

Verslag inpassing randwegplan van Buurtgroep de Kemmer complementair aan het eindverslag van OBV/ MTD

(door Cees Ouwerkerk – 07 september 2018)



AFKORTINGEN:

OBV = Oirschot Blijvend Verbonden

MTD = het landschapsarchitectenbureau

RWS = Rijkswaterstaat

MCO = Motorcrossclub Oirschot

AVO = Atletiek Oirschot

TCO = Tennisclub Oirschot

BdK = Buurtgroep de Kemmer

BMF = Brabantse Milieufederatie

SBEO = Stichting Behoud Erfgoed Oirschot

Kemmer Groep = BdK + AVO + TCO + BMF + SBEO + Latour + Kynologen +
Binnensportverenigingen de Kemmer + ondernemer Verkooijen

INHOUDSOPGAVE

1. Voorwoord

2. Inleiding randwegplan

3. Onmisbare onderdelen randwegplan

3.1 Aansluiting Kempenweg/Randweg (BP rotonde)

3.2 Laco parkeerplaatsen

3.3 Dwarsdoorsnede Randwegprofiel

3.4 Geluidsafscherming

3.5 Boscompensatie

3.6 Aansluiting Eindhovensedijk/Randweg

3.7 Fietsinfrastructuur Eindhovensedijk/Groene Corridor

4. Optionele onderdelen randwegplan

4.1 Ontsluiting parkeerplaats sporthal

4.2 Duiker onder Kempenweg t.b.v. Kempenhorst scholieren

4.3 Verplaatsing aansluiting Kriekampen

5. Toekomstplannen in de Kemmer

5.1 Renovatie atletiekbaan

5.2 Renovatie en herinrichting Tennisbaan

5.3 Kynologenterrein

5.4 Plan Kemmer Ven

5.5 Aantakking MCO aan Eindhovensedijk/Groene Corridor

5.6 Geluidsafscherming MCO t.o.v. G.C.

Bijlage : Kostenoverzicht

1. Voorwoord

Op de introductieavond voor de start van de 'begeleidingsgroep inpassing randwegplan' op 20 November 2017 koos toenmalig wethouder Caspar van Hoek voor het wijde bewerkingsgebied van Wilhelminakanaal tot A58 en van Moorland tot aan de fietsoversteekplaats bij het motorcrossterrein. Motivatie hiervoor was dat de Groene Corridor, het sluipverkeer door Moorland en de Kemmer, de doorstroming van de Kempenweg en de veiligheid van fietsers allemaal met elkaar te maken hebben.

In tegenstelling tot de 'klankbordgroep tracé studie randweg' indertijd, waren bij dit proces ook belangengroepen voor natuur en milieu en historisch cultureel en landschappelijk erfgoed vertegenwoordigd. Dit is belangrijk omdat het hier gaat om een wegenplan door een bos dat onderdeel is van de ecologische hoofdstructuur waarbij een vogelreservaat en historische wielervedstroffen worden.

In totaal werden 6 bijeenkomsten georganiseerd waarvan 4 werksessies en er vonden nog bilaterale ontmoetingen en aanvullende onderzoeken plaats door individuele partijen. Op basis hiervan wijzigden regelmatig inzichten, standpunten en plannen en werd ook het 'grotere plaatje' steeds duidelijker. In het eindrapport van Oirschot Blijvend Verbonden (OBV) worden vooral 4 onderwerpen uitgebreid behandeld, drie hoofdonderwerpen en 1 optie;

1. Dwarsprofiel randweg
2. Aantakking randweg aan de Kempenweg
3. Aantakkingen randweg aan de Eindhovensedijk
4. Optionele ontsluiting van de sporthal parkeerplaats naar de randweg

Deze 4 onderwerpen zullen wij ook behandelen vanuit de criteria en perspectieven van 9 belangengroepen in de Kemmer (voor deze gelegenheid de 'Kemmer Groep' gedoopt en bestaande uit Buurtgroep de Kemmer, BMF, SBEO, Vakantiepark Latour, AVO, ATO, Kynologenclub, Binnensportverenigingen de Kemmer en ondernemer Verkooijen)

Behalve deze 4 onderwerpen werden nog vier problemen geïdentificeerd. Omdat die veroorzaakt worden door de randweg, moeten onvermijdelijk oplossingen gezocht en gevonden worden. Dat is ook grotendeels gelukt, alleen punt 8 lukte slechts gedeeltelijk. We nemen ze mee in dit complementaire rapport. Het betreft;

5. Verplaatsing 50 Laco parkeerplaatsen
6. Verplaatsing 900 m fietspad langs viaduct Eindhovensedijk/A58
7. Afscherming Kemmer gebied t.o.v. de randweg (en A58)
8. Boscompensatieplan in Kemmer gebied

Vervolgens bleek er (behalve punt 4) nog een tweede optie te zijn die wel of niet meegenomen zou kunnen worden in het randwegplan;

9. Het wel-of niet verplaatsen van de T-kruising Kriekampen / Eindhovensedijk

Ook werd behalve de vier punten waarop de organisatoren zich concentreerden steeds meer duidelijk over het 'grotere plaatje' waaronder de verbanden met de Groene Corridor plannen, de sluipverkeer problematiek en de doorstroming van de Kempenweg.

Reden waarom we dit complementair rapport moesten schrijven is dat wij en meerdere andere belangengroepen in de Kemmer hun inbreng onvoldoende terugzagen in het (concept) eindrapport van OBV/MTD. Wij willen onze inbreng d.m.v. dit complementaire rapport alsnog onder de aandacht brengen zodat ons burgerparticipatie werk niet verloren gaat. Het A4-tje in de bijlagen van het OBV/MTD rapport bevat per belangengroep een samenvatting.

De brede burgerparticipatie leverde dit keer ook verrassende en nuttige nieuwe en/of diepere inzichten op. Dit gold bijvoorbeeld voor het wel/niet scheiden van de fiets- en auto infrastructuur op de Eindhovensedijk, de kosten consequenties van het omrijden door de randweg, de kosten van de randweg als project en een veilige fietsroute voor de 1.100 Kempenhorst scholieren naar de sporthal en de kwantificering van het sluipverkeer door Slingerbos. Als zodanig heeft dit burgerparticipatie proces zeker vruchten afgeworpen.

Dit leidde ook tot de volgende veelbelovende oplossing waarmee we voor relatief weinig kosten twee vliegen in 1 klap kunnen slaan. We nemen hem graag mee in ons rapport omdat dit heel snel in gang gezet zou kunnen worden (los van of de randweg door gaat);

10. Duiker onder Kempenweg t.b.v. Kempenhorst scholieren (en automobilisten op de Kempenweg)

Tijdens de vier werksessies vormden zich twee kampen OBV/MTD/Moorland en wat we nu genoemd hebben de 'Kemmer Groep'. De Kriekamp ondernemers namen een soort tussenpositie in. Er ontstonden soms verhitte discussies die, vooral tijdens de verkiezingen, tot in de pers doorwerkten. Maar het leidde wel tot een grote productie aan analyses, ideeën, studies, plannen en oplossingen. Voor de Kemmer Groep zeer belangrijke zaken als geluidsafscherming, groenbuffer en boscompensatie werden door OBV/MTD vooruit geschoven, maar worden door de Kemmer Groep als integraal onderdeel gezien waarvoor nu politieke garanties worden gevraagd om straks niet met lege handen te zitten. De randweg dwarsdoorsnedes kunnen ook niet gekozen worden zonder de afscherming integraal mee te nemen. De ondernemers ten noorden van de Eindhovensedijk geven eerlijk aan dat zij minder empathie voor het groen (bos) hebben en dat hun eerste prioriteit is, dat hun bedrijven en de weegbrug op de Beerschotseweg voor vrachtwagens bereikbaar moeten blijven. Dit drukt ons met de neus op de feiten dat in de Kemmer een *evenwicht bewaakt moet worden tussen economie en ecologie*. De Kemmer Groep respecteert hun belang en zal hiermee bij de verdere uitwerking rekening houden.

Gelukkig blijken er tussen beide kampen wel compromissen mogelijk mits men open staat voor nieuwe oplossingen. De hybride dwarsprofielen zijn daar een mooi voorbeeld van.

Een andere verrassing was de inspirerende plannen van de sportclubs die elkaar gevonden hebben in een gezamenlijk plan voor sportpark de Kemmer. Ook als er

geen randweg door de Kemmer zou komen zullen we hier in de toekomst zeker meer van horen.

Zoals u in het kostenoverzicht in de Bijlage kunt zien valt de randweg al snel twee keer zo duur uit dan aanvankelijk gedacht, maar er zijn ook alternatieve keuzes mogelijk waarbij geld bespaard kan worden. Geïnspireerd door het kosten overzicht hebben we dit rapport ingedeeld in drie delen; onvermijdelijke- en optionele onderdelen van het randwegplan en toekomstplannen.

2. Inleiding randweg

De randweg is een verbinding parallel aan de A58 tussen de BP rotonde en de Eindhovensedijk nabij Kriekampen.

