderdeel d, in samenhang met artikel 8:81, vierde lid, van de Awb, de gronden van het verzoek aan te geven. De minister is van oordeel dat reeds op dit punt het verzoek geen kans van slagen heeft.

Geen onverwijlde spoed

Indien uw rechtbank van oordeel is dat het verzoek ontvankelijk moet worden verklaard, is de minister van oordeel dat het verzoek dient te worden afgewezen wegens het ontbreken van onverwijlde spoed.

Vooropgesteld dient te worden dat naar vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State enkel de soorten waarvoor ontheffing is aangevraagd bij de beoordeling van die ontheffing aan de orde kunnen komen. Derhalve ligt thans slechts het besluit houdende de afwijzing van de ontheffing met betrekking tot de das, gewone dwergvleermuis, laatvlieger, ruige dwergvleermuis en boerenzwaluw ter beoordeling voor.

Zie ondermeer:

ABRVS, 29 december 2004, zaaknummer 200403380/1 (LJN: AR8370)

Met betrekking tot de hiervoor genoemde diersoorten is de minister van oordeel dat, gelet op de huidige stand van zaken, er geen aanleiding bestaat om een voorlopige voorziening te treffen.

Das

Hoewel in november 2008 een door een das bezochte burcht is aangetroffen binnen het plangebied, heeft veldonderzoek in 2009 uitgewezen dat er geen sprake is van een actueel leefgebied van de das binnen het plangebied. Omdat het plangebied wel een geschikt leefgebied voor de das betreft, heeft de gemeente aangegeven mitigerende en compenserende maatregelen te zullen treffen. Zodoende wordt de rondweg (verlengde Heerbaan) verlegd en het gebied waar de dassenburcht is aangetroffen afgeschermd van de nieuwe woningen en wordt er geschikt leefgebied gecreëerd in de nabije omgeving. Van het beschadigen, vernielen, uithalen, wegnemen of verstoren van de dassenburcht in de zin van artikel 11 van de Ffwet is geen sprake. Van onherstelbare ecologische schade aan de das evenmin.

geen
actueel
leefgebied
van de das

Boerenwaluw

Met betrekking tot de boerenwaluw is de minister van oordeel dat de broedplek van de boerenwaluw buiten het broedseizoen niet onder de reikwijdte van het begrip nest valt als neergelegd in artikel 11 van de Ffwet. De boerenwaluw keert niet elk jaar terug naar hetzelfde specifieke nest, maar bouwt elk jaar een nieuw nest om zijn eieren uit te broeden en zijn jongen groot te brengen.

Zie ondermeer:

ABRvS, 25 februari 2009, zaaknummer 200803873/1 (LJN: BH3985)

Van onherstelbare ecologische schade aan de boerenwaluw is dan ook geen sprake.

Vleermuizen

Ten aanzien van de vleermuizen zijn er geen nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen binnen het plangebied aangetroffen. Er vindt derhalve geen overtreding van artikel 11 van de Ffwet plaats. Omdat het plangebied evenwel geschikt is als vliegrouwe en foerageergebied, heeft de gemeente een scala aan mitigerende en compenserende maatregelen voorgesteld. Een en ander dient gereed te zijn en aantoonbaar te functioneren voordat gestart mag worden met de werkzaamheden. Van onherstelbare ecologische schade aan de vleermuizen is derhalve geen sprake.

Conclusie

Gelet op het voorgaande concludeert de minister tot niet-ontvankelijkheid dan wel afwijzing van het verzoek om een voorlopige voorziening.

De gemachtigde,

mr.drs. J.C.Q. Bult

PLEITAANTEKENINGEN

Inzake : Van Vlerken, Van Vlerken-Van Iersel / Gemeente Veldhoven
Griffiekenmerk: 09/2586 zitting: 28 januari 2010

Edelachtbare vrouwe,

1.

In aanvulling op het vele, dat door ons al in de stukken is aangevoerd, willen wij nog op het volgende nader ingaan.

2.

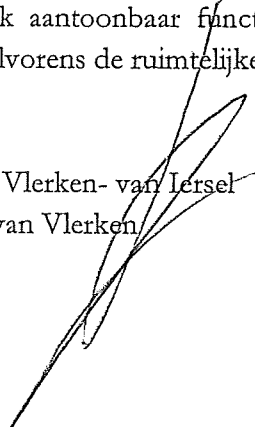
Het bestreden besluit van LNV d.d. 10 november jl. komt naar onze mening neer op buitenwettelijke mitigatie en/of compensatie, die in strijd wordt geacht met het geldende (omgevings)recht, b.v. strijdig met de voorzorgs- en preventiebeginselen die in de Nederlandse natuurwetgeving en in de Habitatrichtlijn zijn geïncorporeerd.

Met de in het besluit van LNV gevolgde benadering wordt – zonder toereikende juridische grond – bovendien afgeweken van het door de wetgever in het leven geroepen systeem gebaseerd op art. 75 FFW-wet. Feitelijk wordt met een dergelijk beleid van LNV het voorzorgsbeginsel (evident) uitgehold, waarbij een zorgvuldige belangenafweging op de tocht dreigt te komen te staan.

3.

Dit voorzorgsbeginsel vereist dat preventieve maatregelen worden genomen, ook al is nog niet zeker dat voor de natuur schadelijke gevolgen zullen intreden veroorzaakt door de (voorgenomen) ingrepen. Met de strekking van het voorliggend besluit van LNV en de daarin gestelde clauses, wordt op geen enkele wijze gewaarborgd dat nieuwe leefgebieden daadwerkelijk aantoonbaar functioneren zonder verlies van functionaliteit van het bestaande leefgebied, alvorens de ruimtelijke ingrepen mogen starten.

M.D.M. van Vlerken- van Iersel
Mr. L.A.M. van Vlerken



Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State
Hoger Beroep, unit 1
Zitting 23 juli 2010 te 14.00 uur

Inzake: projectbesluit 'Oerle-Zuid' van B&W van Veldhoven van 19 mei 2009
Uw procedurenummer: 201004647/1/H1

PLEITNOTITIE MR. A.J. COPPELMANS (namens B&W van Veldhoven)
(vergezeld van ing. M. Klasberg [senior ecooloog, Arcadis] M. Coenen [ecoloog, Arcadis] en ing. R.J.A. Alferink [akoestisch adviseur, Cauberg-Huygen])

Geacht college, heer/mevrouw,

De brief van Van Vlerken - ik bedoel hiermee de heer en mevrouw Van Vlerken - geeft aanleiding tot het maken van een aantal opmerkingen van feitelijke en juridische aard.

