

Onderbouwing BOPA

Fase 1 planologisch basisbesluit

Wegenstructuur BIC Noord

Gemeente Oirschot



Versie 11-02-2026

Inhoud

1	inleiding	3
1.1.	Aanleiding en doel	3
1.2	Locatie	4
1.3	De reikwijdte van het omgevingsplan en de BOPA	6
1.4	Gefaseerde BOPA	7
1.5	Leeswijzer	8
2	BIC Noord, verkeersmaatregelen, activiteit en strijdigheid	9
2.1	BIC Noord	9
2.2	De verkeersmaatregelen ten behoeve van BIC Noord - ASML	15
2.3	De activiteit : de verkeerskundige maatregelen in Oirschot	17
2.4	Strijdigheden initiatief in relatie tot omgevingsplan	53
3	Beleid en regelgeving	55
3.1	Rijksbeleid en Rijksregels	55
3.2	Provinciaal beleid en provinciale regels	55
3.3	Gemeentelijk beleid	55
4	Aspecten fysieke leefomgeving en milieu	58
4.1	Omgevingsveiligheid	58
4.2	Milieubelastende activiteiten, omgevingskwaliteit, beperkingengebied	58
4.3	Verkeer	59
4.4	Geluid	61
4.5	Trillingen	63
4.6	Luchtkwaliteit	63
4.7	Geur	64
4.8	Natuur	65
4.9	Duurzaamheid, klimaat adaptatie, energietransitie	74
4.10	Groen	74
4.11	Bodem	76
4.12	Weging Waterbelang	77
4.13	Ladder voor duurzame verstedelijking	81
4.14	Archeologie en cultuurhistorie en aardkundige waarden	82
4.15	Kabels en leidingen	85
4.16	Niet gesprongen explosieven	88
4.17	M.E.R.-beoordeling	89
4.18	Gezondheid	90
5.	Uitvoerbaarheid	92
5.1	Economische uitvoerbaarheid	92
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	92
6	Belangenafweging en conclusie	96
6.1	Is sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties?	96
6.2	Conclusie	96
7	Bijlagen	97

1 INLEIDING

1.1. Aanleiding en doel

De gemeente Oirschot is voornemens medewerking te verlenen aan aanpassingen aan de wegenstructuur binnen haar gemeentegrenzen, noodzakelijk voor de ontwikkeling van het gebied BIC Noord in de gemeente Eindhoven als ASML-campus.



afbeelding : weergave ligging BIC Noord en wegenstructuur
(Streetsmart Cyclomedia, 2025)

De activiteit “aanpassingen aan de regionale wegenstructuur” is strijdig met het ter plaatse vigerende omgevingsplan van rechtswege c.q. diverse voormalige bestemmingsplannen. Het betreft een omgevingsplanactiviteit als bedoeld in artikel 5.1 lid 1 onder a Omgevingswet (hierna “Ow”).

De activiteit zal mogelijk kunnen worden vergund via een omgevingsvergunning buitenplanse omgevingsplanactiviteit (hierna: “BOPA”). Deze notitie is hiertoe opgesteld en voorziet in een juridische en planologische onderbouwing om deze herontwikkeling mogelijk te maken. In deze motivering wordt onderbouwd dat sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (hierna: ‘etfal’).

Belangrijk uitgangspunt bij deze BOPA is dat de hierin opgenomen verkeersmaatregelen een onderdeel zijn van een totaalpakket aan maatregelen, dat in het kader van de ontwikkeling van het gebied BIC Noord tot ASML campus moet worden genomen om de invulling van dat gebied (verkeerskundig) mogelijk te maken. Zonder deze verkeersmaatregelen is geen

sprake van een voldoende robuuste verkeerstructuur in het gebied en kan vaststelling van het *“TAM-omgevingsplan BIC Noord - ASML en wegenstructuur”* door de gemeente Eindhoven niet plaatsvinden. In het TAM-omgevingsplan wordt realisatie van de verkeersmaatregelen geborgd in de vorm van een voorwaardelijke verplichting gekoppeld aan ingebruikname van bedrijfsruimten.

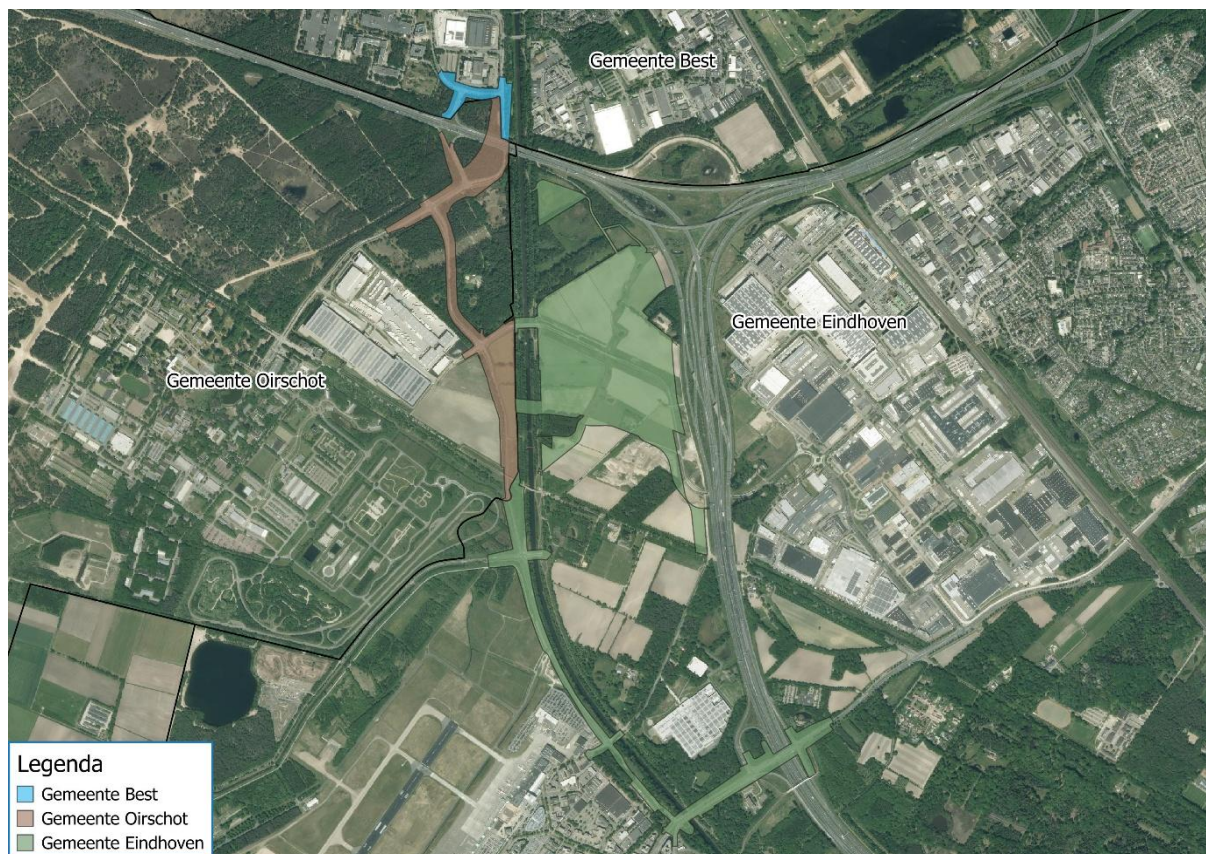
De verkeersmaatregelen bestrijken het grondgebied van drie gemeenten (Best, Eindhoven en Oirschot) en hebben tevens (tijdelijk) invloed op het gebruik van de Rijksweg A58).

Voorzover aan de orde binnen de gemeente Eindhoven zijn de verkeersmaatregelen onderdeel van het *“TAM-omgevingsplan BIC Noord - ASML en wegenstructuur”*. De verkeersmaatregelen op het grondgebied van de gemeenten Best en Oirschot worden mogelijk gemaakt via een BOPA.

Gezien de samenhang tussen bebouwings- en gebruiksmogelijkheden van de gronden in het *“TAM-omgevingsplan BIC Noord - ASML en wegenstructuur”* en de hiermee samenhangende verkeersmaatregelen in en buiten Eindhoven is gekozen voor de toepassing van de in de Ow opgenomen coördinatieregeling, waardoor alle besluitvorming van de diverse overheden op een gecoördineerde wijze gelijktijdig zal plaatsvinden (en hiertegen een samenhangende rechtsbescherming ontstaat), waardoor sprake is van ETFAL op dit onderdeel.

1.2 Locatie

Deze BOPA ziet op de verkeersmaatregelen die moeten worden gerealiseerd binnen de “plangrens Oirschot”, zoals op onderstaande afbeelding in bruin weergegeven



**afbeelding : Gemeentegrenzen en verkeersmaatregelen BIC Noord
(Streetsmart Cyclomedia, 2025)**

De nieuwe wegenstructuur is opgenomen in **bijlage 1** in de vorm van een totaaloverzicht en een weergave per onderdeel, voorzover van toepassing op het grondgebied Oirschot.