In het OBV/MTD rapport staat vermeld dat de randweg dient voor;

1. Verbetering van de verkeersafwikkeling en veiligheid op de afrit Koolmond/Prinses Irene Brigade brug
2. Doorgaand verkeer door de Kemmer (Eindhovensedijk) en Moorland/Slingerbos wegnemen in het kader van verkeersveiligheid, leefbaarheid en ontwikkeling Groene Corridor.

De afgelopen jaren was ook de doorstroming van het verkeer op de Kempenweg een hoofddoelstelling, dus die hebben we toch maar meegenomen in onze beschouwingen. Deze doelstelling betreft dagelijks gemiddeld 20.000 voertuigbewegingen van merendeels Oirschotse burgers tegen 3.000 in Slingerbos, en over Koolmond en de door de Eindhovensedijk. Ook op de ontwikkeling van de Groene Corridor wordt in dit rapport zeker ingegaan, maar als u meer daarover wilt lezen is daarover een aparte rapportage verschenen met de titel 'Voortschrijdende inzichten Groene Corridor'. Veel van de in dit verslag genoemde rapporten en onderzoeken kunt u nalezen op www.buurtgroepdekemmer.nl onder studies en plannen.

Of een randweg het sluipverkeer door Slingerbos weg kan nemen lijkt twijfelachtig (*zie het onderzoek; Verkeersmetingen Slingerbos mei 2018*). Gelukkig voor Slingerbos (en indirect ook voor de Kemmer) zal het sluipverkeer door een aantal andere plannen wel verminderen. We noemen dan het verplaatsen van de toegang tot Sportpark Moorland en het aanleggen van een gecombineerde bushalte annex carpoolplaats annex Laco- en Kempenhorst parkeerplaats bij het BP tankstation. Verder liggen er plannen voor renovatie van de oprit Koolmond en afrit Moorland zodat auto's zowel als fietsers hier in de toekomst veilig gebruik van kunnen blijven maken. Ook al zal dat wellicht als bestemmingsverkeer zijn. Fietsers en wandelaars die zich hier dan nog niet veilig voelen, kunnen eind 2019 over de Moorlandse langzaam verkeer brug naar de overkant. Voortschrijdende inzichten over de Groene Corridor leren dat het gescheiden fietspad langs de Eindhovensedijk veilig, snel en goedkoop is, en voor de leerlingen van Kempenhorst bedachten we een duiker onder de Kempenweg. Als alternatief voor de dure randweg die pas over enkele jaren klaar zou kunnen zijn, is er ook een goedkoop plan voor het alleen toelaten van bestemmingsverkeer, gehandhaafd door ingehuurde verkeersregelaars.

(Maarheeze model). Een 'pilot' op Slingerbos zou op zeer korte termijn kunnen starten. Hierdoor kunnen we op een goedkope manier 'leren' of we het sluipverkeer kunnen weren i.p.v. faciliteren. Als deze proef slaagt, zouden we kunnen opschalen naar Koolmond en/of de Kemmer.

Nadrukkelijke voorwaarde voor deelname aan deze begeleidingsgroep inpassing randwegplan was voor alle belangengroepen, dat we nut en noodzaak van de randweg niet zouden betwisten, dus daar heeft iedereen zich zo goed als mogelijk aan gehouden. Hoewel er, zoals bekend, grote verdeeldheid bestaat over nut, noodzaak en alternatieven, zijn we in de inpassingsgroep uitgegaan van de situatie dat het randwegplan daadwerkelijk uitgevoerd zou moeten worden.

3. ONMISBARE ONDERDELEN RANDWEGPLAN

In dit hoofdstuk komen onderwerpen aan de orde die, naar onze mening, onvermijdbaar gerealiseerd zullen moeten worden als het randwegplan door de Kemmer daadwerkelijk door zou gaan.

3.1 Aansluiting Kempenweg/Randweg (BP rotonde)



Een randweg trekt behalve Oirschots verkeer een nog veel grotere hoeveelheid sluipverkeer aan, waardoor de BP rotonde in zijn huidige vorm niet meer voldoet. De BP rotonde heeft als taak om de verkeersdoorstroming op de Kempenweg te bevorderen. Of een dubbelring turbo rotonde van 510.000 euro

hieraan voldoet kunnen wij nu nog niet beoordelen. Volgens de gemeentelijke verkeerskundige zouden mogelijk zelfs stoplichten (VRI) hier onvermijdelijk zijn vanwege afstemming met het verkeer van- en naar de A58. Dit zou de prijs opdrijven naar 870.000 euro. Ten gevolge van een randweg door de Kemmer zou de Kempenweg er na de RABO rotonde en de LIDL rotonde nog een derde bottleneck verkrijgen in de vorm van de BP rotonde. Dit conflicteert helaas met de eerste doelstelling van de randweg namelijk een betere doorstroming van de Kempenweg. We zijn bezorgd over de veiligheid van de Kempenhorst scholieren die bij Slingerbos oversteken omdat hun stoplicht discipline niet altijd voorspelbaar is (zoals we kunnen ervaren bij de Kempenhorst oversteekplaats aan de Kempenweg). Datzelfde geldt voor de Laco parkeerders die de Kempenweg moeten oversteken.

Wij betreuren de consequenties van dit randwegplan op de BP rotonde dan ook ten zeerste. Zowel uit kostenoverweging als uit veiligheidsoverwegingen, als ook gezien vanuit het belang van de automobilisten op de Kempenweg (nu meest Oirschotse burgers).

Advies aan de raad;

Wij betreuren het om bovengenoemde redenen, dat de BP rotonde verbouwd zal moeten worden als consequentie van de aanleg van een randweg door de Kemmer. Wij hopen omwille van de kosten en wachttijden voor de Oirschotse automobilisten op de Kempenweg, dat verkeerslichten niet nodig zullen zijn. Voor de keuze welke van de twee rotonde types het tenslotte zou moeten worden als het randwegplan door zou gaan, vertrouwen wij op de verkeersdeskundige en nemen zijn advies over als de veiligheid van overstekende langzaam verkeer deelnemers goed gewaarborgd is (Ja, mits.....).

3.2 Laco parking



De 50 Laco parkeerplaatsen die nu op het beoogde randweg trace liggen gaan verloren. Zij worden in de OBV plannen verplaatst naar een te verbouwen carpoolplaats annex bushalte annex 'drop & ride' Kempenhorst parking bij de BP rotonde (kosten 85.000). Dat lijkt ons slim gecombineerd. Wel zijn wij bezorgd voor de veiligheid van de Laco gasten bij het oversteken van de nog drukkere Kempenweg.

Ook denken we wel dat mensen ook zullen blijven proberen op de oude strook asfalt te gaan parkeren waar de randweg niet overheen loopt (bij het speelbos). Om te voorkomen dat de bestaande speelbos parkeerplaats zich ontwikkelt tot homo-ontmoetingsplaats, overnachtingsplaats of stortplaats voor drugsafval, zouden we hier graag camera bewaking zien.

Advies aan de raad;

Wij betreuren het dat de 50 parkeerplaatsen van Laco door de aanleg van een randweg door de Kemmer verloren gaan. Wij zijn bezorgd over de veiligheid van overstekende Laco parkeerders na verbouwing van de BP rotonde. Wel vinden wij het wel een slimme combinatie oplossing die wij als zodanig ondersteunen (ja, mits....). Voor de sociale veiligheid van de speelbos parkeerplaats 'zien we graag camera's.

3.3 Dwarsdoorsnede profiel randweg

Het basisprofiel voor een 60km/uur Bubeko weg (buiten bebouwde kom) is 2 rijbanen van 3 meter breed met bermen van 2.5 meter breed. Dat is samen 11 meter.

Uitgangspunten zijn het bewaren van de natuurwaardes van het Kemmerbos en het vogelreservaat, alsmede het historisch wielersbaantje, en het monumentale beukenlaantje als landschappelijke erfgoed. Tevens het bewaren van de bufferwerking van het bos voor bewoners, sporters, kynologen en recreanten. Daarom streven we naar beperken van het dwarsprofiel van deze randweg tot 11 meter breed. Daarnaast moeten passende afschermingen bedacht worden tegen de groeiende overlast van A58 + deze randweg (en plaatselijk MCO). Op de grenzen van het 11 meter profiel kunnen afschermingen geplaatst worden in de vorm van lamellen of geluidsschermen of een zandwal die het dwarsprofiel dan verbreed met (bij benadering) 2x de hoogte. Ook een wat lagere (en smallere) zandwal met daarop een scherm is mogelijk. Voor een zandwal moet een strook bos aangekocht, gekapt en gecompenseerd worden. Het wegprofiel wordt dan breder en er blijft minder bruikbaar bos over. De keuze voor een bepaald dwarsprofiel is dus ook gelijk een keuze voor afscherming. Vandaar dat beide onderwerpen integraal niet alleen in het latere bestemmingsplan, maar ook al in het huidige randweg inpassingsplanplan meegenomen moeten worden.