Gevolgen geluidbelasting militair luchtvaartterrein Eindhoven

Voor de ontwikkeling van woningbouw is de ontwikkeling van de 35Ke-contour van belang. Binnen deze contour is woningbouw niet mogelijk (er is ontheffing mogelijk tot de 40 Ke-contour). De 35Ke-contour ligt in dit geval grofweg 300 meter ten noorden en parallel met de Zandoerleseweg¹ (tussen Zandoerle en Oerle).

De 35 Ke-contour is de contour die geldt wanneer de volledige geluidsruimte wordt 'vol gevlogen'. Dat was op het moment van het besluit (mei 2009) en is overigens ook thans niet het geval. Conform de regelgeving en regionale afspraken wordt de 35 Ke-contour voor Veldhoven-West als grens aangehouden en vindt in dit gebied geen woningbouw plaats².

De drie inrichtingsalternatieven van het MER Veldhoven-West zijn gebaseerd op dit uitgangspunt en er is dus geen verschil in de inrichtingsalternatieven op dit punt³.

Ook het projectbesluit voldoet aan deze wettelijke eisen.

Ontwikkelingen zoals in het Alders-rapport van juni 2010 en overige studies (producties 3-9) beschreven, zijn niet relevant omdat het - nu, maar ook ten tijde van het projectbesluit - onderzoeksstudies zijn naar uitbreidingsmogelijkheden van de civiele luchtvaart met inachtneming van voornoemde 35 Ke-contour. Verwezen wordt ook naar de uitspraak van de Voorzitter van uw Afdeling van 5 augustus 2009⁴, waarbij de 35 Ke geluidzone nog recentelijk voor militair en civiel luchtverkeer als wettelijk uitgangspunt is vastgesteld. Zelfs in het geval het nieuwe Kabinet het advies van Alders gaat overnemen én alle betrokken partijen tot uitvoering van het akkoord geraken, worden 'harde' woningbouwplannen als Oerle-Zuid onverkort als te beschermen belang aangemerkt (p. 37 Alders-rapport).

Gevolgen externe veiligheid militair luchtvaartterrein Eindhoven

Voor de externe veiligheid geldt een 'noretretzone' gelijk aan 35Ke-contour voor geluid. Het plangebied Oerle-Zuid is gelegen buiten deze contour⁵.

¹ Zie voor de 35 Ke-contour: afbeelding 1.9 van Deel B MER Ontwikkeling Veldhoven-West.

² Zie paragraaf 4.2.2 voorontwerpbestemmingsplan september 2008/april 2009.

³ Zie paragraaf 4.6.2 p. 79 MER Veldhoven West november 2007.

⁴ Zie rov. 2.4.1 in Vz. ABRvS 5-8-2009, 200807167/1/H3, LJN BJ3637.

⁵ Zie p. 4-13 en p. 25-30 MER Veldhoven-West; paragraaf 4.2.6, p. 27 voorontwerpbestemmingsplan september 2008/april 2009.

Locatie afweging

Het MER Veldhoven-West bevat een beschrijving van de voorgenomen activiteit (de woningbouwopgave in regionaal verband inclusief ontsluitingsweg voor Veldhoven en Oerle) en van de wijze waarop deze wordt uitgevoerd, alsmede van de alternatieven die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen, en de motivering van de keuze voor de in beschouwing te nemen alternatieven. Daarmee voldoet het MER aan de eisen van artikel 7.10, eerste lid onder b. sub 2 Wm. De locaties Heikantsebaan/Berkt en Schippershof zijn bij het MER in de afweging betrokken, maar komen niet verder dan (kleine) inbreidingslocaties⁶.

De redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven zijn in het MER gezien. Gelet op de beoordeling in het MER van de voor de woningbouw en ontsluitingsweg kwalificerende locaties hebben B&W zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat voldoende onderzoek is gedaan naar alternatieve locaties voor de in het plan voorziene ontwikkeling.⁷

Overigens is de stelling over de aangedragen locatie(s) als (een) beter geschikte alternatieve locatie(s) niet te begrijpen gelet op het feit dat deze dichter bij de 35 Ke-contour is (zijn) gelegen.

Beschermde natuurwaarden

Van Vlerken heeft geen hoger beroep ingesteld tegen rov. 21.1-21.10 van de bestreden uitspraak, althans valt dit niet uit het hoger beroepschrift van 11 mei 2010 af te leiden. Ook in het bij brief d.d. 25 mei 2010 ingediende verweerschrift wordt hierop niet ingegaan. Met het Staro-rapport dragen appellanten nieuwe feiten en gronden aan, in elk geval ten aanzien van vermeend onderzoekstekort, Kerkuil en Steenuil. Op grond van artikel 1.6a CHW moeten deze buiten beschouwing worden gelaten. Dientengevolge beperkt het geschil zich ook tegen de – door B&W bestreden – rov. 21.8 (onvoldoende onderzoek vleermuizen) en rov. 21.10 (aanvraag ontheffing specht).

In aanvulling op het voorgaande merk ik op dat anders dan Van Vlerken op p. 6 van zijn brief van 8 juli 2010 stelt, hij niet ter zitting van 21 januari 2010 een ecologisch tegenonderzoek in het vooruitzicht heeft gesteld. Een week later ter zake de zitting voorlopige voorziening in de Ffw-procedure⁸ op 28 januari 2010 heeft de Voorzieningenrechter de heer Van Vlerken in overweging gegeven om ter onderbouwing van zijn stellingen een ecologisch adviesbureau in te schakelen.

Uit het Staro-rapport volgt niet dat Arcadis met de door haar ecologen verrichte natuuronderzoeken dan wel de geraadpleegde onderzoeksrapporten van o.a. Ecologica de feitelijke situatie voor de verschillende soorten niet op gangbare onderzoeksmethoden of niet voldoende heeft beschreven.

Staro concludeert niet dat ten tijde van het projectbesluit niet aannemelijk is gemaakt dat de Ffw aan de uitvoering van het project in de weg stond.

In het projectbesluit (met SUP en Natuurtoets) wordt voorzien in 100 % mitigatie van functioneel leefgebied van de vleermuissoorten, de Kerkuil, Steenuil, Specht, e.d. Het gaat om een ontwikkeling in het huidige Kempische landschap. De landschappelijke

⁶ Van Vlerken erkent dat het om kleinschalige locaties gaat, zie p. 6 brief 7 januari 2010 aan rechtbank.