De strijdigheid met het ter plaatse vigerende omgevingsplan van rechtswege c.q. diverse voormalige bestemmingsplannen is weergegeven in **bijlage 2**.



afbeelding : weergavelocatie BOPA binnen gemeente Oirschot

1.3 De reikwijdte van het omgevingsplan en de BOPA

Het omgevingsplan (en een BOPA) heeft een bredere reikwijdte dan een bestemmingsplan. De Ow gaat over de fysieke leefomgeving en activiteiten die gevolgen (kunnen) hebben voor de fysieke leefomgeving.

De fysieke leefomgeving omvat in ieder geval bouwwerken, infrastructuur, watersystemen, water, bodem, lucht, landschappen, natuur, cultureel erfgoed en werelderfgoed. Tevens behoren onderwerpen als duurzaamheid en klimaatadaptatie, gezondheid, veiligheid, natuurlijke hulpbronnen, milieu, drinkwatervoorziening, stedenbouwkundige kwaliteit en welstand tot de fysieke leefomgeving.

Als gevolgen voor de fysieke leefomgeving worden aangemerkt gevolgen die kunnen voortvloeien uit:

- a. het wijzigen van onderdelen van de fysieke leefomgeving of het gebruik daarvan,
- b. het gebruik van natuurlijke hulpbronnen,
- c. activiteiten waardoor emissies, hinder of risico's worden veroorzaakt,
- d. het nalaten van activiteiten.

Een buitenplanse omgevingsplanactiviteit is een activiteit die niet voldoet aan de regels van het omgevingsplan en niet vergunningvrij voor het bouwen is. Voor de buitenplanse omgevingsplanactiviteit gelden de beoordelingsregels van afdeling 8.1 van het Besluit Kwaliteit Leefomgeving (hierna: Bkl). Dat betekent dat de vergunning alleen wordt verleend:

- a. met het oog op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (artikel 8.0a, lid 2 Bkl);
- b. als daarbij voldaan wordt aan de beoordelingsregels uit artikel 8.0b tot en met 8.0e Bkl, zijnde de regels en instructies die gelden voor het opstellen van een omgevingsplan.

Een BOPA is een beschikking en geen besluit van algemene strekking. Een aanvraag om een BOPA moet aldus een zodanig concrete omschrijving bevatten van het initiatief, dat op basis daarvan een afweging van relevante aspecten op de fysieke leefomgeving te maken is.

In een besluit om een BOPA te verlenen moet het bevoegd gezag goed motiveren waarom de te vergunnen activiteit met het oog op een evenwichtige toedeling aanvaardbaar wordt geacht, ondanks strijdigheid met het omgevingsplan. Aan de motivering worden zwaardere eisen gesteld naarmate de inbreuk op een omgevingsplan groter is. Daarbij dient het bevoegd gezag alle relevante belangen inzichtelijk te maken en te wegen.

1.4 Gefaseerde BOPA

Het is niet nodig om een verzoek om een BOPA tegelijk met een aanvraag om een omgevingsvergunning voor bouwen in te dienen. Net als onder de Wabo kan een aanvrager ook onder de Ow een losse aanvraag doen voor een (buitenplanse) omgevingsplanactiviteitsvergunning.

Voor de overgangsfase voor het omgevingsplan bevat artikel 12.27a Bkl een beoordelingsregel voor gefaseerde BOPA-vergunningverlening. Dit artikel bepaalt dat bij het toepassen van artikel 8.0a, lid 2 Bkl, in ieder geval sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties voor zover de activiteit niet in strijd is met een eerder verleende omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit.

Dit maakt het tijdens de overgangsfase mogelijk om eerst een "*planologisch*" basisbesluit te nemen in de vorm van een omgevingsvergunning voor een BOPA. Daartegen staat beroep bij de bestuursrechter open. Daarin kan het bevoegd gezag dan bijvoorbeeld toestemming geven voor de plaatsing van het bouwblok, de bouwhoogte en het bouwvolume. Op een later moment kan het bevoegd gezag dan een BOPA-omgevingsvergunning verlenen voor het feitelijk verrichten van de (nader uitgewerkte) bouwactiviteit. Tegen die BOPA-omgevingsvergunning staat ook beroep bij de bestuursrechter open.

Artikel 12.27a Bkl regelt dan dat als de eerste BOPA-vergunning bepaalde zaken al uitdrukkelijk toestaat, dat daarvoor niet opnieuw afgewogen hoeft te worden of ze voldoen aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Bij de tweede vergunning beoordeelt het bevoegd gezag alleen de onderdelen van het bouwplan waarin de eerdere vergunning niet voorziet. Dus bijvoorbeeld de beoordeling van de stedenbouwkundig-architectonische detaillering en de toets aan redelijke eisen van welstand.

Artikel 12.27a Bkl vervalt op het moment waarop gemeenten moeten beschikken over een omgevingsplan dat voldoet aan alle eisen uit de Ow.

Deze fasering is thans van toepassing omdat primair de wens bestaat om te komen tot een kader voor het ruimtelijk deel, waarna de vergunning of vergunningen aan de orde zijn om te komen tot realisatie van de wegwerkzaamheden en de aanleg van de tunnel.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 omvat een beschrijving van de bestaande situatie, de voorgestane activiteit en de mate van strijdigheid met het omgevingsplan.

In hoofdstuk 3 wordt het toepasselijke beleidskader besproken.

Hoofdstuk 4 bevat een beschrijving van de diverse aspecten met betrekking tot de fysieke leefomgeving waarbij eveneens wordt ingegaan op de verschillende milieuaspecten.

In hoofdstuk 5 komt de financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het initiatief aan de orde.

Hoofdstuk 6 bevat de belangenafweging en conclusie van deze notitie.

Hoofdstuk 7 bevat de weergave van de bijlagen bij deze notitie.

2 BIC NOORD, VERKEERSMAATREGELEN, ACTIVITEIT EN STRIJDIGHEID

2.1 BIC Noord

2.1.1 Historisch perspectief: BIC Noord

In het bestemmingsplan “*Buitengebied Eindhoven 2023*” (vastgesteld 25-03-2025) wordt ten aanzien van het gedeelte van het Eindhovense buitengebied waarvan de locatie BIC Noord een onderdeel uitmaakt het navolgende opgemerkt:

Door alle infrastructuur heeft dit gebied een geïsoleerde ligging. Het karakter van het gebied wordt dan ook grotendeels bepaald door de A2 die het gebied doorkruist, het Beatrixkanaal en het landgoed Wielewaal. In het noordelijk gedeelte van dit deelgebied (de Nieuw Achtse heide) bevinden zich nog agrarische gronden. Deze hebben een open en relatief grootschalig karakter. Er zijn twee agrarische bedrijven aanwezig binnen dit plangebied. Het betreft een glastuinbouwbedrijf en een fruitteeltbedrijf. Nabij het knooppunt Batadorp bevinden zich enkele kleinschalige bossen met enige natuurwaarden. De genormaliseerde beek Ekkersrijt doorkruist dit deelgebied ten zuiden van het knooppunt Batadorp en vormt iets zuidelijker deels de westgrens van het deelgebied. Het zuidelijk gedeelte heeft een bosrijker karakter. Naast het landgoed en de golfbaan Welschap, waarvan delen tevens in gebruik zijn als waterwingebied, omvat dit gedeelte ook recreatieve en openbare functies, zoals sportpark de Herdgang, twee openbare parken en een internationale school in het voormalig defensie-complex de Contant Rebecque kazerne. Het gebied vormt een belangrijke schakel in de ecologische verbinding tussen het buitengebied en het stadsgebied. Via doorgaande recreatieve voorzieningen wordt de stad verbonden met het Groene Woud.

De locatie is reeds jaren voorzien als ontwikkelingsgebied voor de BIC Campus, bestaande uit diverse deelgebieden welke gefaseerd tot ontwikkeling kunnen worden gebracht. Het is in dit gebied waar thans in het noordelijke deel de ASML campus is voorzien in aansluiting op de ontwikkeling van de BIC campus in het zuidelijke deel, e.e.a. zoals hieronder zal worden uiteengezet.

2.1.2 Historisch perspectief: Wegenstructuur BIC Noord

In het bestemmingsplan “*Weginfrastructuur omgeving Eindhoven Noordwest, Oirschot en Best*” (vastgesteld Eindhoven 06-06-2017, vastgesteld Oirschot 20-06-2017, vastgesteld Best ...-2017) wordt ten aanzien van de wegenstructuur rondom BIC, waarop deze BOPA betrekking heeft het navolgende opgemerkt:

1.2.1 Aanleiding en genomen besluiten

De gemeenten Best, Eindhoven en Oirschot hebben het voornemen de bestaande infrastructuur in het noordwestelijk deel van Eindhoven en de aangrenzende delen van Best en Oirschot aan te passen en nieuwe weginfrastructuur aan te leggen (figuur 1.1). De aanpassing van de weginfrastructuur is noodzakelijk vanwege de bestaande problemen met de bereikbaarheid van economisch belangrijke functies (luchthaven Eindhoven en luchthavengebied, bedrijventerreinen Westfields en Goederendistributiecentrum Acht (GDC Acht), andere werk- en woongebieden) in het gebied. De bereikbaarheidsknelpunten nemen de komende jaren toe als gevolg van de autonome groei en als gevolg van de verdere ontwikkeling van Eindhoven Airport en het luchthavengebied.