Door OBV/MTD zijn 4 varianten ingebracht aan het eind van de derde werksessie (A,B,C, D). BdK had naar aanleiding van de studie 'Smalst mogelijke randwegplan' de variant C ingebracht. In de illustraties die OBV/MTD gebruikt heeft in de matrix exercitie bleek echter een bredere C-variant getekend te zijn met beukenheg en sloot. Daardoor is het voordeel van deze variant gedeeltelijk verdwenen en is de uitkomst van matrixvergelijking voor ons niet meer bruikbaar. Daarom behandelen we het onderwerp dwarsprofiel/afscherming in dit rapport opnieuw en uitgebreid. Hoe breder het dwarsprofiel namelijk is, hoe meer boskap en boscompensatie noodzakelijk is. En er is een sterke koppeling tussen dwarsprofiel en geluid- en emissie afscherming. In de begeleidingsgroep inpassing randweg is veel discussie geweest over juist deze onderwerpen. Toen duidelijk werd dat een soort 'patstelling' ontstond tussen het 'OBVMTD/Moorland kamp' en de 'Kemmer Groep' heeft BdK tijdens de

inloopavond op 22 augustus 2018 aan OBV/MTD als compromis voorgesteld om niet langer naar 1 principeprofiel te streven, maar maatwerk te leveren voor 4 verschillende delen in het trace. We spreken nu van een **'hybride randwegprofiel'**

Daarbij zijn de volgende uitgangspunten gebruikt uit de criteria die 9 belangengroepen in de 'Kemmer Groep' inmiddels hadden geformuleerd;

1. Weg spaart landschap

2. Kemmerbos 1 geheel houden (geen dwarswegen/doorverbindingen)
3. Zo min mogelijk boskap, waar gekapt wordt compenseren in de Kemmer en natuurwaardes kwalitatief herstellen
4. Parkeren en routing naar/vanaf Eindhovensedijk/Groene Corridor, te behandelen als bestemmingsverkeer
6. Fiets en autoverkeer op Eindhovensedijk / Groene Corridor gescheiden houden
7. Geluid en emissiebronnen A58 + randweg, goed en groen afschermen.
8. Mogelijkheid optimaal open houden voor plannen 'sportpark de Kemmer '

Omdat hoogst onzeker is of Rijkswaterstaat (behalve een lamellenscherm) ook maar iets zal doen aan onze kant van de A58, gaan we er voor de inpassing van het randwegplan vanuit, dat de gemeente Oirschot het compleet zelf zal moeten doen. Mocht RWS dan toch nog ergens mee komen, dan zullen we de plannen alsnog aanpassen.

Geluidswering en boscompensatie maken we nu al integraal onderdeel van het randwegplan om verder te kunnen en niet afhankelijk te worden van metingen achteraf.

We hebben de ambitie om de kans te benutten om het nu goed op te lossen i.p.v. alleen te voldoen aan de minimale wettelijke verplichting.

Bijgesloten 3 plaatjes;

1. De varianten (A,B,D) van OBV/MTD en variant (C) door BdK
2. Het randwegplan trace opgeknipt in 4 delen, Twee delen lopen parallel aan de A58, de twee andere zijn de aantakkingen aan de Kempenweg en de Eindhovensedijk.
3. De situatie ter plaatse van dwarsprofiel C (6 banen A58 + 2 banen randweg), met maximale en minimale RWS deelname.

Plan randweg de Kemmer ; Dwarsdoorsnede randwegplan.

Voorlopige aanname; Rijkswaterstaat doet NIETS, gemeente Oirschot draagt de kosten.



- Variant A : 4 m begroeid scherm langs A58 met beukenheg en aanplant bosrand randweg (12 m)
- Variant B : 4 m begroeid scherm langs A58 met beukenheg, randweg 2 m wal + 2 m scherm (21.5 m)
- Variant C a : Robuust begroeid scherm langs A58, 4 m begroeid scherm langs bosrand randweg (11m)
- Variant C b : RWS lamellen scherm langs A58, 4 m begroeid robuust scherm bosrand randweg (11 m)
- Variant D: 4 m begroeid scherm met bosrand langs A58 en aanplant bosrand randweg (17 m)



Uitgangspunt van het hybride dwarsprofiel model is; *'smal waar het smal moet en breder waar dat kan'*

Bij de bewoners, het vogelreservaat en het kynologenveld is minimale boskap en maximale bosbuffer behoud cruciaal. Daarom **profiel C** (smal groen begroeid scherm van 4 m)

Bij Vakantiepark Latour en het speel- en recreatiebos, is meer bosbuffer beschikbaar en kan **profiel B** toegepast worden (2 m wal + 2 m begroeid scherm erop) Profiel B loopt door tot aan de bestaande 5 meter hoge begroeide zandwal van de fam. Verkooijen, maar wordt doorsneden door de randweg richting Laco zwembad en BP. *In plaats van een sloot tussen randweg en zandwal pleiten wij voor een drainage goot die het regenwater afvoert naar enkele amfibie poelen aan de noordzijde, voor verbetering van de bio-diversiteit. Daarmee voorkomen we ook dat het dwarsprofiel van de randweg breder wordt en verbeteren we de natuurwaarden van het Kemmerbos.*

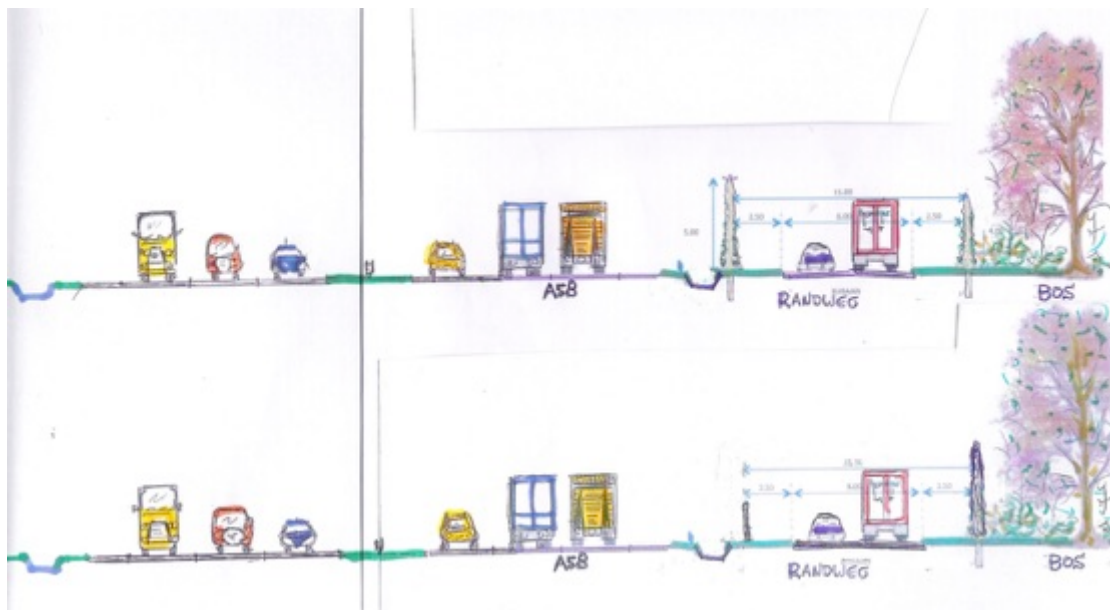
Vanaf deze doorsnijding tot aan de BP rotonde is meer ruimte in de breedte beschikbaar voor dichte groen borders wat **profiel D** ideaal maakt (nog goedkoop ook)

Voor de aantakking aan de Eindhovensedijk is **profiel A** gekozen omdat hier ook net iets meer breedte beschikbaar is.

Het scherm om het perceel van de fam. Rommens, zou ter plaatse van profiel A een beukenheg aan de buitenkant kunnen hebben en aan de kant van het Wellness Hotel plan van de Hr. Bosman, zou voldoende ruimte kunnen zijn voor een (al gedeeltelijk aanwezige) dichte groene bosborder, zodat het toekomstige Wellness hotel zichtbaar zou blijven.

Aan de A58 kant van het perceel van de heer Bosman ligt al een 5 meter hoge begroeide zandwal.

We zijn er van overtuigd dat door deze landschappelijke inpassing het uitzicht voor de automobilisten op de A58 en de randweg afwisselend en aantrekkelijk zal zijn zodra het groen zich voldoende heeft ontwikkeld. Een visitekaartje voor GROEN Oirschot, waarbij de belangen van de bewoners, sporters en recreanten plus de natuur en erfgoed organisaties zo goed mogelijk behartigd zijn.



Rijkswaterstaat

Zoals het er anno Juli 2018 uit ziet betaald RWS geen geluidsscherm tussen de A58 en randweg. Zij geven desgevraagd aan dat zij in 2010 al klaar waren aan de noordkant en dat zij het randwegplan beschouwen als een bij uitstek Oirschot plan. Zij hebben zelf geen plannen voor een N-58 naast de A58. Kosten van afscherming zijn wat hen betreft dan ook voor Oirschot. Cumulatieve berekeningen van geluidsbelasting en emissie overlast door A58 + randweg + MCO (motorcross) + defensie + Eindhoven Airport, bestaan op dit moment nog niet, maar dit alles komt door de heersende windrichting 70 % wel richting Oirschot en richting de Kemmer in het bijzonder.

Ook zonder het randwegplan zou aanpak van deze overlast vroeg of laat aan de orde komen vanwege de groei van het wegverkeer en het vrachtverkeer.

