

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 ligging 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 ligging 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 Knegselseweg 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 Knegseweg 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 verkeersstoets 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 verkeersstoets 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 Knegselseweg 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 Knegselseweg 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 Knegseweg.

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 Knegseweg.

- h. Verder staat vermeld dat met uitzondering van de Knegseweg 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 Knegseweg zijn de geluidsbelastingen inzichtelijk gemaakt ter plaatse van de nabijgelegen woningen Knegseweg 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 Knegseweg. 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 Knegseweweg.

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 Knegseweweg 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 Knegseweweg – Koppelenweg te leggen kan ook het grootste deel van de laanbeplanting van de Knegseweweg 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.

- 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 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.

- 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 Knegseleweg. 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 wordt 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 te voren 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 l 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 l.

- r. Het plan voor de Zilverbaan draagt in betekenende 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 Knegselseweg aangemerkt als buitenstedelijk en het hele traject van de Zilverbaan als binnenstedelijk. Bij de aansluiting van de Zilverbaan op de Knegselseweg 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 Knegselseweg 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 Knegselseweg, 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 Knegelseweg 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 diensgevolge 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 ovotonde 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 Knegselseweg aangetast. Zou het tracé oostelijker worden gesitueerd, dan zou deze doorsnijding worden voorkomen. Indien de kruising van de Zilverbaan-Knegselseweg gepland zou worden ter hoogte van een deel van de Knegselseweg dan zou deze namelijk (grotendeels) liggen ter hoogte van een deel van de Knegselseweg 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 Knegselseweg 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 Knegselseweg 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/Knegselseweg zo onaantrekkelijk mogelijk te maken is ervoor gekozen om geen directe aansluiting tussen de Knegselseweg en de Zilverbaan te maken. Door een knip aan te brengen in de Knegselseweg 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 Knegseweg 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 begrenzingen 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 Knegselseweg. 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 Knegselseweg 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 Knegselseweg-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 Knegselseweg 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 bebouwingsmogelijkheden (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 Knegselseweg 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 Knegselseweg) 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.