De aanpak van de infrastructuur is tevens gerelateerd aan de Gebiedsontwikkeling Brainport Park, die onder andere voorziet in de ontwikkeling van Brainport Industries Campus (BIC) en in

maatregelen om het Groene Raamwerk te versterken. De Gebiedsontwikkeling Brainport Park (eerder bekend onder de naam Landelijk Strijp) komt onder andere voort uit de Structuurvisie Eindhoven. Een belangrijk onderdeel van de gebiedsontwikkeling is het gefaseerd ontwikkelen van de Brainport Industries Campus, die ruimte moet gaan bieden aan hoogwaardige bedrijvigheid in de high-tech maakindustrie. (...)

1.2.2 Nut, noodzaak en doelen

Nut en noodzaak: 3 redenen

De noodzaak tot het aanpassen van de infrastructuur heeft meerdere redenen :

1. In de bestaande situatie is er onvoldoende doorstroming van het verkeer op de belangrijke onderdelen van het wegennet in het noordwesten van Eindhoven.
2. Het mogelijk maken van het groene raamwerk (in het bijzonder de groene corridor Eindhovensedijk – Oirschotsedijk).
3. Garanderen van de bereikbaarheid van de luchthaven, de bestaande bedrijventerreinen en BIC.

(...)

Doelen

De voorgenomen ontwikkeling kent vanuit de bestaande situatie ten aanzien van de bereikbaarheid en gezien de autonome ontwikkeling daarin de volgende doelen:

- borgen goede bereikbaarheid van Luchthaven Eindhoven (inclusief bedrijventerreinen bij de luchthaven);
- borgen goede bereikbaarheid van bedrijventerreinen GDC Acht en Westfields;
- mogelijk maken Groen Raamwerk (o.a. door afsluiten van Oirschotsedijk voor doorgaand autoverkeer);
- mogelijk maken goede HOV-verbinding (o.a. door gebruik Landsard uitsluitend voor HOV).

Voor de beoogde toekomstige ontwikkeling van de Brainport Industries Campus is aanvullend als doel gesteld:

- mogelijk maken goede ontsluiting van de twee delen van de (toekomstige) BIC.

Een belangrijk middel om de bestaande en toekomstige knelpunten op te lossen is het ontlasten van dit gebied (en met name de Anthony Fokkerweg en de aansluiting op de N2/A2) door meer verkeer naar de aansluiting A58 Best te sturen en de aansluiting op de N2 te ontlasten. Dit geldt zowel voor 'autonoom' verkeer (van de bestaande stedelijke gebieden rekening houdend met een intensivering van het gebruik en dus een groei van de hoeveelheid verkeer ten opzichte van de bestaande situatie) als voor verkeer dat door BIC wordt gegenereerd.

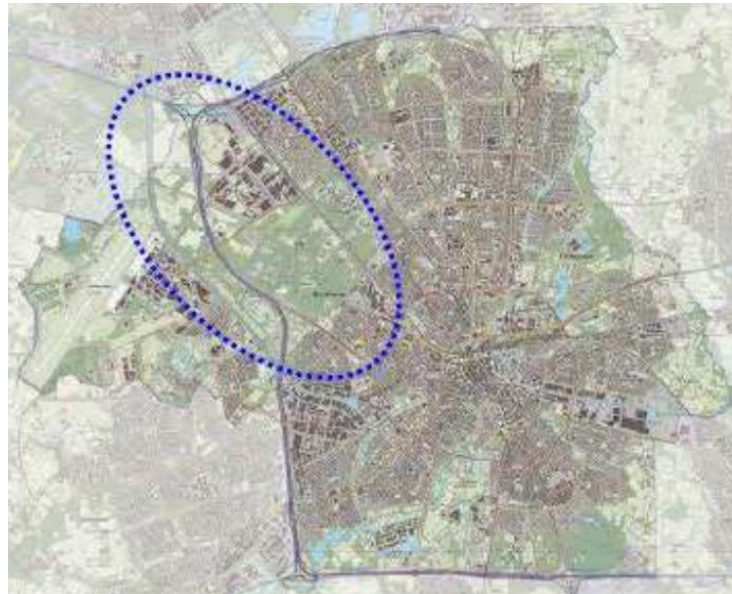
Omdat de nieuwe infrastructuur ook structurerend werkt op de gebiedsontwikkeling en onderdeel wordt van de kaders waarbinnen de verdere ontwikkeling plaatsvindt, zijn de gebiedsontwikkeling en de ontwikkeling van de infrastructuur in één m.e.r. onderzocht. De doelen van zowel de bereikbaarheid als gebiedsontwikkeling zijn relevant bij de afweging van de tracévarianten.

De nu aan de orde zijnde optimalisering van de lokale wegenstructuur dient dezelfde doelen als in deze toelichting beschreven, rekening houdende met het gebruik door ASML van het gebied BIC Noord.

2.1.3 Stedenbouwkundige structuur: de omgeving, BIC 1 en BIC 2

Eindhoven Noord West

Eindhoven Noord West (voorheen : Brainport Park) is een groot groen en landelijk gebied in de periferie van het stedelijk gebied in het noordwesten van Eindhoven. Het gebied van circa 1.400 hectare groot is nu reeds een plek om te wonen, te werken en te recreëren in een groene omgeving. De Brainport Industries Campus (BIC) is onderdeel van Brainport Park.



afbeelding : Eindhoven Noord West

Het gebied voor de ontwikkeling van BIC is ongeveer 200 hectare groot en wordt in grote lijnen begrensd door het Beatrixkanaal, de A2/E25 en de Anthony Fokkerweg. Het plan is om het gebied zodanig te ontwikkelen dat er een verhouding ontstaat tussen 60% landschap en 40% uitgeefbare clusters. Dwars door het gebied loopt de Groene Corridor (Oirschotsedijk) die het nationaal landschap Het Groene Woud verbindt met de gebieden Strijp R, - T en - S en de binnenstad van Eindhoven.

Vanuit die verbinding is het gebied tevens verbonden met de omliggende gemeenten, waaronder Oirschot, Veldhoven en Best. De Oirschotsedijk verdeelt BIC in een zuidelijk en noordelijk deel. Ten zuiden van de Oirschotsedijk is ruimte voor 25 hectare voor clusterontwikkeling, die wordt ingevuld met BIC 1 en BIC 2. Ten noorden van de Oirschotsedijk ligt een gebied van 32 hectare dat aan uitgeefbare clusters bestaat waar (grotendeels) ASML zich zou kunnen vestigen.

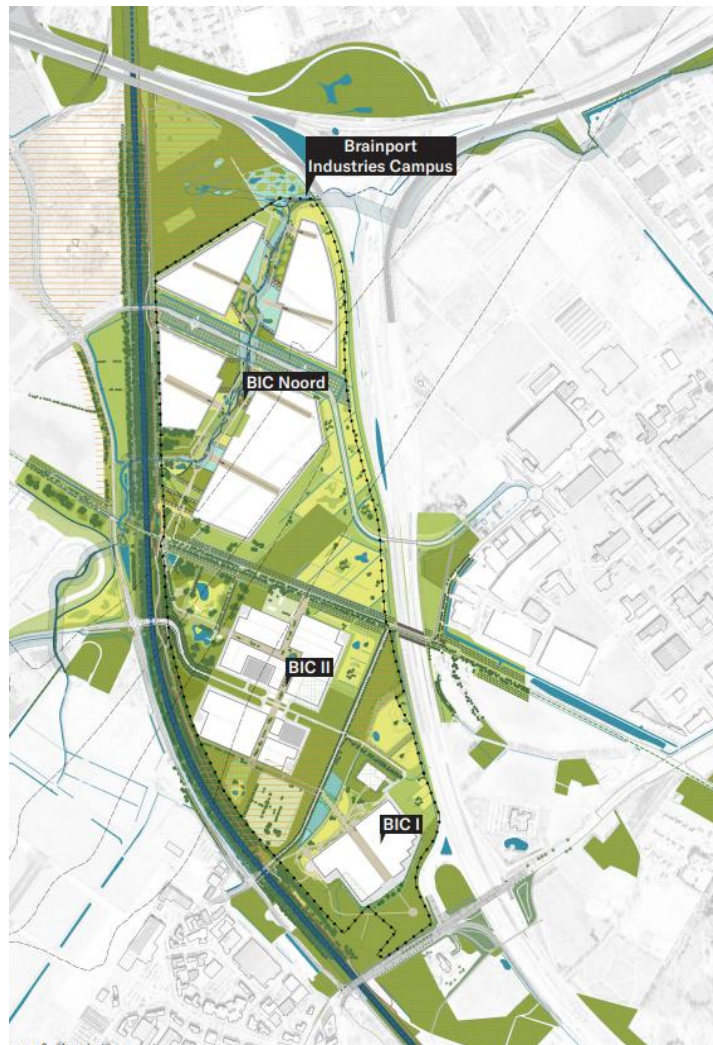
BIC 1 en BIC 2

Brainport Industries Campus (BIC) is bestemd voor kennisintensieve bedrijven in de toelever- en maakindustrie. Het gebied ligt strategisch aan de genoemde uitvalswegen A2/E25, A50 en A58. Bovendien is het geprojecteerd tussen de Luchthaven Eindhoven en bedrijventerrein Eindhoven Airport aan de westzijde van de locatie en agrarische gebied met bos en een crematorium met daarachter het logistieke bedrijventerrein

Goederendistributiecentrum Acht aan de oostzijde van de locatie. Ten westen van de locatie loopt het Beatrixkanaal dat recentelijk is opgewaardeerd naar vaarklasse 3.