*In onze plannen gaat **'het mooist bloeiende scherm van Nederland'** (Team Oirschot ambitie) dus daadwerkelijk gerealiseerd worden. Misschien kan RWS bijdragen in de kosten van de schermen van profiel C (700.000) en B (500.000) ? Hiervan zou namelijk een grote PR waarde uitgaan als voorbeeld van geslaagde burgerparticipatie in InnovA58. Bovendien komt RWS hierdoor op een positieve manier onder de druk uit om iets te moeten doen langs de A58 terwijl ze dat eigenlijk niet willen en dat qua wettelijke normen misschien ook net niet hoeven.*

Advies aan de raad;

Resumerend zouden wij de raad willen aanbevelen om voor de hier beschreven maatwerk oplossing te gaan. Per randweg deel wordt naast de 11 meter randweg dan de meest optimale afscherming toegepast waardoor een aantrekkelijk gevarieerd landschappelijk groen profiel ontstaat.

Parallel aan de snelweg adviseren we de smalst mogelijke scherm oplossing (C) bij het vogelreservaat en de woningen overgaand in een zandwal met begroeid scherm oplossing (B) ter afscherming van Latour, het speelbos en het boscompensatieveldje bij de fam.Verkooijen.

Wij raden aan om de PR waarde van 'het mooist bloeiende groene scherm van Nederland' te benutten en te proberen RWS als partner mee te krijgen. Voor de 300 meter van het speelbos naar de BP rotonde kunnen we naar een bredere landschappelijke inpassing (D), mits we het boscompensatie veld achter de Kemmer 2 langs de A58 wel goed afschermen (B).

Voor de 150 meter van de A58 naar de aantakking Eindhovensedijk hebben we eveneens iets meer ruimte tussen het scherm, de randweg en het wellness hotelplan waardoor een bredere landschappelijke inpassing mogelijk is (A).

3.4 Geluidsafscherming



In het geval dat een randweg aan de Noordkant van de A58 door het Kemmerbos onvermijdbaar zou zijn, dan verfijnen wij het OBV principe 'weg volgt landschap' tot '**weg spaart landschap**' omdat dit beter recht doet aan de 'waarden' van het Kemmerbos namelijk; rust, genieten, natuur, rijke biodiversiteit, recreatie, duurzaamheid, leefbaarheid, gezondheid. Om de schade ten gevolge van deze weg te beperken is gekozen voor de smalst mogelijke variant met een dwarsprofiel van 11 meter.

Om redenen van gezondheid, leefbaarheid en welzijn, hebben we voor de Kemmer de twee ambities van TEAM OIRSCHOT geadopteerd;

- 1. Het Verkeer NIET horen, NIET zien en NIET ruiken** voor de bewoners, sporters en recreanten. En Buurtgroep de Kemmer voor hun bewoners specifiek;
- 2. Het mooist bloeiende groene scherm van Nederland maken** dat een representatieve en promotionele uitstraling voor Oirschot heeft naar de automobilisten op de randweg (en A58). De bewoners zullen langs een traject van 750 meter een tweezijdig begroeid kokosscherm van 4 meter hoog doorberekenen in de verwervingskosten. Er resteren dan nog zo'n 500 meter af te schermen gemeentegrond langs de andere helft van de randweg. Aan dit gedeelte liggen Vakantiepark Latour, het speelbos, het Laco zwembad en de fam. Verkooijen. Ook zij dienen goed afgeschermd te worden van de 8 rijbanen die de A58 + randweg straks zal tellen.

Voor het jaar 2000 waren er geen geluidsvoorzieningen aan de Noordkant van de A58 tussen het viaduct Eindhovensedijk en de afrit Oirschot. Door dicht aan te planten (Profiel D) probeerden bewoners het geluid van de (op dat moment) nog rustige snelweg te beperken. Bij de verbreding van de A58 aan de noordzijde in 2010 werden door RWS zowel als de gemeente Oirschot geen maatregelen getroffen. De bewoners hebben toen zelf wel begroeide geluidswallen aangelegd (Profiel B) mede gefinancierd uit de vergoeding van RWS voor verwerving. (voor een gedetailleerder overzicht hiervan zie studie 'smalst mogelijke randweg' op www.buurtgroepdekemmer.nl). Door de toename van het verkeer en het aantal rijbanen alsmede de verkleining van de bosbuffer moet nu de volgende kwaliteitsstap genomen worden om de gezondheid, leefbaarheid en welzijn van de bewoners, sporters en recreanten te waarborgen bij de nieuwe plannen.

Een randwegplan dat het aantal naast elkaar liggende rijbanen verhoogt tot 8 stuks (zelfs 9 in geval van een dwarsdoorsnede tussen randweg en parkeerplaats sporthal), kan daarom niet meer plaatsvinden zonder dat daarin ook de effectieve afscherming integraal meegenomen wordt.

In feite schermen we het gebied af tegen de cumulatieve overlast van A58, randweg, MCO, Eindhoven airport en Defensie. Maar op de laatste twee hebben we helaas weinig invloed. Aan de eerste drie kunnen we wel wat doen.

70 % van de heersende windrichting is naar Oirschot/ de Kemmer toe.

Al deze bronnen kijken alleen naar hun eigen overlast en toetsen deze aan de wettelijke normen voor hun plan. Wij hebben echter te maken met de gevolgen van de *cumulatieve* ontwikkelingen.

Rijkswaterstaat heeft recentelijk nog aangegeven zich voor de A58 te houden aan wat wettelijk noodzakelijk is. Zij zoeken het eerst in brongeluid bestrijding (ander asfalt b.v.) en woning isolatie verbetering (voor zover die al niet top geïsoleerd zijn). In het verslag OBV/MTD maakt men eveneens melding van het opereren binnen wettelijke normen. In de praktijk zitten de bewoners buiten op hun terras in de herrie en de stank en kunnen ze 's nachts de ramen niet op een kier laten staan voor frisse lucht.

Bij aanleg van deze randweg is er na 10 jaar weer een nieuwe kans om het gebied beter af te schermen van deze cumulatieve bronnen.

Graag zouden wij wat meer ambitie zien, in plaats van het verschuilen achter wettelijke normen. In dit verband willen we graag een citaat uit 2016 van de verkeersdeskundige van de gemeente Best aanhalen;

“Als Best genoeg had genomen met wat volgens NS en RWS wettelijk noodzakelijk was, dan hadden we voor het spoor en de A58 nu geen tunnelbakken gehad en veel lagere geluidschermen”.

Het uitblijven van een RWS geluidsscherm langs de A58 zou betekenen dat er op de huidige grens langs de A58 bijvoorbeeld een lamellen scherm zal komen zodat tegengestelde verkeersstromen elkaar niet verblinden. Een beukenhaag is hiervoor niet geschikt om de volgende redenen;

1. Gedurende circa 6 maanden van het jaar is deze vrijwel kaal.
2. Gedurende de 6 'kale' maanden zal geen absorptie van het geluid plaatsvinden maar reflectie.
3. Zo'n beukenhaag tot 1 meter breed en dat kost weer extra , profielbreedte, grondverwerving, boskap en boscompensatie.
4. Tot slot vraagt een beukenhaag 3-4 keer per jaar onderhoud.

Ongeveer de helft van de randweglengte is in bezit van de gemeente Oirschot. De andere helft is in bezit van drie particuliere grondeigenaren. Gezien de onzekere situatie m.b.t. afscherming van de A58 door RWS, hebben deze drie grondeigenaren afgesproken bij verkoop van hun grond de kosten van een 750 meter lang en 4 hoog kokosscherm te integreren in de kostprijs voor de gemeente (offerteprijs is 700.000 euro).

Dit scherm loopt dan in ieder geval van de aantakking Eindhovensedijk tot en met het kynologenveld en de tennisbanen.

Er is bewust gekozen voor het kokosscherm omdat dit aan in de grond getrilde palen hangt en geen fundering behoeft. Hierdoor wordt het regenwater van de

randweg afgevoerd via de noordelijk berm naar de onderkant van het scherm zonder dat daar een sloot voor nodig is. Sterker nog dit afvoerwater is hard nodig voor de bewatering van de tweezijdige klimplanten die dit scherm tot 'het 'mooist bloeiende scherm van Nederland'' moeten gaan maken. Tot het moment van volgroeïing heeft dit scherm al een organische uitstraling en de palen worden in (Heras) RAL groen gecoat. Een variatie aan klimplanten (diverse klimopsoorten, blauwe regen, bruidssluier, wingerd, kamperfoelie, hop en clematis is al in de offerte meegenomen. Deze beplanting vraagt geen extra breedte en wordt aan beide zijden van het scherm geplant. Een visitekaartje voor Oirschot, ondernemend, monument in het GROEN, waar de MENS zich thuis voelt.

Wij pleiten ervoor dat de gemeente zelf op de zandwal van profiel B, nog een stuk van zo'n 500 meter 2 meter hoog doortrekt van het koksscherm zodat ook de 55 semi permanent wonende huishoudens en de recreanten op vakantiepark Latour afgeschermd zijn, alsmede de badgasten op de buitengazons van het Laco zwembad. De gasten van Latour kiezen dit park voor de rust en het bos en moeten dan ook afgeschermd worden van 3+3+2=8 banen verkeer (met 140.000 voertuigen op de A58 + randweg in 2030).