⁷ Vgl. ook rov. 2.7.1 ABRvS 23-9-2009, JOM 209, 792 (glastuinbouw Deurne); rov. 2.3.1 ABRvS 2-12-2009, JM 2010,12, 200901438/1/R1 (Haarlemmerliede en Spaarnwoude).

⁸ Zie uitspraak 4 maart 2010, bijlage D bij mijn beroepschrift.

kwaliteiten zoals houtwallen, onverharde bospaadjes en karakteristieke lintbebouwing blijven in stand en worden versterkt. De ruimtelijke ontwikkeling wordt verder ingebed in de totale groene gebiedsvisie voor Zilverackers, waaronder de op 15 december 2009 vastgestelde Gebiedsvisie Groenstructuurprogramma (die later in 2010 wordt uitgewerkt tot een groen bestemmingsplan). Staro gaat ten onrechte aan dit bredere verband voorbij. Door de 100 % mitigatie is er geen overtreding van (artikel 11 van) de Ffw.

Niet in geschil is dat het plangebied een belangrijk fourageergebied is voor uilen (Steenuil en Kerkuil) en dat aanwezige boomholtes verblijfplaats zouden kunnen zijn van vleermuizen alsmede dat er migratieroutes zijn.

Staro (p. 6, 2^e en 3^e alinea) constateert – net zoals Arcadis⁹ – dat de Kerkuil niet in maar buiten het plangebied verblijft en broedt. Omdat de Kerkuil geen nest heeft of in het plangebied verblijft, behoeft ingevolge de Ffw geen nadere onderzoek naar deze diersoort te worden verricht, noch voor de beoogde activiteit een ontheffing of vrijstelling te worden aangevraagd. Uit sub 2 op p. 2 van het Staro-rapport volgt dat Staro ook deze conclusie met Arcadis deelt.

Dat Arcadis de Kerkuil niet op een kaart heeft verwerkt, doet niet af aan de rechtmatigheid en juistheid van de aan het projectbesluit ten grondslag gelegde Natuurtoets.

Staro (p. 7, 2^e-52 alinea) constateert verder – net zoals Arcadis¹⁰ – dat de Steenuil niet in het plangebied aanwezig is. Dat buiten het plangebied 'vermoedelijk' één roep is waargenomen (op 2 maart 2010!) doet aan het voorgaande niet af.

Voor Kerkuil en Steenuil geldt bovendien dat indien alsnog een nest of verblijfplaats wordt aangetroffen, voor de activiteiten ontheffing van de artikelen 10 en 11 Ffw kan worden aangevraagd en verkregen (nestplaatsen worden in geen geval verwijderd).

Staro (p. 9 rapport) constateert ook – net zoals Arcadis – dat in het plangebied geen verblijf- of rustplaatsen voor Vleermuizen aanwezig zijn. Geschiktheid van een boomholte als potentiële verblijfplaats is niet relevant. Daarbij komt dat ecooloog Coenen van Arcadis het gebied aan de Zittardsestraat en Boswegje in 2008, 2009 en 2010 vele keren heeft geïnspecteerd. Hij acht de koude, ongeborgen, natte boomholtes aan deze wegen ook niet aantrekkelijk als verblijfplaats voor vleermuizen.

Staro baseert haar conclusie dat sprake is van een 'vaste migratieroute' aan de Zittardsestraat op één veldbezoek (24 maart 2010). Die conclusie kan echter niet uit één waarneming worden afgeleid en is daardoor niet aannemelijk. Het betreft hier een fourageergebied.

De wijze waarop de hop-over wordt gerealiseerd is bij DR/Ministerie van LNV bekend (maakt onderdeel uit van de aanvraag van mei 2009). De hop-over voldoet aan de eisen waarmee gebruikelijk vleermuizen deze gebruiken

(toelichting ter zitting aan de hand van kaartje door de heer M. Coenen, ecooloog Arcadis).

Voor zover uw Afdeling inhoudelijk het Staro-rapport in de beoordeling zal betrekken, volgt daaruit derhalve dat de stellingen van Van Vlerken feitelijke grondslag missen, dan wel dat in het Staro-rapport conclusies worden getrokken die niet op basis van de beschikbare gegevens en feiten kunnen worden getrokken.

⁹ Zie onderzoeksrapport Natuurbalans, december 2007, genoemd op p. 13 en 14 Natuurtoets Arcadis september 2008 resp. p. 14 en p. 17 Natuurtoets Arcadis april 2009/juni 2009.

¹⁰ Zie noot 5.

De Patrijs (een weidevogel) gebruikt zijn nest niet jaarrond. Het territorium ligt in het meest noordelijk deel van het plangebied. Er vindt geen aantasting van zijn territorium plaats.

Juist en maatgevend is derhalve is de aan het projectbesluit ten grondslag gelegde conclusie die Arcadis in het rapport Natuurtoets en Advies Oerle- Zuid van 25 april 2009 in paragraaf 5.5/op p. 31 heeft gegeven:

"De onderhavige natuurtoets en mitigatie- en compensatieplan vormt het basisdocument bij de ontheffingsaanvraag. Gelet op het groene gehalte van het plan en de bereidwilligheid om faunavoorzieningen te treffen, is er voldoende zicht op een ontheffing.

(...)

Gelet op de uitvoerige natuurwaardenonderzoeken die zijn uitgevoerd is er op dit moment geen aanleiding te veronderstellen dat ter plekke alsnog beschermde diersoorten voorkomen die de stedenbouwkundige ontwikkeling zullen belemmeren."

Geluid

Het feit dat het Akoestisch rapport d.d. 11 mei 2009 zonder bijlagen langs elektronische weg beschikbaar is gesteld maakt niet dat sprake is van een onrechtmatige besluit¹¹.

Vast staat dat bij aanvang van de beroepstermijn het besluit en de daarbij behorende stukken (waaronder het Akoestisch rapport d.d. 11 mei 2009) met inachtneming van de wettelijke eisen zijn bekend gemaakt en gepubliceerd. De printdatum 2 juni 2009 is slechts een willekeurige omdat daarmee slechts de datum wordt gegeven waarop het betreffende softwareprogramma de publicatie op internet heeft verwerkt.