Inmiddels is het 1e cluster van BIC fase 1 tot stand gebracht. De oppervlakte van dit cluster bedraagt ca. 8 hectare (inclusief parkeergarage). In de ruimtelijke procedure BIC fase 1 cluster 1 is uitgegaan van circa 100.000 m² bvo. Het bebouwingspercentage van dit cluster komt hierbij op 85%. De bebouwingshoogte van dit cluster is maximaal 20 meter.

BIC fase 1 cluster 2 kent een oppervlakte van circa 17 ha ontwikkelruimte waarvan 88% uitgeefbaar is en een ontwikkelvolume van maximaal 225.000 m². Het gebied wordt globaal omsloten door het Beatrixkanaal, de Landsard, de A2/E25, A50, A58 en de Anthony Fokkerweg. Een klein deel van dit plangebied ligt in het noordelijk deel van BIC ten zuiden van de beek de Ekkersrijt en ten oosten van het Beatrixkanaal.



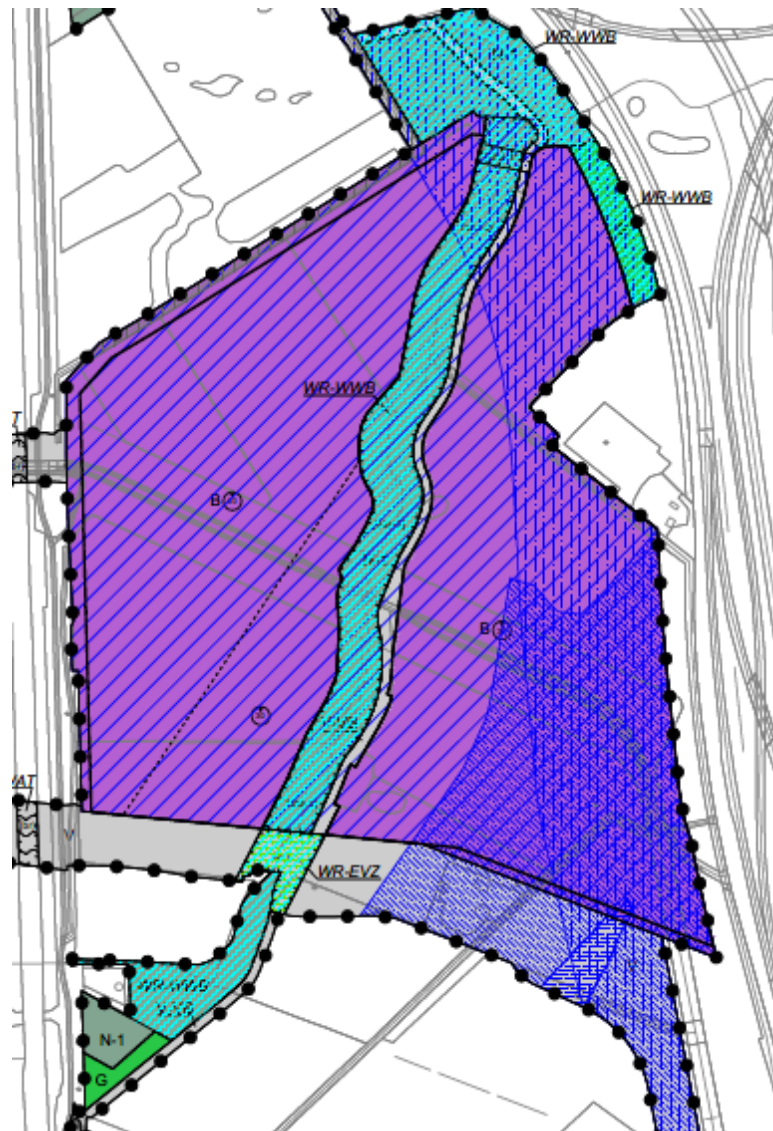
**afbeelding : BIC Cluster 1 (zuidelijk) en BIC Cluster 2 (noordelijk)
masterplankaart BIC**

2.1.4 Stedenbouwkundige structuur: ASML op BIC Noord

Om te kunnen komen tot twee aaneengesloten gebieden ten oosten en ten westen van de Ekkersrijt is besloten tot verplaatsing van de bestaande Dirk Noordhoflaan naar het zuiden van de locatie. Hiermee is een intern te verbinden ASML campus mogelijk, noodzakelijk voor de realisatie van ASML machines in een uiterst reine bedrijfsomgeving.

Beide gebieden zullen worden voorzien van een specifiek op ASML toegesneden bestemming “*bedrijf*”, een maximale hoeveelheid bebouwing in m² BVO, een maximaal aantal parkeerplaatsen (gebaseerd op de in het “*TAM-omgevingsplan BIC Noord - ASML en wegenstructuur*” met inachtneming van de gewenste modal split opgenomen parkeernormen) en zijn aldus binnen deze kaders bruikbaar voor de vestiging van de specifieke ASML bedrijvigheid op de locatie.

Op onderstaande afbeelding zijn in paars beide “uitgeefbare gronden” weergegeven, die voor maximaal 80% mogen worden bebouwd en verhard binnen de grens van het bouwvlak.



**afbeelding : uitsnede verbeelding TAM-omgevingsplan
BIC Noord - ASML en wegenstructuur**

2.2 De verkeersmaatregelen ten behoeve van BIC Noord - ASML

2.2.1. De verkeersmaatregelen algemeen

Indien een activiteit zorgt voor verkeer moet worden aangetoond wat het effect is van de activiteit op bereikbaarheid en verkeersafwikkeling en moet in beeld te worden gebracht of er sprake is van een (extra) parkeerbehoefte voor auto's en fietsen. De activiteit dient getoetst te worden aan de visie op verkeer en vervoer zoals vervat in de gemeentelijke omgevingsvisie alsmede aan de gemeentelijke parkeernormen.