De ruimte laat profiel B hier ter plekke wel toe, maar er moet dan meer bos gekapt worden, begroeïing blijkt moeilijk op de (in de zon) uitdrogende zandwallen, er moet meer boskap gecompenseerd worden en het geluidswerende effect is veel minder vanwege de schuine wal wand waar het geluid als het ware overheen rolt/waaït. Maar het zou een aanvaardbare compromis zijn voor de 'Kemmer Groep'

Advies aan de raad;

Wij pleiten er bij de raad voor om de afscherming in het randwegplan nu al integraal mee te nemen omdat het onlosmakelijk onderdeel uitmaakt van de dwarsprofielen. Tevens pleiten wij er voor om, in navolging van Team Oirschot ambitie te tonen om dit nu goed en 'futureproof' op te lossen. Qua varianten is onze advies oplossing aan de raad dus een 11m brede randweg grotendeels zonder beukenheg en deels zonder expliciete randwegsloot en met dwarsprofielen A,B,C,D zoals eerder beschreven in het hybride profielplan.

Buurtgroep de Kemmer zal de kosten van hun 750 meter scherm (profiel C) langs de randweg doorberekenen in de grondverwerving (700.000). Wij hopen dat de gemeente de verantwoordelijkheid op zich neemt voor de overblijvende 500 meter (profiel B) langs Vakantiepark Latour, het Speelbos en de fam. Verkooijen (kosten 500.000 indicatief)

De 300 meter profiel D bij Laco en de 150 profiel A aanplanten bij het wellness hotelplan kunnen voor 80.000 (indicatief)

Dat brengt het totaal aan afschermkosten voor het hele traject op 1.280.000

3.5 Boscompensatie:

De waarde van de Kemmer is de natuur. De baten daarvan zijn gezondheid, rust, leefbaarheid, recreatie, sportiviteit, biodiversiteit en duurzaamheid.

Een bestemmingsplan wijziging ten behoeve van een randwegplan door de Kemmer (natuurgebied/bos/ecologische hoofdstructuur), kan onsinziens niet plaatsvinden zonder dat daarin bos herplant compensatie meegenomen wordt. Wethouder Machielsens heeft op 26 Juni 2017 de gemeentelijke verantwoordelijk hiervoor erkend en ook aangegeven rekening te houden met plaats en kwaliteit. In de Kemmer heerst momenteel een evenwicht tussen economie en ecologie waardoor de biodiversiteit relatief goed is. Doel is natuurlijk om de grootte van het Kemmerbos op peil te houden en niet verder te versnipperen tot puzzelstukjes.

Het bos heeft als functie van zijn breedte een filterend effect op emissie en een dempend (absorberend) effect op geluid. Dit geldt in toenemende mate als het bos goed bijgehouden is in de zin van aanplant en laag/midden/hoog invulling en naast bladverliezende bomen ook voldoende groenblijvende soorten herbergt.

In sommige bossen in het Kemmer gebied is hieraan nog wel wat te verbeteren. We hebben echter nog een achterstand in boscompensatie van 6.000 m² sinds de verbreding van de A58 aan de Noordkant in 2010 en recente kap van 1.650 m² door de gemeente zelf, aan de oostkant van de Tennisbanen. Voor het randwegplan zou in geval van de minimale 11 meter breedte een oppervlak van 16.500 m² nodig zijn. Qua boskap kan het zandpad parallel aan de A58 (serviceweg) hierop mogelijk in mindering gebracht worden mits deze serviceweg kan vervallen.

Voor de optelsom van deze drie boskap oppervlaktes zou volgens wethouder Machielsens een compensatie factor van 1.9 gelden.

Op het veld achter ondernemer Frans Verkooijen (de Kemmer 1,2) ligt een perceel van ongeveer 3.000 m² dat we hierbij graag willen bestemmen voor boscompensatie.

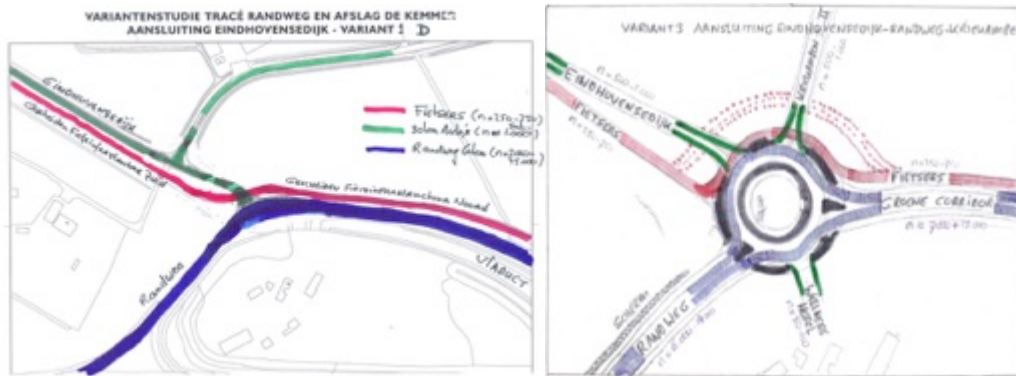
Dat betekent dat we nog enkele hectares zullen moeten zoeken en eventueel aankopen voor aanplant van bos in de Kemmer. OBV heeft hiervoor nog geen locaties aangegeven. Verplaatsing van het terrein van de atletiek vereniging in de richting van de tennisbanen (Sportpark de Kemmer) zou wel een terrein van 2 hectares vrij laten vallen waar een plan voor bestaat genaamd; 'project Kemmer ven'. Hierover verderop in dit rapport meer.

Als het randwegplan daadwerkelijk door zou gaan en de exacte breedtes per randwegdeel bekend is, zal BdK in samenwerking met BMF en SBEO een lijst van te evacueren karakteristieke bomen maken. In het kostenoverzicht zijn posten voor boscompensatie meegenomen maar nog zonder eventuele verwerving van terreinen hiervoor. Voor de gemeente Oirschot ligt hier een kans om de buitenwereld te laten zien dat het GROEN hier naar waarde geschat wordt.

Advies aan de raad;

Wij pleiten er bij de Raad nadrukkelijk voor om boscompensatie in de Kemmer een integraal onderdeel van het randwegplan te maken en hoeveelheid, plaats, kwaliteit en kosten van herplanting nu al mee te nemen en niet achteraf.

3.6 Aansluiting Eindhovense dijk/Randweg



Voor de aantakking van deze randweg aan de Eindhovense dijk zijn twee principe varianten bedacht; de zogenaamde 'T-bone' en een rotonde.

We zetten de plussen en minnen even naast elkaar ;

T-bone

- + Goedkoop (320.000)
- Onveilig bij hoge snelheden op randweg
- Aantakking Wellness Hotel
- Vrachtverkeer Kriekamp op Eindh.dijk
- Handhaving snelheid ?

Rotonde

- + Overzichtelijk
- + Veilig (snelheid bijna 0)
- + Aantakking Wellness Hotel
- + vrachtverkeer Kriekampen
- + bestemmings bording logisch
- Duur (600.000)

Voor beide varianten en hun landschappelijke inpassing, is ter plekke voldoende ruimte aanwezig

Beide varianten bieden mogelijkheid om Kriekampen aan te takken (optie).

Beide varianten bieden mogelijkheid voor handhaving gescheiden fiets infrastructuur (noodzaak)

De aantakking van de beoogde randweg aan de Eindhovense dijk zou volgens ALLE belangengroepen in de 'Kemmer Groep', het best een rotonde kunnen zijn omdat dit de snelheid maximaal uit de randweg haalt en het langzame verkeer van de Eindhovense dijk, Kriekampen en eventueel het toekomstige Wellness hotel veilig en overzichtelijk laat in- en uitvoegen.

De snelheid vanaf het viaduct Eindhovense dijk ligt nu hoog (80-100 km/uur).

De T-bone varianten zullen de randweg als 'racebaan' voor het sluipverkeer faciliteren.

Verkeer op de randweg, dat richting Eindhoven de chicane mist door te hoge snelheid, rijdt bij het Wellness hotel de tuin in en kan daar, vanwege de aard van de bestemming, passend opgevangen worden. Maar vanuit Eindhoven komend vanaf de helling van het viaduct over de A58 ligt de snelheid van sommige motorvoertuigen hoog (100 km/uur). Op het moment dat deze automobilist of truckchauffeur linksaf stuurt op de chicane en uit de bocht vliegt, dan rolt hij met zijn voertuig precies over de wachtenden op het opstel plateau van de Eindhovense dijk.

De matrix vergelijking van OBV/MTD was voor ons niet bruikbaar omdat alleen T-bone varianten getekend waren met fietspad op de Eindhovensedijk, danwel met het bestaande fietspad die zuidelijk van de randweg blijft. Onze eigen ingebrachte variant waarbij het (gescheiden) fietspad niet de randweg kruist, werd door OBV/MTD niet meegenomen in de matrix beoordeling. In dit aanvullend rapport wel.

OBV/MTD gaat in haar eindrapport voor een T-Bone omdat deze 280.000 goedkoper is en volgens hen voldoende veilig te maken is. We willen dan graag weten hoe Oirschot heeft tot op heden geen goede 'track records' als het gaat om handhaving. Ook willen we graag weten hoe de inrichting van de randweg en T-bone er dan uit komt te zien en hoe het handhaven van de snelheden te werk zal gaan.