Er is geen regel die B&W gebiedt ook de aan het projectbesluit ten grondslag gelegde bijlagen bij een onderzoeksrapport te publiceren of aan Van Vlerken toe te zenden. Van Vlerken heeft B&W ook nimmer verzocht om een afschrift van het Akoestisch rapport dan wel de daarbij behorende bijlagen aan hem toe te zenden.

Finaliteit (hoger beroep van B&W én hoger beroep van Van Vlerken)

In aanvulling op mijn beroepschrift van 7 mei 2010, punten 27 e.v. merk ik nog op dat het procesrecht van de Chw met artikel 1.5 lid 1 een aanvullende mogelijkheid bevat om tot materiële en finale geschilbeslechting te komen. Artikel 1.5 lid 1 Chw (van toepassing in dit hoger beroep) geeft twee verruiming van de mogelijkheden die artikel 6:22 Awb biedt tot het passeren van gebreken. De eerste verruiming zit erin dat ook materiële rechtmatigheidsgebreken kunnen worden gepasseerd. De tweede verruiming schuilt in het woord 'aannemelijk'. Volgens artikel 6:22 Awb moet blijken dat belanghebbenden niet zijn benadeeld. Passeren is volgens de MvT¹² mogelijk indien 'ook bij naleving van de geschonden rechtsregel geen ander besluit zou zijn genomen.' Niet valt in te zien dat Van Vlerken dan wel andere belanghebbende door de tekorten in de motivering in hun belangen zijn geschonden.

Conclusie

De bestreden uitspraak moet worden vernietigd en het (hoger) beroep van Van Vlerken moet ongegrond worden verklaard.

A.J. Coppelmans.

¹¹ Vgl. rov. ABRvS 2-12-2009, JM 2010, 12 (bestemmingsplan Haarlemmerliede en Spaarnwoude) en artikel 3.8 lid 3 Wro juncto art. 3:44, eerste lid sub a en b Awb. Projectbesluit en bijlagen zijn bij aanvang beroepstermijn ook langs elektronische weg beschikbaar gesteld.

¹² Kamerstukken II 2009/10 32 127, nr. 3, p. 46.

Concept 26-7-2010

Tekst overnemen op briefpapier gemeente Veldhoven

Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State
Hoger Beroep, unit 1
t.a.v. de heer prof. mr. P.J.J. van Buuren,
de heer mr. D.A.C. Slump, de heer mr. A.W.M. Bijloos
Postbus 20019
2500 EA DEN HAAG

Plaats, datum : Tilburg, 26 juli 2010
Betreft : Veldhoven/project Oerle-Zuid (Van
Vlerken)
Uw kenmerk : 201004647/1/H1
Ons kenmerk : 20907049/AC/EH

**Betreft: toezending nadere stukken n.a.v. zitting 23 juli 2010, 14.00 uur
hoger beroep van B&W van Veldhoven resp. van mevrouw M.D.M. van
Vlerken-van Iersel en de heer mr. L.A.M. van Vlerken**
tegen de uitspraak van de rechtbank 's-Hertogenbosch, sector bestuursrecht van
26 maart 2010 (AWB 09/2586)

Geacht college, geachte heer/mevrouw,

In de hierboven genoemde zaak is tijdens de zitting van vrijdag 23 juli 2010 gebleken dat uw college van de rechtbank te 's-Hertogenbosch niet of onvolledig de bij het ontwerp-projectbesluit van september 2008 resp. de bij het projectbesluit van 19 mei 2009 behorende voorontwerp-bestemmingsplannen Oerle-Zuid toegezonden heeft gekregen.

Daarmee hebt u ook ons bestreden besluit niet volledig kunnen bestuderen.

Op uw verzoek doe ik u hierbij toekomen (wij letteren verder aan de hand van de eerdere brieven van onze advocaat, mr. Coppelmans):

- ons ontwerpbesluit met als bijlage het (door Arcadis opgestelde) voorontwerpbestemmingsplan Oerle-Zuid (bestaande uit: Toelichting, Voorschriften en Verbeelding) d.d. 13 september 2008 (**bijlage M**);
- ons besluit d.d. 19 mei 2009 met de op p. 3 van het besluit genoemde vier bijlagen. Daarbij bestaat bijlage 2 uit twee delen, te weten: (a) onze Ruimtelijke Onderbouwing en (b) het (door Arcadis opgestelde) aangepaste voorontwerpbestemmingsplan Oerle-Zuid (bestaande uit Toelichting, Voorschriften en Verbeelding) d.d. 29 april 2009 (**bijlage N**).

Ons besluit d.d. 19 mei 2009 met vier bijlagen is op 22 juni 2009 aan degenen die een zienswijze hadden ingediend (13 belanghebbenden) per post toegezonden. Vanaf 26 juni 2009 zijn ons besluit en de daarbij behorende bijlagen (incl. onderliggende onderzoeksrapporten, o.a. Natuurtoets Arcadis d.d. april 2009 en Akoestisch rapport CH d.d. 11 mei 2009) gedurende zes weken ter inzage gelegd en langs elektronische weg beschikbaar gesteld.

Zekerheidshalve zend ik u ook een kopie toe van onze brief d.d. 22 juni 2009 aan de heer en mevrouw Van Vlerken, waarbij wij ons besluit aan hen hebben bekend gemaakt (**bijlage O**).

Een kopie van deze brief zenden wij toe aan de heer en mevrouw Van Vlerkén.

Met vriendelijke groet,

College van Burgemeester en Wethouders,
namens hen,

drs. M. Yucesan,
beleidsmedewerker Ruimtelijke Ontwikkeling.

6. Mr. L.A.M. en mevrouw M.D.M. van Vlerken, St. Janstraat 50, 5507 ND Veldhoven

Fax d.d. 3 november 2008, ontvangen 4 november 2008.