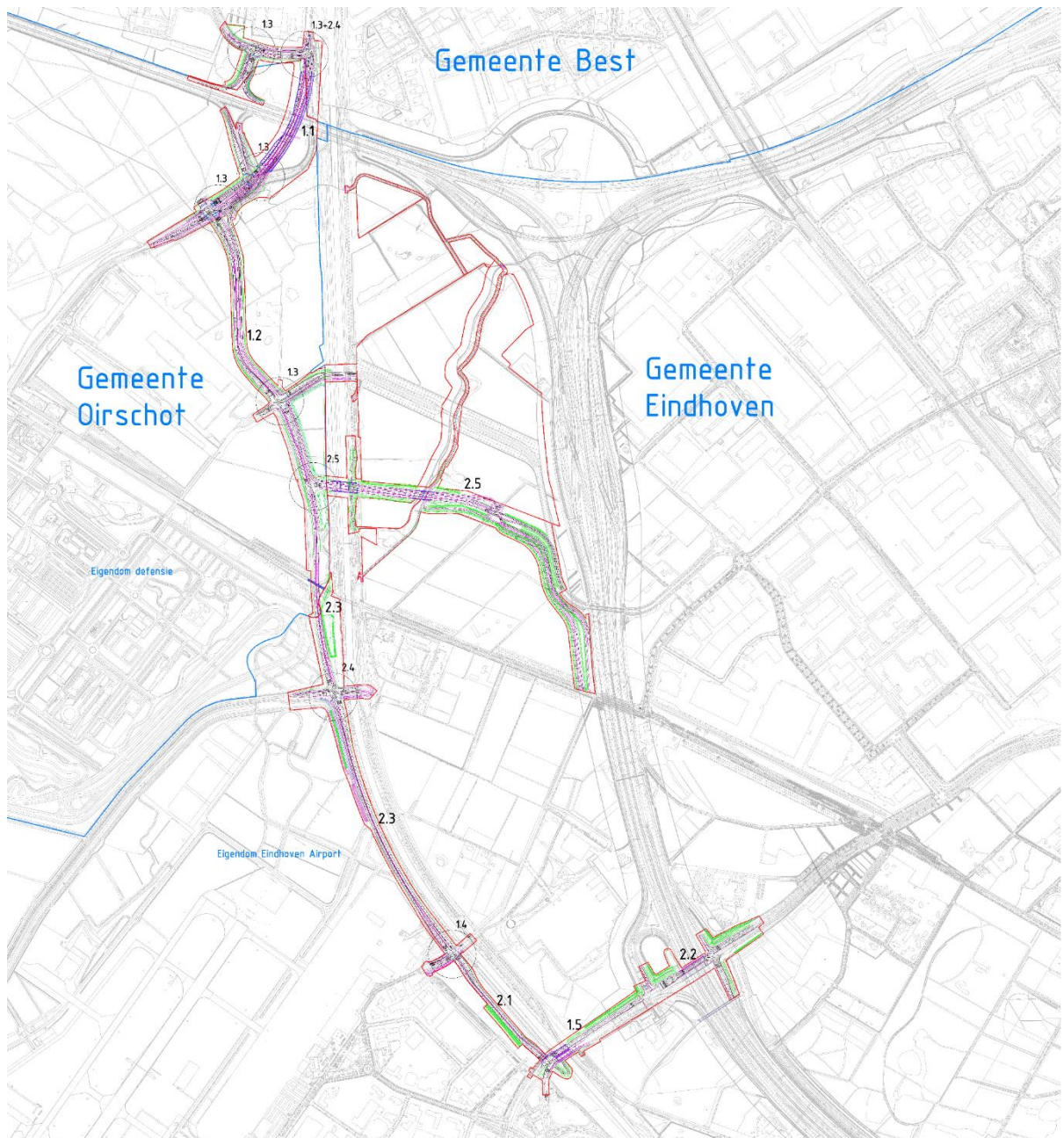
De aanleg van de thans aan de orde zijnde aanvullende wegenstructuur zorgt niet voor extra verkeer. Dit verkeer wordt gegenereerd door de ontwikkeling van BIC Noord. In het "*TAM-omgevingsplan BIC Noord - ASML en wegenstructuur*" wordt een maximaal aantal parkeerplaatsen opgenomen voor de ontwikkeling van ASML op BIC Noord. Op basis van dit aantal parkeerplaatsen is door Antea Group de toename van het aantal verkeersbewegingen bepaald en is aangetoond, dat de bestaande wegenstructuur niet voldoet voor deze toename c.q. voor de ASML campus.

Door Antea Group zijn de locaties beschreven waar maatregelen getroffen dienen te worden ten opzichte van de huidige infrastructuur in geval van de komst van zowel ASML alsook BIC-Mix en aldus een toevoeging van 20.000 arbeidsplaatsen in het gebied BIC Noord, in welk geval alle in de rapportage beschreven maatregelen nodig zijn. Voor de onderbouwing van de verkeerseffecten van BIC Noord kan worden verwezen naar het document van Antea Group : "Achtergrondrapportage verkeer Gebiedsontwikkeling ASML, wegenstructuur BIC Noord" d.d. 2 februari 2026 (hier **bijlage 3**).

Aan de orde zijn :

1. BOPA aanpassing wegenstructuur Best
 - aanpassing A58 de afrit 7 Best noordzijde (kruispunt Ringweg – A58)
 - aanpassing Ringweg (kruispunt Ringweg – Erica)
2. BOPA aanpassing wegenstructuur Oirschot
 - verbreding tunnel Erica onder de A58
 - aanpassing Erica op grondgebied Oirschot
 - aanpassing A58 de afrit 7 Best zuidzijde
 - aanpassing kruispunt Erica / Spottersweg
 - verbreding van de Spottersweg naar 2x2, grondgebied Oirschot
 - aanleg deel van de verlegde Dirk Noordhoflaan, grondgebied Oirschot
3. Opname in TAM omgevingsplan de aanpassing wegenstructuur in Eindhoven
 - verbreding van de Spottersweg naar 2x2, grondgebied Eindhoven
 - de verplaatsing van de Dirk Noordhoflaan
 - aanpassingen aan kruispunten Spottersweg / A. Fokkerweg en Luchthavenweg.

Bij de dimensionering van deze verkeersmaatregelen is tevens rekening gehouden met een mogelijk toekomstige westelijke HOV verbinding vanuit Eindhoven richting Best (en vice versa), waartoe het wegontwerp de mogelijkheid biedt na een keuze tussen de zogenaamde oostelijke – en westelijke variant, deze laatste variant feitelijk mogelijk te maken. Doordat sprake is van een gefaseerde BOPA wordt deze keuze enkel mogelijk gemaakt, de uitvoering hiervan is onderwerp van een opvolgende fase.



afbeelding: overzicht verkeersmaatregelen BIC Noord (Antea Group, 2025)

2.2.2. De borging van de uitvoering

Om te borgen dat de nieuwe verkeersstructuur ook daadwerkelijk en voldoende tijdig wordt gerealiseerd wordt in de regels van het “*TAM-omgevingsplan BIC Noord - ASML en wegenstructuur*” een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarin zal worden bepaald, dat afhankelijk van de toename van (de ingebruikname van) het bouwvolume in het gebied sprake moet zijn van het gefaseerd realiseren van de diverse verkeersmaatregelen :

Artikel 7.3 Specifieke regels over gebruik

4. Het is verboden het aantal m² 'BVO gebouwen zoals weergegeven in onderstaande tabel voor bedrijf in gebruik te nemen of te laten nemen voorafgaand aan de realisatie van de verkeersmaatregelen bestaande uit de aanpassingen van het omliggende wegennet, zoals weergegeven in onderstaande tabel en nader omschreven in **bijlage 3**.

Fase	Verkeersgeneratie BIC Noord (afgerond)	Mate van ontwikkeling ASML campus	Benodigde maatregelen
1A	0 – 3.800 mvt/etmaal	0 - 125.000 m ² bvo	1. Erica 2x2 (en bijbehorende onderdoorgang A58) 2. Spottersweg noordzijde 2x2, tussen Dirk Noordhoflaan en Erica 3. Uitbreiding bijbehorende kruispunten Erica, Spottersweg, Ringweg (verkeer van/naar huidige Dirk Noordhoflaan alleen van/naar het noorden mogelijk)
1B	3.800 – 7.500 mvt/etmaal	125.000 - 247.000 m ² bvo	4. Uitbreiding kruispunt Spottersweg – Luchthavenweg 5. Verbreding A. Fokkerweg tussen Flight Forum en aansluiting N2 (verkeer van/naar Dirk Noordhoflaan in alle richtingen mogelijk)
2	> 7.500 mvt/etmaal	247.000 - 428.400 m ² bvo	1. Verbreding Spottersweg zuid naar 2x2 (tussen Luchthavenweg en Flight Forum) 2. Uitbreiding aansluiting N2 op A. Fokkerweg (en verbreding viaduct A2/N2) 3. Verbreding Spottersweg midden naar 2x2 (tussen verlegde Dirk Noordhoflaan en Luchthavenweg) 4. Diverse kleine uitbreidingen opstelstroken kruispunten waar nodig (bijv. Spottersweg-Landsardseweg, Erica-Ringweg). 5. Verleggen Dirk Noordhoflaan, 2x2 profiel

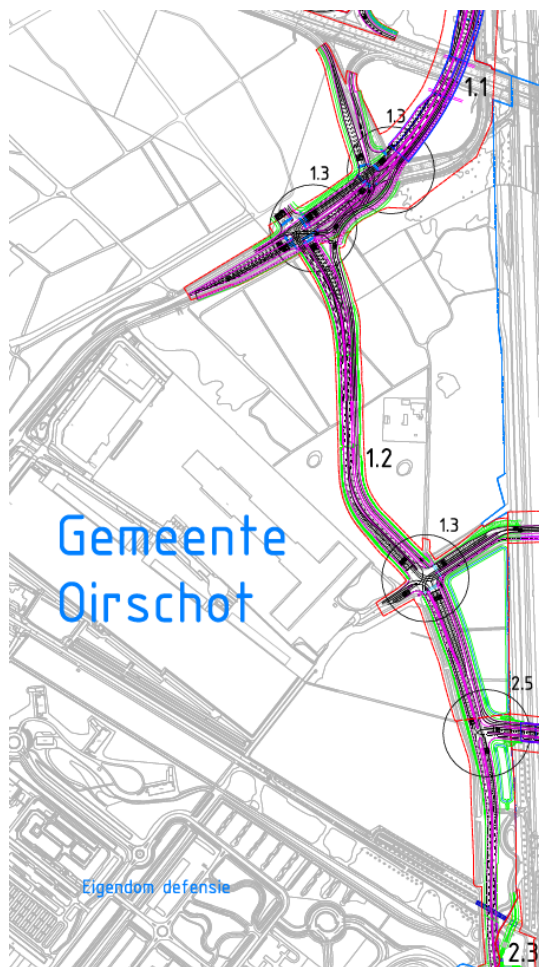
5. In afwijking van het in lid 4 bepaalde is het toegestaan een maximale hoeveelheid van 125.000 m² 'BVO gebouwen in gebruik te nemen indien:
- a. de in bovenstaande tabel weergegeven en in **bijlage 3** nader omschreven aanpassingen van het omliggende wegennet als bedoeld onder 1.1 tot en met 1.3 zijn opgeleverd gereed voor gebruik, en
 - b. de in bovenstaande tabel weergegeven en in **bijlage 3** nader omschreven aanpassingen van het omliggende wegennet als bedoeld onder 1.4 en 1.5 in uitvoering zijn genomen, en
 - c. tot moment van oplevering en ingebruikname van de onder b. bedoelde maatregelen sprake is van afwikkeling van verkeer als weergegeven in **bijlage 3**.