Advies aan de raad;

Zolang wij niet overtuigd zijn van de veiligheid van de OBV-T-Bone, adviseren wij aan de raad de duurdere maar risicoloze veilige rotonde. Er is ter plaatse voldoende inpassingsruimte aanwezig. (Geen T-bone maar een rotonde, tenzij.....). Beide varianten met gescheiden fietspaden langs de Eindhovensedijk in de Kemmer en op de Oirschotse Heide.

3.7 Fietsinfrastructuur Eindhovensedijk / Groene Corridor

3.7.1 Fietspad van aantakking randweg aan Eindhovensedijk tot aan knipperbollen (bij MCO)



Voor de fietsers zou het zeer onveilig zijn als deze ook nog maar ergens de drukke en snelle randweg zouden moeten oversteken. Daarom zal ook geïnvesteerd moeten worden om het huidige fietspad vanaf de oranje knipperbollen noordelijk van het viaduct door te trekken tot voorbij Kriekampen (kostenindicatie voor deze 900 meter is zo'n 450.000 euro) vervolgens kunnen de fietsers dan de (rustige) Eindhovensedijk oversteken en gebruik maken van het bestaande vrijliggende fietspad ten zuiden van de Eindhovensedijk. Het liefst zien wij dit gescheiden fietspad doorlopen tot aan de beoogde Moorlandse langzaam verkeer brug.

Advies aan de raad;

Wij willen de Raad met klem adviseren om bij aantakking van een randweg aan de Eindhovensedijk ook te investeren in het spiegelen van 900 meter fietspad om te voorkomen dat fietsers ook maar ergens de randweg hoeven over te steken.

3.7.2. Fietspad tussen Aantakking randweg en Eindhovensedijk tot aan tunnel onder Kempenweg



Het OBV/MTD rapport hangt nog sterk op aan het idee om van de Eindhovensedijk een karrespoor maken met fietsers en voertuigen op dezelfde rijbanen. We hebben dit serieus onderzocht, maar in de hele 'Kemmer Groep' is geen voorstander hiervan te vinden, omdat de 80 huishoudens en ondernemers te veel bestemmingsverkeer genereren en de bedrijven veel vrachtwagens, campers, caravans, trailers en witte bussen transport hebben waarbij de 'dode hoek problematiek' een gevaar voor de fietsers zou vormen.

(zie rapportage: 'Voortschrijdende inzichten Groene Corridor' op www.buurtgroepdekemmer.nl onder studies en plannen)

De Groene Corridor ziet er volgens ons dan ook optimaal uit als een brede rustige weg door het groen waarop per etmaal gemiddeld nog 1.000-2.000 voertuigbewegingen plaatsvinden (voornamelijk bestemmingsverkeer). Er geldt een snelheidsadvies van 30-50 km/uur en het fietspad is het huidige gescheiden fietspad. Eventueel kan het fietspad voorzien worden van een verbredingsstrook in afwijkende kleur of materiaal voor het geval er meer wandelaars zouden komen in de toekomst. In feite is de huidige Eindhovensedijk in de Kemmer de beste, de groenste, de veiligste (en ook nog eens de goedkoopste) oplossing, want we hoeven daar nauwelijks onkosten aan te maken. Slechts het stuk van de tunnel onder de Kempenweg tot aan de Moorlandse fietsbrug vraagt renovatie. Misschien is er nog wel wat subsidiegeld beschikbaar voor dit stuk fietspad.

Advies aan de Raad;

Laat de Eindhovensedijk in de Kemmer zoals hij is. Dat is het veiligst, mooist, groenst en het goedkoopst.

4. OPTIONELE ONDERDELEN RANDWEGPAN



4.1 Ontsluiting parkeerplaats sporthal de Kemmer

OBV besteedde in de eerste twee sessies onevenredig veel tijd aan hun voorstel voor een dwarsweg/dwarsdoorsnede,/aftakkingsweg/ontsluiting/inrit/uitrit tussen randweg en de parkeerplaats van de sporthal aan de Eindhovensedijk. Hiervoor werden echter geen 'klanten' gevonden onder de belangengroepen in de Kemmer. Buiten de Kemmer toonden buurtgroep de Hei zich een trouw bondgenoot van OBV door hen wel te blijven steunen. Ondernemers waren wel geïnteresseerd, tot ze vervolgens hoorden dat hun vrachtwagens daar toch niet over heen zouden mogen (geen Slingerbos 2.0 effect).

Na de eerste sessie was de aftakkingsweg dus eigenlijk van tafel.

Tot onze verbazing (en die van de aanwezige waarnemers uit de politiek) kwam OBV na ruggespraak met hun achterban in de tweede sessie toch weer terug met een nieuwe aftakkingsvariant met als argument; "de raad moet toch iets te kiezen hebben".

En het werd nog gekker. Toen in de derde sessie de atletiekvereniging hun innovatieplan presenteerde en samen met de tennisclub hun ideeën ontvouwen voor een 'Sportpark de Kemmer' waarbij de atletiekbaan naast de tennisbanen zou komen te liggen, was OBV er onmiddellijk bij om hun dwarsweg daar weer om heen te tekenen. Er heerste kennelijk een onweerstaanbare drang om een dwarsdoorsteek in het randwegplan te krijgen. Ook in het OBV/MTD eindrapport zien we ondanks alle nadelen een postief advies als fietsers straks samen met gemotoriseerd verkeer op de Eindhovensedijk zouden moeten gaan rijden in het kader van de Groene Corridor. Na het rapport 'Voortschrijdende inzichten Groene Corridor', weten we echter beter. Wij zijn heel blij dat de Eindhovensedijk nu juist zo'n vrij liggend fietspad heeft, zodat fietsers helemaal niet op de weg hoeven !

Indicatie voertuigbewegingen per etmaal op Eindhovensedijk in de Kemmer;

3.000+ nu,

Met een randweg;

1.750 alleen bestemmingsverkeer in Moorland, de Kemmer en Koolmond

1.250 alleen bestemmingsverkeer in de Kemmer plus Koolmond dicht

1.000 alleen bestemmingsverkeer, Koolmond dicht en dwarsweg naar parkeerplaats

Zolang het fietspad maar naast de Eindhovensedijk ligt, heeft deze bij alle genoemde capaciteiten geen enkele moeite om zijn taak veilig, goedkoop en groen te vervullen.

Daarnaast is de huidige Eindhovensedijk in de Kemmer uitermate representatief als Groene Corridor.

Door de Eindhovensedijk niet op te breken besparen we ook nog eens zo'n 500.000 euro, die we graag aan nuttigere onderwerpen zouden willen besteden.

Maar het allerbelangrijkste argument wordt door OBV/MTD niet vermeld en dat betreft vooral een andere denkwijze. De belangengroepen verenigt in de 'Kemmer Groep' willen juist helemaal georiënteerd zijn en aansluiten op de Groene Corridor, maar willen 'in de rug' goed afgeschermd zijn tegen de alsmaar toenemende geluid-, stank- en visuele overlast van de cumulatieve bronnen A58 + randweg + MCO + Eindhoven airport + Defensie. Daar past een onnodige extra opening in de vorm van een dwarsweg dus principieel helemaal niet in.

Tijdens de sessies werd een lijst met voor- en nadelen van een aftakkingweg ingebracht en besproken, die we hier nogmaals weergeven;

Voordelen dwarsweg van de randweg naar de parkeerplaats van de sporthal aan de Eindhovensedijk;

1. Sporters, die met de auto komen, rijden minder om, in het geval oprit Koolmond en afrit Moorland dicht zouden moeten.

Routing sporthal, varianten;

Kempenbrug – Sporthal = 1.1 km over Eindhovensedijk (nu, via Koolmond)

Kempenbrug – Sporthal = 1.9 km over randweg + aftakkingweg

(via kynologenterrein en tennisbanen)

Kempenbrug – Sporthal = 2.9 km over randweg + Eindhovensedijk (zonder aftakkingweg)

2. Kan circa 100 van de 1.250 autobewegingen per dag van Eindhovensedijk afhalen (hoofdzakelijk 's avonds)

Nadelen dwarsweg van een randweg naar de parkeerplaats van de sporthal aan de Eindhovensedijk;

1. Gevaarlijke oprit/afrit aan drukke en snelle randweg
2. Extra kosten voor gemeente Oirschot (360.000 euro)
3. Eenheid natuurgebied doorbroken (onwenselijke opdeling in 2 delen)
4. Fauna bewegingen evenwijdig aan snelweg/randweg doorbroken
5. Extra boscompensatie nodig
6. Mountainbike trails en atletiek bosloop doorbroken
7. Overstekend wild kan hierdoor op randweg komen
8. Parkeerplaats ligt juist aan andere kant van sporthal (Eindhovensedijk)
9. Geluidsscherm doorbroken, geeft geluidslekkage
10. Vakantiepark Latour en Sportpark de Kemmer en de bewoners willen juist hun link versterken met de Groene Corridor, niet met de randweg
11. Randwegverkeer= doorgaand verkeer (60+ km/uur), sportparkverkeer = bestemmingsverkeer, daarom liever bij het andere bestemmingsverkeer op Eindhovensedijk (30 km/uur zone)