Inhoud zienswijze

- a. De inspraakreactie op PlanMER-West en MER Veldhoven West (brief van 2 januari 2008 en bijlagen) is ook van toepassing op het voorontwerp-bestemmingsplan Oerle-Zuid en wordt als hier herhaald en ingelast beschouwd.
- b. De inspraakreactie op het Verkeerscirculatieplan VCP (brieven van 22 december 2006 en 2 januari 2007) wordt als hier herhaald en ingelast beschouwd. Uit de toelichting van het voorontwerp-bestemmingsplan blijkt dat het VCP ter onderbouwing van de aanleg van de westelijke ontsluitingsroute (WOR) en het verlengde van de Heerbaan moet worden gezien. Appellanten menen dat er geen of onvoldoende onderbouwing bestaat voor de aanleg van de WOR en/of het realiseren van het verlengde van de Heerbaan. De aanleg van de wegen is ogenschijnlijk een doel op zich geworden i.p.v. dat goede gronden die aanleg rechtvaardigen. Het lijkt alsof het ontwikkelen van Oerle-Zuid, met relatief veel woningbouw, en het verlengen van de Heerbaan bewust wordt ingezet om de aanleg van de gehele WOR beter te kunnen onderbouwen.
- c. De keuze om het meest milieu kwetsbare gedeelte als eerste te ontwikkelen is niet te billijken, mede gezien het advies van de Commissie MER. Bovendien zijn er alternatieve locaties denkbaar, die wel voldoen aan de randvoorwaarden van het Regionaal Structuur Plan (RSP). Opmerkelijk is dat de uitbreiding met circa 600 woningen bij Oerle in alle inrichtingsalternatieven is opgenomen, terwijl dit onderzocht had moeten worden in het (Plan)MER.
- d. Appellanten vinden de stedelijke ontwikkeling bij Oerle, in het bijzonder de omvang ervan, geen zwaarwegend belang (in de zin van het RSP). Het gaat de woningbehoefte van Oerle fors te boven, en het gewenste groenstedelijk c.q. dorps en onderscheidend woonmilieu kan ook op alternatieve locaties worden gerealiseerd. Opvallend is dat het voorontwerp-bestemmingsplan nog steeds uitgaat van 2700 woningen in Veldhoven West, ondanks de conclusies uit de PlanMER.
- e. Het voorontwerp-bestemmingsplan en het daaraan ten grondslag liggende (Plan)MER bieden geen inzicht of de aantasting van de natuur- en landschapswaarden tot minimum beperkt wordt of een adequate compensatie geboden wordt voor de aantasting.
- f. Voorwaarde is dat de infrastructuur vooraf gereed is. De gemeenteraad heeft hierop aangedrongen en het is de Oerlese bevolking beloofd. Het is onaanvaardbaar dat de infrastructuur pas na vele jaren gereed zal zijn. Dit zou het realiseren van de voorgenomen woningbouw moeten belemmeren.
- g. Vanwege de BOR-afspraken, met bijbehorende boete-afspraken, moet de Oerlese bouw worden voortgezet. Doordat dit tijdig moet gebeuren bestaat het gevaar dat bezwaren te gemakkelijk worden gepasseerd. Dit getuigt niet van behoorlijk beleid.
- h. Het bouwverkeer t.b.v. Veldhoven West, uitbreiding Oerle, aanleg bedrijventerrein Habraken en woningbouw Schippershof zal de komende jaren veel overlast brengen en de leefbaarheid van de Oerlese bevolking nadelig beïnvloeden. Gevreesd wordt dat dit geen tijdelijk probleem is, maar in de toekomst een probleem zal blijven.
- i. De duurzaamheidsvisie gaat uit van de realisatie van een hoogwaardig en duurzaam woon- en leefklimaat waarvan ook bestaand Veldhoven gaat mee profiteren. Voor bestaand Veldhoven is er eerder sprake van een onevenredige verslechtering door forse toename van verstelijking, forse structurele toename van verkeersoverlast, aantasting van flora en fauna, gezondheidseffecten (luchtkwaliteit), veiligheidseffecten (vliegveld) en geluidtoename.
- j. Een samenhangende visie met een onderbouwing van de kwalitatieve en/of kwantitatieve meerwaarde voor de EHS op gebiedsniveau ontbreekt, evenals de landschappelijke en natuurlijke inpassing (ruimtelijke kwaliteit), waardoor niet aan

de gestelde eisen van de EHS saldobenadering wordt voldaan. Het 'nee, tenzij principe' blijft onverkort van toepassing op dit project.

k. De gemeente kan er redelijkerwijs vanuit gaan dat de Flora- en Faunawet de uitvoering van de huidige vorm van het voorontwerp-bestemmingsplan in de weg staat. Er wordt geen rekening gehouden met enkele beschermde soorten waarop de zware toets van toepassing is bij ontheffingplicht.

- Steenuil: hoewel bij een onderzoek in 2007 deze soort niet is gerapporteerd. Tijdens inventarisaties in 2005 en 2006 is een territorium vastgesteld nabij het plangebied (in tegenstelling tot wat in de natuurtoets op pagina 17 staat). Onduidelijk blijft of het plangebied wezenlijk onderdeel uitmaakt van het leefgebied van de steenuil. Ontheffingplicht geldt bij aantasting.
- Zwarte specht: tijdens inventarisaties in 2005 en 2006 zijn territoria vastgesteld in en nabij het plangebied. Duidelijk is dat het, door het verlengde van de Heerbaan doorsneden, bosgebied wezenlijk deel uitmaakt van het leefgebied van deze soort. Dus geldt de ontheffingplicht.
- Knoflookpad: zowel in de MER als in het voorontwerp-bestemmingsplan wordt niet ingegaan op de gevolgen voor deze soort. Verwezen wordt naar een onderzoek in het Vechtdal, waaruit blijkt dat landhabitat moeilijk is vast te stellen, en dat voor deze soort van belang zijnde landschapstypen, en - elementen nadrukkelijk moeten worden veiliggesteld. Appellant meent dat betreffende landschapselementen in belangrijke mate in het plangebied aanwezig zijn en grotendeels verloren zullen gaan bij de realisatie van het plan.
- Hazelworm: in 1999 is de soort waargenomen, het aanvullende onderzoekje uit 2008 is niet conform gangbare meetprotocollen uitgevoerd. In de natuurtoets staat dat 'de verwachting is dat de dichtheden beperkt zijn'. Voor een bedreigde diersoort moet meer zekerheid verkregen worden.
- Vleermuis: Nader onderzoek moet nog worden verricht.

Onduidelijk is hoe de criteria voor de alternatievenafweging van het project zijn gevalideerd. Zeker t.a.v. de beschermde soorten is onvoldoende aangegeven hoe deze zijn mee gewogen en is voor diverse soorten te weinig onderzoek gedaan. Er is gerede twijfel ontstaan over de gewenste reikwijdte van het alternatievenonderzoek dat van rechtswege mogelijk wordt afgedwongen.

l. Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit kan Oerle-Zuid niet los worden gezien van de voorgenomen ontwikkeling van Veldhoven West. In het luchtkwaliteitsonderzoek Veldhoven West is het voorontwerp-bestemmingsplan Oerle-Zuid niet separaat beoordeeld. Dit getuigt van onvoldoende onderbouwing, temeer omdat de voorgenomen verkeersaanpassingen tezamen zoveel verkeersbewegingen in de nabijheid van onze kant van de Sint Janstraat zullen doen ontstaan, dat dit aspect behoorlijk moet worden onderzocht en belicht. De gewijzigde landelijke regelgeving beschouwt appellant als onverbindend, gelet de rechtstreekse werking van EU-normen.