Reeds bij de eerste ingebruikname van bedrijfsgebouwen zijn aldus diverse verkeersmaatregelen in Best en Oirschot aan de orde. Ter verduidelijking kan worden vermeld dat de “in **bijlage 2** nader omschreven aanpassingen van het omliggende wegennet” dezelfde zijn als hetgeen in het kader van deze BOPA wordt besproken.

Na uitvoering van de maatregelen 1.1- 1.3. ontstaat de mogelijkheid om maximaal 125.000 m² aan bedrijfsruimten in BIC Noord mogelijk te maken mits vervolgens direct aansluitend de werkzaamheden 1.4. en 1.5. worden uitgevoerd. De verkeersgeneratie overeenkomend met 125.000 m² BVO bedrijfsruimten is minder dan de verkeersgeneratie, die bij de maximale planinvulling over het weggedeelte van de maatregelen 1.1 – 1.3. zal worden afgewikkeld, zodat in deze tijdelijke situatie geen sprake zal zijn van strijdigheid met het begrip ETFAL.

2.3 De activiteit : de verkeerskundige maatregelen in Oirschot

De verkeerskundige maatregelen in Oirschot vallen in fase 1 en fase 2 van de noodzakelijk te nemen verkeersmaatregelen. Deze maatregelen worden hierna besproken en meer gedetailleerd weergegeven, waarbij een onderscheid wordt gemaakt in enerzijds de verbreding van de wegen en anderzijds de aan te passen kruispunten.



afbeelding: overzicht verkeersmaatregelen in Oirschot (Antea Group, 2025)

Aldus komen achtereenvolgens in deze motivering aan de orde :

- Maatregel 1.1 : uitbreiding Erica en ondertunneling A58
- Maatregel 1.2 : verbreding Spottersweg tussen Erica en bestaande / nieuwe DNH laan
Maatregel 2.3 : verbreding Spottersweg tussen nieuwe DNHlaan en luchthavenweg
- Maatregel 1.3 : uitbreiding kruispunten Erica, Spottersweg
- Maatregel 2.5 : verleggen Dirk Noordhoflaan / aansluiting Spottersweg

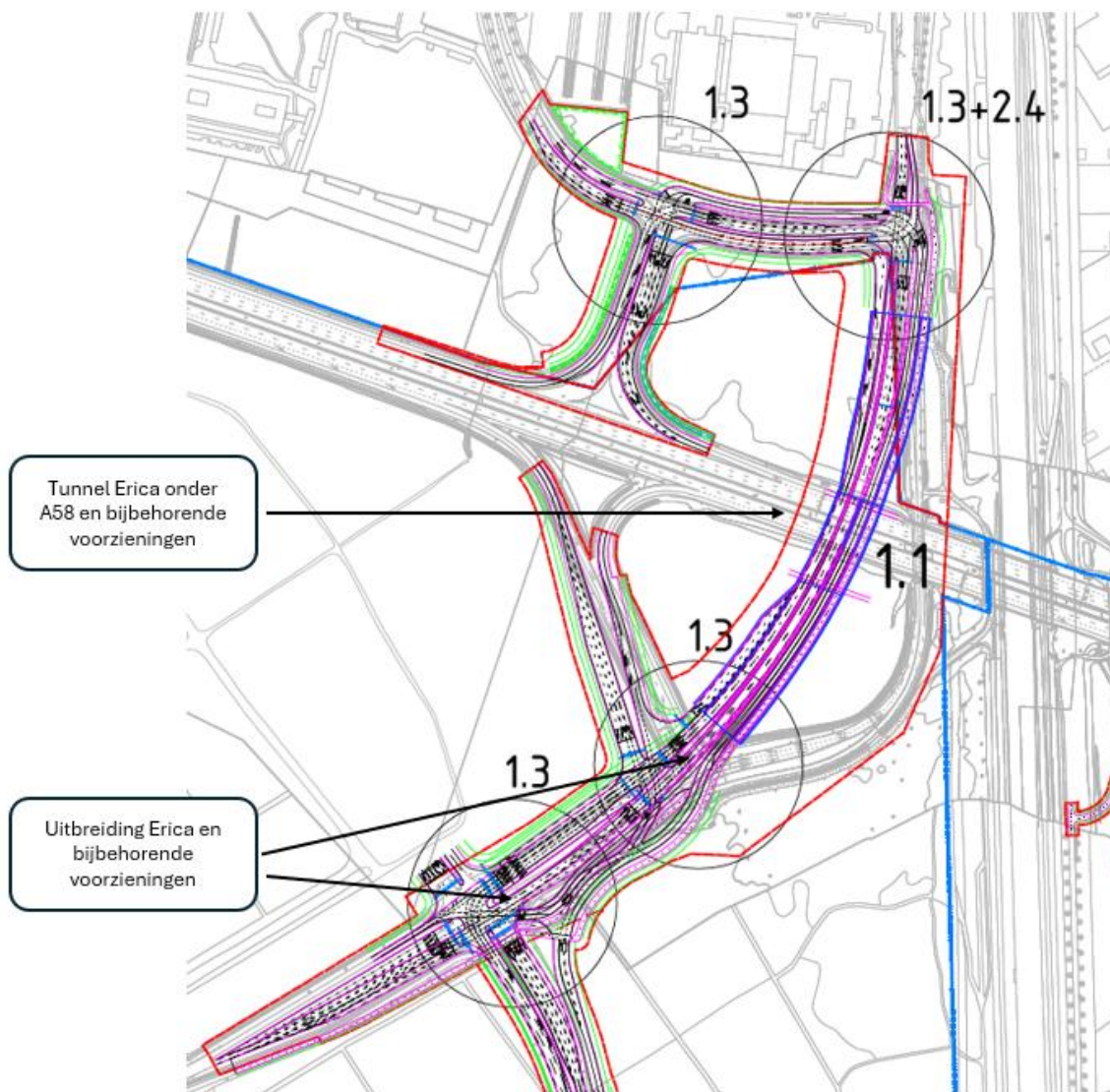
2.3.1 maatregel 1.1 : uitbreiding Erica en ondertunneling A58

Bestaand



afbeelding : locatie deelgebied Oirschot verkeersmaatregel 1.1.
(Streetsmart Cyclomedia, 2024)

Te nemen maatregelen



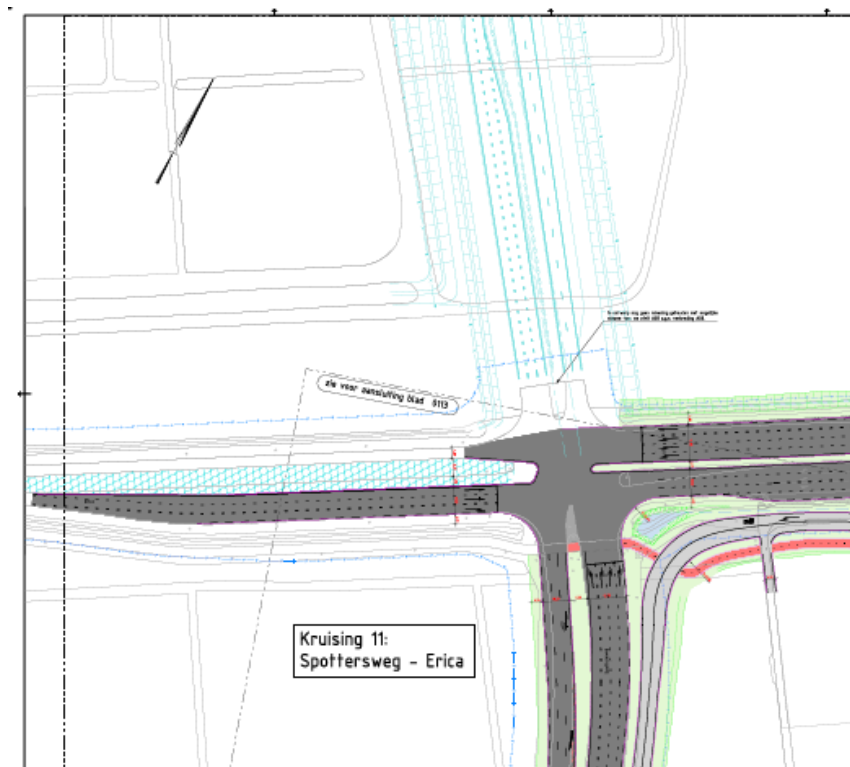
afbeelding: indicatieve weergave verkeersmaatregel 1.1 Oirschot