12. Kynologenclub verliest rust en groenbuffer t.g.v. (8+1) rijbanen (nadelig voor concentratie honden bij training).
13. Opening in randweg geeft wildcrossers weer gelegenheid
14. Belemmert sportpark de Kemmer in ontwikkelingen bij verplaatsing atletiekbaan en/of tennisbanen en link met 'Project Kemmer Ven'
15. Fauna passage en sporters passage nodig om dwarsweg te kruisen.
16. Beschreven breedte van 3.50 meter met twee ribbelranden is zowiezo te krap om twee auto's met caravan elkaar te laten passeren zonder de verbrede buitenspiegels er af te rijden (Jochem Gerritsen-vakantiepark Latour)

Van deze lijst van nadelen was op 22 augustus niet veel terug te vinden in het OBV concept rapport, maar als argumenten VOOR een aftakkingsweg werden door OBV ingebracht ; omrijden en veiligheid fietsers groene corridor. BdK heeft vervolgens deze thema's onderzocht en de studies *'Betalen voor omrijden door randwegplan'* en *Voortschrijdende inzichten Groene Corridor'* gepubliceerd. Hieruit kan geconcludeerd worden dat heel Oirschot en in het bijzonder de belangengroepen in de Kemmer uit het oogpunt van omrijkosten, het best gediend zijn met het (in ieder geval voor bestemmingsverkeer) gerenoveerd open houden van de oprit en afrit Koolmond. In dit rapport zullen we op Koolmond niet nader ingaan omdat hiernaar nog onderzoek loopt. Daarnaast betreft het omrijden maar een relatief klein aantal sporters en gemiddeld slechts twee keer per week. Ook gaan de meeste sporters pas na het avondeten naar de sporthal. De voorzitter van de Tennisclub voegt hieraan nog toe; *"Omrijden voor sporters met auto's zou zelfs een stimulans zijn om met de fiets te komen, dat is beter voor die sporters en het milieu"*.

Voor een dwarsdoorsteekweg hebben wij tijdens de groepssessies geen noodzaak kunnen ontdekken omdat de route via de bestaande visgraat structuur van de Eindhovensedijk, dankzij het gescheiden fietspad, al veilig, kort, groen en goedkoop is. Zeker als die ook nog eens een 30 en/of 50 km/uur weg zou worden tot aan de randweg en helemaal als de Eindhovensedijk tot en met Koolmond alleen voor bestemmingsverkeer toegankelijk zou zijn. Het opsplitsen van het Kemmergebied in twee delen door een dwarsweg kan dus beter vermeden worden. Sporters, recreanten en de fauna kunnen zich dan nog steeds evenwijdig aan de A58 en de eventuele randweg verplaatsen. Een dwarsdoorsteek zou slechts weinig voertuigen dienen en die zouden dan een gevaarlijk snelle randweg op-en af moeten. Bovendien ligt de parkeerplaats toch al aan de kant van de Eindhovensedijk. Tevens zou zo'n aftakkingsweg een opening in de geluidsafscherming veroorzaken waardoor de effectiviteit van de geluidsafscherming slechter wordt, wild op de randweg zou kunnen komen en wildcrossers het gebied weer in kunnen. Het niet aanleggen van een aftakkingsweg met plateau en fauna/sporters passage bespaart in totaal zo'n 385.000 euro. Als dit al in het randwegplan van OBV gereserveerd zou zijn, dan zou deze, onsinziens, beter aangewend kunnen worden voor het zo snel mogelijk aanleggen van de Kempenhorst duiker onder de Kempenweg.

Advies aan de raad;

Omdat er (behalve OBV) geen 'klanten' zijn voor deze optie en vanwege de enorme lijst met nadelen en nauwelijks voordelen, pleit de 'Kemmer Groep' (BdK, Latour, AVO, ATO, Kynologen, BMF en SBEO en Verkooijen, nadrukkelijk voor GEEN DWARSVERBINDING TUSSEN RANDWEG EN (PARKEERPLAATS) EINDHOVENSEDIJK. Om verdere versnippering van het Kemmergebied te voorkomen, willen we dit expliciet in een eventueel nieuw bestemmingsplan voor dit gebied laten opnemen.

4.2 Duiker onder Kempenweg t.b.v. Kempenhorst scholieren.



Zo'n 1.100 scholieren van het Kempenhorst College moeten 2x per week heen-en terug naar sporthal de Kemmer. Daarnaast passeert een aantal van hen de Kempenweg nogmaals van- en naar huis. Deze scholieren hebben niet altijd het geduld om voor het stoplicht te wachten. De automobilisten op de Kempenweg zijn op hun beurt ook niet blij met een extra stop. Daarom pleit de hele Kemmer Groep voor een duiker onder de Kempenweg door. BAM heeft hiervoor een indicatie afgegeven van 300-350.000 euro. De reactie van de belangengroepen in de inpassingsgroep kan het best samengevat worden met het citaat *"Dit hadden we al jaren eerder moeten doen"*. De kosten van de duiker zijn in dezelfde orde van grootte als de vorige optie; een dwarsweg tussen randweg en sporthal. Als we ons realiseren dat deze dwarsweg per dag slechts 100 auto's van sporters bedient die niet met de fiets komen, en dat de gemiddelde sporter 2 keer per week naar de sporthal komt, dan lijkt ons 350.000 euro voor 1.100 Kempenhorst scholieren die ook 2 keer per week veilig naar de sporthal willen fietsen, veel beter besteedt. Temeer omdat deze duiker als positieve 'bijvangst' voorkomt dat 20.000 Kempenweg automobilisten dagelijks last kunnen ondervinden van het Kempenhorst stoplicht (Doelstelling betere doorstroming Kempenweg).

Advies aan de raad;

We pleiten er sterk voor om deze duiker zo snel mogelijk te laten aanleggen (los van of het randwegplan doorgaat of niet)

4.3 Verplaatsing aansluiting Kriekampen



Tussen de aantakking van de randweg aan de Eindhovensedijk en Kriekampen zit ongeveer 50 meter. Als we willen, zouden we de T-kruising van Kriekampen met de Eindhovensedijk ook naar de nieuwe aantakking van de randweg kunnen verplaatsen. Dit kan zowel bij de 'T-bone' als bij de Rotonde variant. De nieuwe weg snijdt dan wel een punt van het bos af en de oude weg zal dan weer opgebroken en passend aangeplant moeten worden om er weer een representatief landschappelijk geheel van te maken. Dit duurt 5-10 jaar. Ruwweg schatten we de kosten van deze optie op 100.000 euro, indicatief. De nadelen zijn dus de kosten en de ingreep in het bos. Maar het voordeel is dat de vrachtwagens van de Kriekamp ondernemers (met name bij de rotonde variant) de Eindhovensedijk niet of nauwelijks op hoeven. Ook zou een bestemmingsgebied afbakening logischer plaats kunnen vinden. Bestemmingsverkeer voor de Kemmer pakt de Eindhovensedijk, het niet-bestemmingsverkeer pakt de randweg of Kriekampen.

Advies aan de raad;

Wij zouden de raad willen aanbevelen die extra 100.000 te investeren om de vrachtwagens van de Kriekamp ondernemers van de Eindhovensedijk te houden. Dit geldt het sterkst als de rotonde variant gekozen zou worden.

5. TOEKOMSTPLANNEN in de KEMMER

Dit hoofdstuk bevat een aantal plannen van belangengroepen in de Kemmer. Deze plannen zijn onafhankelijk van of er wel of geen randweg komt. De Atletiek vereniging, Tennisclub en Kynologenclub hebben onafhankelijk van elkaar bewust en gemotiveerd gekozen voor hun locatie in het Kemmerbos.

Geïnspireerd door de ontwikkelingen van 'sportpark Moorland', praten zij nu ook samen over een 'sportpark de Kemmer'. Met daarin een gerenoveerde atletiekbaan, heringedeelde tennisbanen en samen met de kynologenclub een mooi groen omzoomd terrein dat zo min mogelijk overlast moet hebben van de A58 + eventuele randweg. Zij willen daarbij gebruik maken van de parkeerplaats van de Kemmer via de Eindhovensedijk. Zij willen samen met Latour een sport, ontspanning en recreëer faciliteit bieden aan de Groene Corridor en zoeken juist bescherming tegen de overlast van randweg + A58 + MCO, die 70% van de tijd hun richting in waait.

Advies aan de raad;

Om de plannen voor 'sportpark de Kemmer' in de toekomst mogelijk te maken wordt de raad gevraagd om het Kemmerbos zoveel mogelijk 'heel' te houden en vooral geen dwarsverbinding door de Kemmer toe te staan. Er is een perfecte match tussen de plannen van de sportclubs en de Groene Corridor. Tegen de overlast van A58 + randweg willen ze zo goed mogelijk afgeschermd worden.

De andere belangengroepen in de Kemmer ondersteunen de plannen van harte.

Zou de randweg niet doorgaan, dan wordt er in ieder geval zoveel geld bespaard dat de financiering van onderstaande plannen geen probleem meer hoeft te zijn.