Uit het rapport Luchtkwaliteit volgt dat er nog steeds geen aandacht is besteed aan onderzoek naar fijnstof-concentraties tot 2,5 micrometer. De conclusie dat voor Zilverackers geen overschrijdingen gelden in de autonome ontwikkeling kan niet staande worden gehouden.

Kennelijk zijn de plannen nog steeds gebaseerd op het onjuist geachte/ongeschikte verkeersmodel van het SRE. Bovendien is het onjuist om pas vanaf 2015 de luchtkwaliteit te berekenen, als Oerle-Zuid al eerder wordt gebouwd.

Appellanten gaan er onverminderd van uit dat Veldhoven West waarvan Oerle-Zuid onverbreekelijk deel uit maakt "in betekenende mate bijdraagt" in de zin van de huidige luchtkwaliteitsregelgeving. Het in het MER bedoelde salderingsonderzoek had onverkort uitgevoerd moeten worden.

m. In het voorontwerp-bestemmingsplan is een derde stuk weg geïntroduceerd als verbinding tussen de nieuwe rotonde in het verlengde van de Heerbaan en de Sint Janstraat. Deze verkeerskundige vondst is allerminst gelukkig, en leidt bovendien tot een onevenredige verslechtering van de leefbaarheid van de omwonenden. Voor deze aansluiting zijn planologisch en verkeerskundig betere alternatieven denkbaar.

- n. De vele verkeersbewegingen brengen voor de huidige bewoners aan de Sint Janstraat overschrijdingen van de geluidbelasting teweeg bij een snelheidsregime van 70 km/uur, te weten de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Ook bij 50 km/uur gelden overschrijdingen (58 dB en 59 dB). Getuige de voorgenomen verkeersconstructie blijkt dat de gemeente geen enkele rekening houdt met de belangen van omwonenden, die weliswaar gewend zijn aan de druk bereden Sint Janstraat aan de voorzijde, maar nu ook hun zeer rustige woongenot aan de achterzijde van de woningen aangetast zien worden. Er zal sprake zijn van een financieel nadeel, nu evident is dat nabijgelegen percelen in waarde zullen dalen. Als compensatie zou tenminste moeten worden toegepast: zeer stil asfalt, de Sint Janstraat als 30 km/uur zone en geluidwerende voorzieningen (aarden wal in combinatie met een bosplantsoen).
- o. Over externe veiligheid (Eindhoven Airport) merken appellanten op dat de argumenten om niet/zo weinig mogelijk in de 20-35 kE zone te ontwikkelen aan kracht hebben gewonnen door recent gepubliceerde plannen om de vliegbewegingen op Eindhoven Airport uit te breiden. Een bestuurlijke afweging (voor woningbouw óf uitbreiding vliegverkeer) is op zijn plaats, maar ontbreekt.
- p. Vraagtekens worden geplaatst bij de economische uitvoerbaarheid van het plan. Er is sprake van een kentering in het verwachtingspatroon. Eerder werd aangenomen dat het plan winstgevend kon worden opgezet. Sinds begin 2008 wordt uitgegaan van een budgettair neutraal saldo. De exploitatieopzet wordt realistisch genoemd maar is gekoppeld aan de bouw van 2700 woningen. Wanneer de plannen kleiner van opzet worden, bijvoorbeeld 2000 woningen zoals genoemd in de PlanMER, heeft dit aanzienlijke gevolgen voor de economische uitvoerbaarheid. Ook in de plaatselijke politiek wordt aan de orde gesteld dat kennelijk geen sprake is van een behoorlijke financiële onderbouwing van het voorontwerp-bestemmingsplan Zilverackers (zie publicatie van CDA Veldhoven dd. 22/10/2008).
- q. Bijzondere aandacht gevraagd voor de keuze voor een rotonde ter verbinding van de Sint Janstraat met de Heerbaan, de locatie van de nieuwe rotonde en de aftakker op de Sint Janstraat tussen de huisnummers 54 en 58. Enige onderbouwing voor een rotonde met aftakker ontbreekt, evenals de onderbouwing van de ontsluiting van het plan Oerle-Zuid in het algemeen. De mondelinge onderbouwing (die desgevraagd werd gegeven) luidt dat de rotonde met name nodig is voor autoverkeer van de Verlengde Heerbaan naar de Sint Janstraat. Appellanten menen dat dit een onhandige en omslachtige constructie is dat tot onevenredige overlast voor omwonenden leidt. Afwegingen en/of alternatieven in het plan ontbreken, wat een kwalitatief goede beoordeling door de gemeenteraad in de weg staat. Appellanten hebben 3 alternatieven met varianten aangeleverd, waarvan zij verwachten dat de gemeente deze serieus beoordeelt en met omwonenden daarover in gesprek gaat.

Reactie gemeente

- a. De beantwoording van de inspraakreactie op PlanMER-West en MER Veldhoven West heeft plaatsgevonden en is weergegeven in de bijlage bij de PlanMER en de MER en heeft geen aanleiding gegeven het projectbesluit voor Oerle-Zuid aan te passen.
- b. De beantwoording van de inspraakreactie op het Verkeerscirculatieplan heeft plaatsgevonden in het kader van de vaststellingsprocedure van dat plan en heeft ook geen aanleiding gegeven het projectbesluit voor Oerle-Zuid aan te passen.
- c. De gemeente ziet de ontwikkeling van Zilverackers als één geheel. Binnen dat gebied zijn meer waardevolle en minder waardevolle gebieden te herkennen. Bij de planopzet wordt zoveel mogelijk getracht om waardevolle elementen te ontzien en onderdeel te laten uitmaken van de planvorming. In gevallen waarin het voorgaande niet mogelijk is, wordt via groencompensatie, saldobenadering (groen voor rood) en in de inrichtingsplannen inzichtelijk gemaakt waar de gemeente investeert in het behoud en het versterken van natuurwaarden. Inbedding en geen

onevenredige aantasting door de ontwikkeling van Oerle-Zuid, en Zilverackers in het geheel, is wat de gemeente daarmee wil bereiken.