2.3.1.1 maatregel 1.1. : uitbreiding Erica

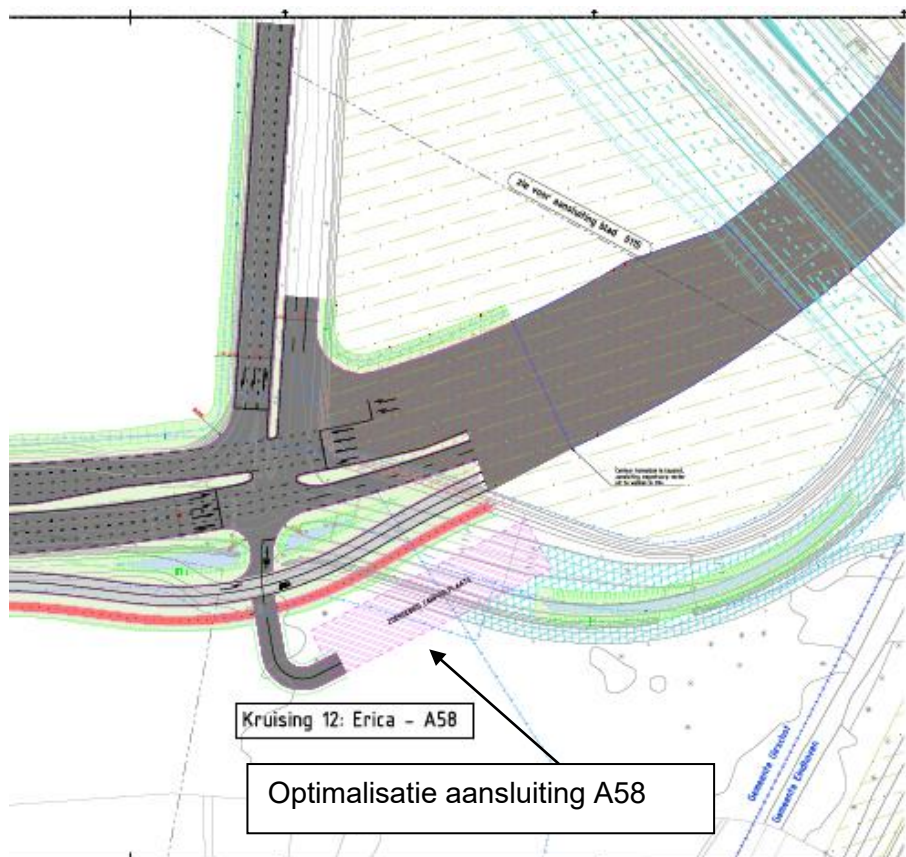
De uitbreiding Erica ziet op de toevoeging van een aantal wegvakken en optimalisering van de aansluiting hiervan op de afrit A58 en de Spottersweg alsmede de verbreding van de bestaande weg ter hoogte van de onderdoorgang bij de A58.



afbeelding : : indicatieve weergave verkeersmaatregel uitbreiding Erica (Antea Group, 2025)

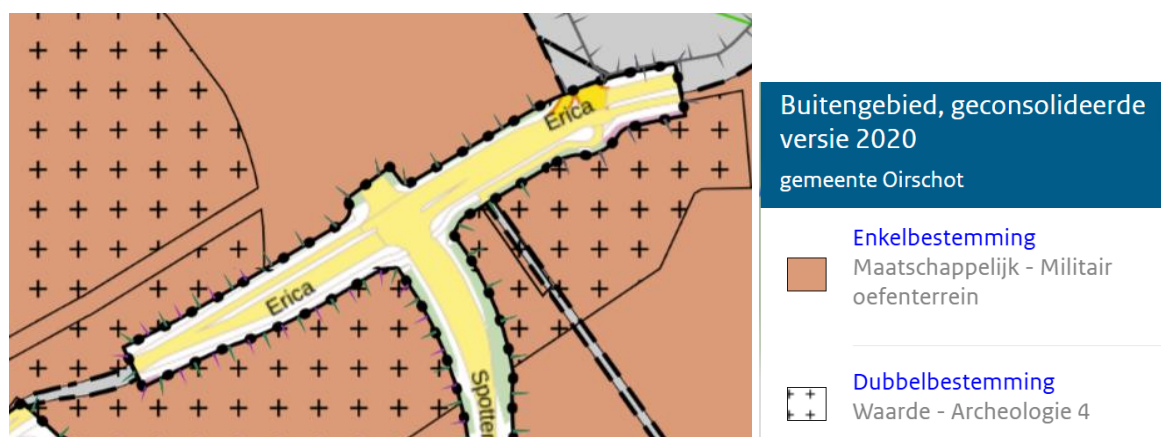


afbeelding : : indicatieve weergave verkeersmaatregel gedeelte uitbreiding Erica (Antea Group, 2025)



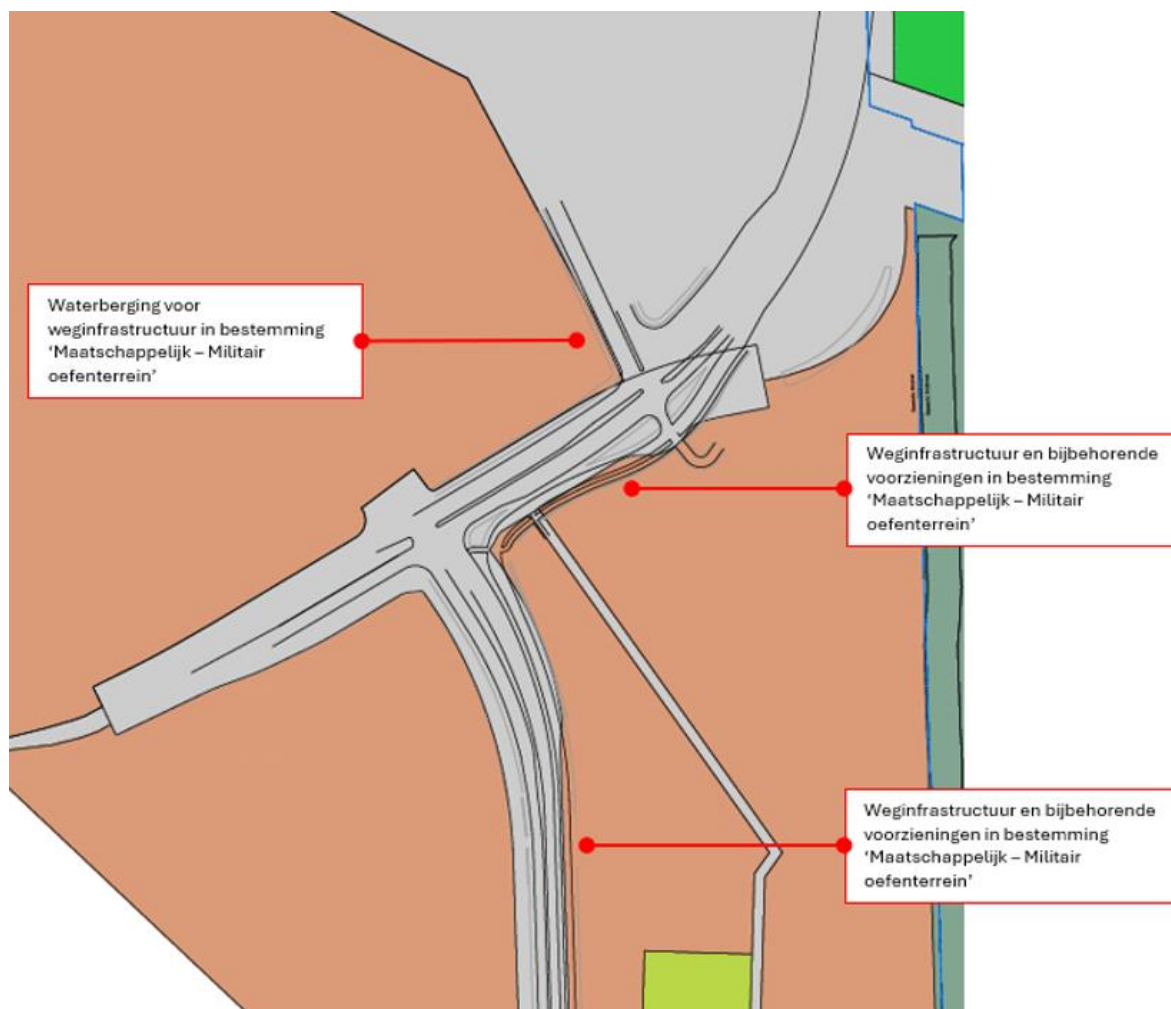
afbeelding : indicatieve weergave verkeersmaatregel gedeelte uitbreiding Erica
(Antea Group, 2025)