5.1 Renovatie atletiekbaan

De atletiekclub heeft gemotiveerd gekozen voor hun aanwezigheid in- en de koppeling met het Kemmerbos. Wedstrijden en activiteiten starten vanuit hun accommodatie en gaan behalve over het terrein veelvuldig door het Kemmerbos. Een dwarsweg zou een grote belemmering vormen en bovendien de toekomst plannen voor een 'Sportpark de Kemmer' in de wielen rijden. Voor een optimale sportbeleving ondersteunt de atletiekclub het Team Oirschot principe 'het verkeer niet horen, niet zien en niet ruiken'. Qua afscherming t.o.v de A58 en randweg zitten ze achter het vogelreservaat als buffer en voor de overige stukken sluiten zij zich aan bij het hybride dwarsprofielenplan.



De atletiekclub heeft concrete plannen om hun baan te renoveren op de huidige locatie of deze te verplaatsen tot naast de tennisbanen. Het gaat dan om een oppervlak van zo'n 2 hectare. Daarvoor zou wel het productiebos naast de sporthal grotendeels gekapt, gedund en aangeplant moeten worden en gaat ook een zuidelijker gemengd oud bos gedeeltelijk verloren.

Het vrijkomende terrein kan dan echter gebruikt worden voor boscompensatie. De atletiek verenigingen maakt veelvuldig gebruik van het hele Kemmerbos tot aan de BP rotonde en is daarom tegen een dwarsweg tussen randweg en de parkeerplaats van de sporthal. Ook een dwarsweg om hun terrein heen (zoals voorgesteld door OBV) is wat hen betreft onwenselijk omdat daarmee de verbinding met het naastgelegen compensatiebos 'Project Kemmer Ven' verstoord wordt en de oevers van het hier beoogde ven juist mooi in de bosloop betrokken zouden kunnen worden.

Looppaden met kuilen en bulten door het bos willen ze na aanleg van de randweg graag weer hersteld hebben.

5.2 Renovatie en herinrichting Tennisbaan.

Ook de Tennisclub heeft plannen voor het herinrichten van hun banen op het terrein. De tennisclub wil geen ruimte inleveren op het park in verband met andere plannen voor herinrichting van het park. Een afrit vanaf de randweg naar sporthal de Kemmer heeft niet de goedkeur van de tennisclub. Onderliggend daaraan ligt de wens om een sportpark te creëren met de atletiek en kynologenclub om een sportgebied te maken waar inwoners van Oirschot kunnen sporten, ontspannen en recreëren in een bosrijke omgeving. Dat biedt daarnaast ook kansen om het kwaliteitsarme bos tussen de huidige atletiekbaan te verwijderen en nieuw kwalitatief rijk bos terug te planten. Op die manier wordt het park een waardevolle toevoeging aan de Groene Corridor, Daar past een afrit van de randweg niet bij.

De afvoersloot zou door een afvoerpijp vervangen kunnen worden en het hemelwater afgevoerd naar een nieuw aan te leggen vijver bij het terras ten zuiden van de sporthal (vergroting biodiversiteit en attractiever voor leden en publiek). Ook zonder randweg is het nodig om onderhoud te plegen aan het monotone productiebos aan de oostkant. De westelijke rand van 1.650 m² die enige tijd geleden gekapt is moet nog gecompenseerd worden. (kosten banenplan 150.000 , indicatief)

5.3 Kynologenterrein

De kynologenclub is content met hun huidige terrein in het Kemmerbos. Zij parkeren op de parkeerplaats van de Kemmer aan de Eindhovensedijk. Voor een optimale communicatie tussen trainers en honden is een goede geluidsafscherming t.o.v. de A58 en eventuele randweg belangrijk. Buurtgroep de Kemmer heeft aangeboden dit mee te nemen in hun traject van 750 m geluidsscherm, waardoor het Kynologenterrein zowel als de tennisbanen

afgeschermd zijn tot aan de poort op de zuidwest hoek van het kynologenterrein. Voor hun rust, concentratie en veiligheid van honden en trainers kiest de Kynologenclub voor geen ontsluiting vanaf de randweg.

5.4 Plan Kemmer Ven



Als de atletiekclub daadwerkelijk verschuift richting tennisbanen wil buurtgroep de Kemmer het vrijkomende terrein bestemmen voor kwalitatief hoogstaande boscompensatie en een ven aanleggen met picknick tafels langs de Eindhovensedijk /Groene Corridor.

Voor dit plan is een budget van 150.000 euro nodig. Hopelijk kunnen we links en rechts aanspraak maken op 'groen' subsidies hiervoor. Meer details vindt u op www.buurtgroepdekemmer.nl onder studies en plannen; Project Kemmer Ven.

5.5 Aantakking MCO aan randweg/Groene Corridor



De Motorcrossclub Oirschot is in het seizoen op 1 doordeweekse avond en op zaterdagen en zondagen open. MCO organiseert jaarlijks bovendien 5-10 grootschaligere evenementen. Na aanleg van een randweg zou het verkeer

dubbel zo druk worden en moet de aantakking van MCO daaraan aangepast worden. (50.000 indicatief). De parkeergelegenheid is daar op dit moment slechts mogelijk langs Zwanenburg en tegenover de fietsoversteekplaats met de knipperbollen. Ook daar liggen kansen om kwaliteitsslagen te maken.

5.6 Geluidsafscherming MCO t.o.v. Groene Corridor



Sinds een jaar vinden gesprekken plaats tussen gemeente, buurtgroep de Kemmer en MCO met als doel om een oplossing te vinden voor het probleem van hun geluidsproductie die conflicteert met de doelstellingen van de Groene Corridor en overlast geeft aan de Kemmer en Kriekampen. Hierbij worden alle opties bekeken, zelfs het zoeken naar een nieuwe locatie. Zou er een scherm moeten komen tussen MCO en de Groene Corridor, dan lopen de kosten behoorlijk op (500.000, indicatief)

BIJLAGE : Kostenoverzicht

KOSTENOVERZICHT RANDWEG PLAN	Noodzakelijk	Optioneel	Toekomstig
	euro	euro	euro
Kale randweg 6 m breed 1.55 km lang	1.550.000		
Aanpassing BP rotonde naar turbo (dubbel)	510.000		
meerprijs VRI (stoplichten)		360.000	
Verplaatsing 50 parkeerplaatsen LACO naar busloop	85.000		
Optionele randweg ontsluiting sporthal parking		360.000	
Fauna en sporters passage		25.000	
Aantakking Eindhovensedijk door T-Bone	320.000		
Meerprijs aantakking door Rotonde		280.000	
Optionele verplaatsing Kriekamp aansluiting		100.000	
Verplaatsing 900 m fietspad Eindhovensedijk	450.000		
Verwerving percelen bewoners/grondeigenaren	600.000		
Kokosscherm begroeid 750 m (profiel C)	700.000		
Wal+scherm overige 500 m 2+2 (profiel B)	500.000		
Profiel A en Profiel D	80.000		
Duiker voor Kempenhorst scholieren		350.000	
Boscompensatie A58 verbreding N, 6.000 m2	20.000		
Groen evacuatie karakteristieke bomen	25.000		
Boscompensatie randwegplan 30.000m2	100.000		
Verplaatsing en Renovatie atletiekbaan			640.000
Herinrichting Tennisbanen			150.000
Compensatie boskap hiervoor+1.650 m			25.000

Plan Kemmer Ven op vrijkomend perceel			150.000
Opbreken Eindhovensedijk tot 'Karrespoor'		500.000	
Renovatie Oprit Koolmond en afrit Moorland		500.000	
Aantakking MCO aan Groene Corridor			50.000
Geluidsafscherming MCO			500.000
Totaal in Euro's	4.940.000	2.475.000	1.515.000
Subsidie Provincie	1.450.000		

LITERATUUR;

Eindverslag inpassing randweg - OBV/MTD 2018
 Inpassingsvisie Oirschot – Feddes Olthof 2017
 Verkenning randweg Oirschot - Sweco 2017
 Verkeersmetingen Slingerbos mei 2018 – Buurtgroep de Kemmer 2018
 Voortschrijdende inzichten Groene Corridor – Buurtgroep de Kemmer 2018
 Oplossing sluipverkeeroplossing Slingerbos nabij – Buurtgroep de Kemmer 2018
 Betalen voor omrijden – Buurtgroep de Kemmer 2017
 Smalst mogelijke randweg – Buurtgroep de Kemmer 2017
 Project Kemmer ven – Buurtgroep de Kemmer 2017

Alle publicaties van Buurtgroep de Kemmer zijn te lezen op
www.buurtgroepdekemmer.nl onder het hoofdstuk; Studies en Plannen

BURGERPARTICIPATIE m.b.t. A58 en randwegplan

1. Verbreding A58 noord bij Oirschot (2008) RWS en gemeente Oirschot, inloopavonden met briefjes invullen door burgers
2. Team Oirschot (2016)– InnovA58 door RWS, gemeente Oirschot en belangengroepen in 5 sessies met social design bureau van Berlo als 'facilitator'
3. Verkenning trace studie randwegplan (2017) – klankbordgroep door gemeente Oirschot, Sweco en diverse belangengroepen
4. Inpassing randwegplan (2018) – begeleidingsgroep door gemeente Oirschot, MTD en brede belangengroepen