- d. De gemeente vond de conclusies uit de PlanMER onvoldoende maatgevend om daarvoor van de BOR-afspraken af te wijken.
- e. Oerle-Zuid is onderdeel van het principe van Zilverackers: dorpen in het groen. Door de concentratie van bebouwing zal de omgeving groen blijven. De effecten van de ontwikkeling voor de bestaande natuur- en landschapswaarden zijn in de MER onderzocht. Bij de beantwoording van de inspraakreactie op de MER is uitvoering gereageerd op dit onderwerp. In de verschillende bestemmingsplannen zal het onderwerp natuur en landschap een plaats krijgen. De gemeente zal in Zilverackers de EHS-saldobenadering *) toepassen, met als doel de kwaliteit van de GHS binnen het gebied Zilverackers te versterken. Daarnaast is ontheffing nodig vanuit de flora- en faunawet, om bestaande natuurwaarden te beschermen. Zo wordt er bij de verdere uitwerking van Zilverackers afdoende rekening gehouden met leefgebieden van beschermde soorten. Er wordt een groenvisie voor het gehele gebied opgesteld, waarin alle wettelijke regelingen en ambities worden samengebracht, zodat een synergie kan ontstaan.

**) Het doel van de EHS-saldobenadering is het versterken van de kwaliteit en/of kwantiteit van de GHS binnen de voorgenomen gebiedsontwikkeling. De volgende voorstellen worden in het onderzoeksrapport gedaan:*

- *de bestaande bossen worden versterkt door extra bosaanleg;*
- *er worden ecologische verbindingen gemaakt om de bossen te verbinden;*
- *op een aantal plekken wordt voorgesteld een faunapassage (tunnel/ecoduct) aan te leggen;*
- *ontwikkelen natuurlijk beekdal;*
- *overgang bos en gras/akkerland minder scherp maken.*

- f. De uitwerking van de infrastructuur zoals in hoofdlijnen aangegeven in het Masterplan Veldhoven West en de Structuurvisie Zilverackers zal plaatsvinden in de verschillende bestemmingsplannen en inrichtingsplannen openbare ruimte. Om vertraging in de aanleg van de infrastructuur te voorkomen worden de procedures op elkaar afgestemd. Voorkomen zal worden dat de woningbouw in het Oerlese deel van Veldhoven West wordt belemmerd. Daarom is besloten tot versnelde aanleg van de Zilverbaan over te gaan waarvoor eerst een apart bestemmingsplan wordt gemaakt. Voor Oerle-Zuid is relevant dat de Verlengde Heerbaan aangelegd wordt voorafgaand aan de bouw. Aanvankelijk wordt deze weg in gebruik genomen als bouwweg. Voor het bouwverkeer zullen specifieke afspraken worden gemaakt met de bouwers c.q. ontwikkelaars.
- g. Ongeacht gemaakte afspraken wordt bij de (versnelde) procedures alle zorgvuldigheid in acht genomen. Ingebrachte zienswijzen worden serieus en zorgvuldig behandeld.
- h. De afwikkeling van bouwverkeer is geen onderwerp voor het projectbesluit. Het projectbesluit is een eerste uitwerking van de totale verkeerstructuur, waarin de definitieve verkeersbewegingen voldoende afgewikkeld kunnen worden. Over de afwikkeling van bouwverkeer merken we op dat zorgvuldig met de belangen van bewoners zal worden omgegaan en dat hierover specifieke afspraken met de bouwers en ontwikkelaars zullen worden gemaakt.
- i. Het stedenbouwkundig plan Oerle-Zuid is opgesteld met aandacht voor duurzaamheidsaspecten zoals de concentratie van verstedelijking en zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik. De uitwerking en onderbouwing vinden plaats in de verschillende bestemmingsplannen, evenals de onderzoeken naar de milieu-effecten die appellant noemt. De bedoeling is juist dat de planopzet en de MER de negatieve effecten zullen ombuigen naar een duurzame invulling van geheel Veldhoven West.

- j. In het kader van de GHS saldobenadering (ARCADIS kenmerk:110501.701847) is een analyse gemaakt van de huidige situatie en zijn er voorstellen gepresenteerd om een en ander te verbeteren. Het gaat hier om een eerste aanzet voor een gebiedsvisie voor het totale gebied Zilverackers. De gemeente is voornemens om op korte termijn de gebiedsvisie verder uit te werken. Tevens zal een bestemmingsplan voor de groene (natuur)componenten worden opgesteld.
- k. De planlocatie Oerle-Zuid maakt geen onderdeel uit van primair leefgebied van Steenuil. Eerder van secundair leefgebied. Gezien de verspreidingskaart van de soort (natuurbalans 2007) komt de soort voor in Zandoerle (westkant) en ten noorden van Oerle. Voorts zijn er territoria bekend uit zuidelijk gelegen gebieden (Zonderwijsche Akkers). Het landschap in die delen is zo kleinschalig dat de soort zich primair daar zal ophouden. De voorgenomen ingrepen zullen daarom geen afbreuk doen aan primair foerageergebied en aan de gunstige staat van instandhouding.

Aangezien er in plan Zilverackers een uitgebreid pakket aan mitigerende en compenserende maatregelen is opgesteld, dat kleinschaligheid van het groengebied tot gevolg heeft, zal de functie van omgeving ten zuiden van Oerle als primair leefgebied verbeteren. Mogelijk dat er in de toekomst dan ook weer meer territoria kunnen ontstaan.

Omdat de gunstige staat van instandhouding niet in het geding is en er geen afbreuk plaatsvindt aan primair foerageergebied en nestlocaties is een ontheffing niet noodzakelijk geacht.

In feite hoeft voor de specht geen ontheffing aangevraagd te worden omdat er geen actueel leefgebied en/of broedbomen verdwijnen. Het plan om het verlengde van de Heerbaan door bestaand leefgebied te leggen is niet langer aan de orde. Deze weg wordt nu meer noordelijk (met de nodige geluidbelemmerende voorzieningen) aangelegd waarmee het leefgebied blijft bestaan.

In een poel in Toterfout komt de knoflookpad voor (Ravon). Knoflookpaden maken tot op 1 km afstand van de zomerbiotoop gebruik van bossen en goed vergraafbaar land (akkers e.d.). Omdat deze soort in de directe nabijheid van de poel deze elementen veelvuldig voorhanden heeft, ligt het zeker niet in de lijn der verwachting dat de soort de oversteek naar Oerle-Zuid maakt ter overwintering. Daarbij komt ook het feit dat de soort de doorgaande weg van Zandoerle naar Oerle moet oversteken, wat een groot obstakel vormt voor de soort.

Of de soort ter overwintering gebruik maakt van de bosgebieden ten zuiden van het plangebied Oerle-Zuid is niet bekend.

Uit recente onderzoeksgegevens (RAVON 2004) blijkt ook dat er geen waarnemingen zijn van Hazelwormen in het betreffende onderzochte kilometerhok. Aangenomen mag worden dat de soort er of niet meer zit, of dat de dichtheden zeer laag zijn. Daarnaast vormen (met name de randen van) de Zandoerlesche bossen geen optimaal habitat. De waarneming is voorts gedaan in het middenstuk van de Zandoerlesche bossen, waar het habitat meer geschikt lijkt (vochtiger). Qua onderzoeksmethodiek kan gesteld worden dat er niet een succesverzekerde methode bestaat om (kleine) populaties te monitoren. Waarnemingen van hazelwormen zijn vaak gebaseerd op toevallige passanten.

Ten aanzien van de vleermuizen moet nog nader onderzoek worden verricht.

In het kader van de EHS saldobenadering is het niet noodzakelijk om te kijken naar alternatieven. Evenmin is dat noodzakelijk op basis van de Flora- en Faunawet. Er is een ontheffingsaanvraag in het kader van de flora- en faunawetgeving gedaan, waarin alle gevonden flora- en fauna aspecten zijn benoemd.

- l. Luchtkwaliteit heeft op landelijk niveau de aandacht, zo ook in de gemeente Veldhoven. In het MER wees het luchtkwaliteitsonderzoek uit dat er bij de ontwikkeling van Zilverackers in de autonome situatie en in 2020 geen overschrijdingen optreden. Bij de verschillende bestemmingsplannen zal de luchtkwaliteit wederom onderzocht worden, waarbij inzichtelijk wordt gemaakt of

het deelgebied al dan niet in betekenende mate bijdraagt. Eventueel noodzakelijke maatregelen worden dan eveneens benoemd.

- m. Vanwege het doortrekken van de Heerbaan ontstaat er een andere situatie waarin het zeer wenselijk is dat de St. Janstraat aangesloten blijft op de Heerbaan. Uit de locatiekeuze van de rotonde, waarin verschillende alternatieven zijn bekeken, blijkt dat de nu gekozen oplossing de beste is, rekening houdend met ruimtelijk inpassing, geld, natuur, bos, flora en fauna, grondeigendommen, bestemming e.d.
Twee rotondes vlak bij elkaar is niet ideaal, maar de beide rotondes afzonderlijk bieden voldoende capaciteit. Dus is er sprake van een acceptabele afwikkeling van het verkeer en het biedt tevens een verkeersveilige ontsluiting.
- n. De St. Janstraat wordt als 30 km/uur zone ingericht en de groene geluidwal is onderdeel van het aangepaste stedenbouwkundige plan. De exacte ligging, het snelheidsregime en de bijbehorende akoestische onderzoeken naar wegverkeerslawaaï (bij wegen met een minimale snelheid van 50 km/uur) komen in de verschillende bestemmingsplannen aan de orde. Wanneer blijkt dat een Hogere Waarde Besluit nodig is vanwege de overschrijding van de voorkeurswaarden, dan moet dit besluit genomen zijn voor/bij de vaststelling van het bestemmingsplan. Voor Oerle-Zuid zijn overigens in 2008 Hogere Waarden vastgesteld. Planschadeclaims vanwege financieel nadeel door de nieuwe planologische situatie zijn ook nu nog niet aan de orde.
- o. Het uitgangspunt in het regionale akkoord is bouwen tot maximaal de 35 kE-contour. Dit is een wettelijke verplichting. De 35 kE-contour blijft ongewijzigd van kracht. Dat wil zeggen dat uitbreiding van het aantal vliegbewegingen mogelijk is binnen deze contour en dat woningbouw ontwikkeld kan worden buiten deze contour.
- p. Er is geen reden om aan te nemen dat de exploitatie van de ontwikkeling niet reëel is. De gemeente is voornemens om Zilverackers zelf te realiseren. Indien noodzakelijk kan de gemeente per (deel van een) bestemmingsplan een exploitatieplan vaststellen. Dat is in Oerle-Zuid niet aan de orde, omdat de gemeente alle gronden, behalve ter plaatse van een te handhaven nutsvoorziening, in eigendom heeft.
- q. In het Verkeerscirculatieplan is onderzocht wat de meest optimale en duurzame ontsluitingsstructuur is voor het verkeer in geheel Veldhoven. Hierbij zijn verschillende oplossingsmogelijkheden met elkaar vergeleken. Gebleken is dat de aanleg van een westelijke ontsluitingsroute (Zilverbaan) en het verbinden daarvan met de Oersebaan en het verlengde van de Heerbaan in het noorden en met het verlengde van de Kempenbaan in het zuiden, noodzakelijk en verantwoord is om te voldoen aan een adequate ontsluiting van het westelijke deel van Veldhoven. In de Structuurvisie Zilverackers, een indicatief plan, is deze ontsluitingsstructuur overgenomen. In het projectbesluit en het voorontwerp-bestemmingsplan is de ligging van het verlengde van de Heerbaan en de aansluiting daarvan op de St. Janstraat, nader onderzocht en uitgewerkt.
De realisering van de verkeersstructuur kan negatieve gevolgen hebben voor het woongenot van omwonenden. Bij de uitwerking van deze ontsluiting zal de gemeente echter moeten voldoen aan alle wettelijke bepalingen met betrekking tot onder andere geluid en luchtkwaliteit.

Overigens verwijzen wij ook naar de beantwoording van uw zienswijzen in het kader van de procedures van de Structuurvisie Zilverackers en de Ruimtelijke Structuurvisie Veldhoven.

Advies

- De zienswijze onder 6 k (deels: ten aanzien van het vleermuizenonderzoek) en n (deels ten aanzien van de 30 km/uur zone en de geluidwal) gegrond verklaren.
- De overige zienswijzen ongegrond verklaren.

- Deze zienswijze leidt wel tot aanpassing van het projectbesluit en/of voorontwerp-bestemmingsplan Oerle-Zuid, in die zin dat de bestemming 'Groen-Landschappelijk' ten noorden van het verlengde van de Heerbaan planologische ruimte biedt aan een geluidwal.