Bestemming bestaand



afbeelding: weergave plangebied binnen bestemmingsplan Buitengebied
geconsolideerde versie 2020 (Regels op de kaart, 2025)

Bestemming nieuw



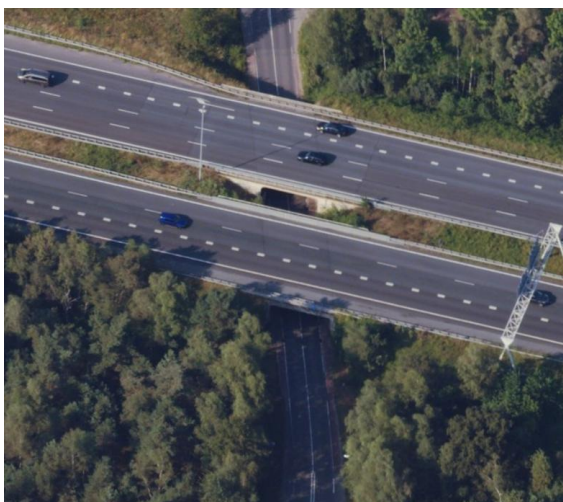
**afbeelding: weergave verkeersmaatregel Oirschot
binnen bestemmingsplan (Antea Group, 2025)**

2.3.1.2 maatregel 1.1. : ondertunneling A58

De bestaande tunnel onder de A58 is niet voldoende robuust om het toenemende verkeer te kunnen verwerken. Hierdoor is de realisatie van een nieuwe tunnel ten westen van de bestaande aan de orde als onderdeel van de verkeersmaatregelen ter plaatse.

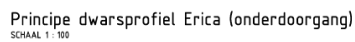


**afbeelding : weergave tunnel onder de A58 via de Erica
(Streetsmart Cyclomedia, 2024)**



**afbeelding : weergave tunnel onder de A58 via de Erica
(Streetsmart Cyclomedia, 2024)**

Onderstaande afbeelding geeft een weergave op hoofdlijnen van de nieuwe ondertunneling onder de A58, bestaande uit twee rijstroken voor autoverkeer, een rijstrook voor een HOV verbinding (indien hiertoe wordt besloten op deze locatie) alsmede een fietspad.



In de fase opvolgende aan deze BOPA zal tot de uiteindelijke vormgeving van de tunnel worden gekomen, waarbij deze BOPA het maximale kader vormt van het betreffende bouwwerk. De tunnel kan dus wel beperkter worden (als de HOV verbinding aldaar niet wordt gepositioneerd) maar niet groter.

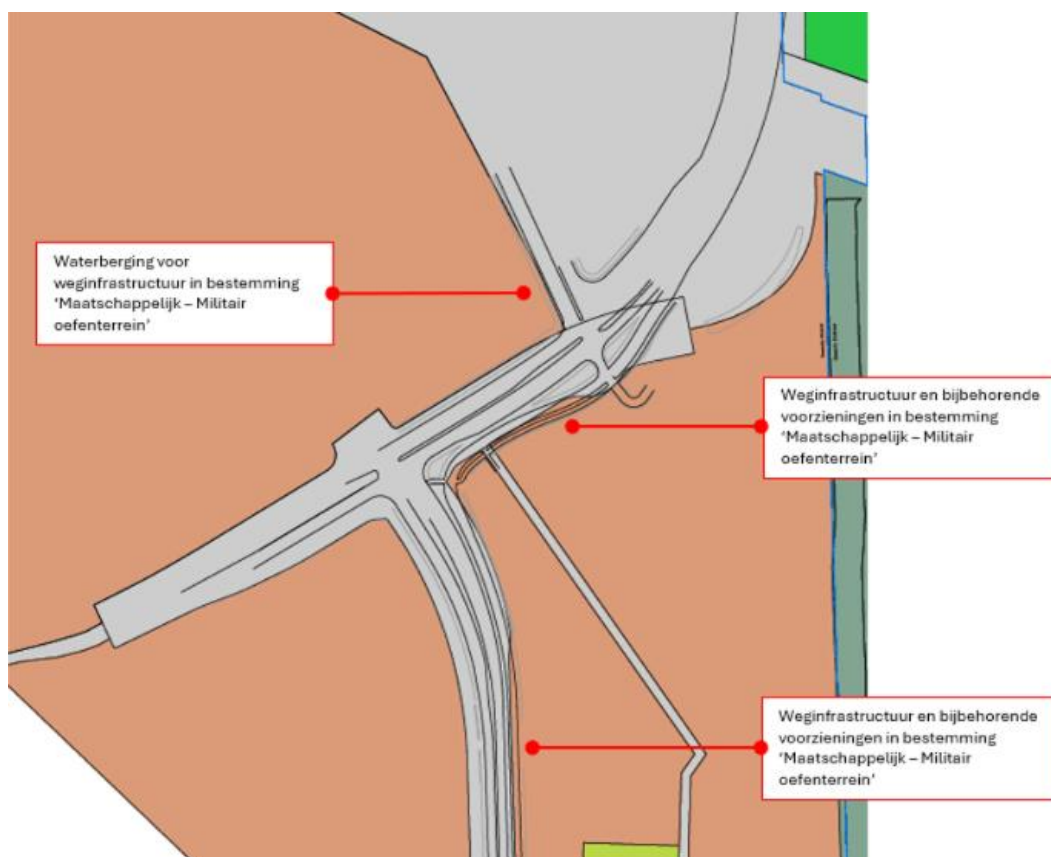


afbeelding : indicatieve weergave verkeersmaatregel ondertunneling A58
(Antea Group, 2025)

Bestemming bestaand en nieuw



afbeelding : weergave enkelbestemming Verkeer binnen bestemmingsplan (Regels op de kaart, 2025)



afbeelding: weergave verkeersmaatregel Oirschot binnen bestemmingsplan (Antea Group, 2025)

2.3.2 maatregel 1.2 / maatregel 2.3 : verbreding Spottersweg grondgebied Oirschot

Deze maatregel omvat de verbreding van de Spottersweg:

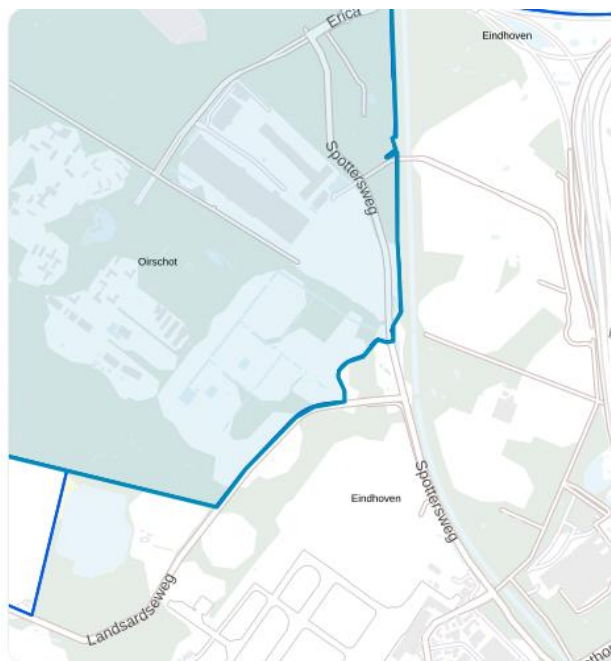
- tussen de Erica en de huidige Dirk Noordhoflaan,
- tussen de huidige Dirk Noordhoflaan en de nieuwe Dirk Noordhoflaan,
- tussen de nieuwe Dirk Noordhoflaan en de gemeengrens in het zuiden.

Allereerst is aan de orde de verbreding van de Spottersweg tussen de Erica en de huidige Dirk Noordhoflaan. Op het moment dat sprake is van de realisatie van de nieuwe Dirk Noordhoflaan (verplicht op basis van de voorwaardelijke verplichting als vervat in het TAM-omgevingsplan, of eerder op basis van de wens van ASML) zal ook de verbreding van de Spottersweg tot aan de nieuwe aansluiting met de nieuwe Dirk Noordhoflaan worden gerealiseerd. De verdere werkzaamheden aan de Spottersweg zullen worden afgestemd met de gemeente Eindhoven (op wiens grondgebied deze weg immers in het zuiden doorloopt.)

Uitgangspunt is zoveel mogelijk verbreden naar de oostzijde. Aan de westzijde ligt Eindhoven Airport en de kazerne van Oirschot. Westelijk liggen ook de meeste K&L. Consequentie van verbreden aan de oostzijde is dat het hoogteverschil in het talud van het kanaal moet worden opgevangen, bijvoorbeeld door een damwand. Ter plaatse van de Eindhovensedijk wordt het bestaande profiel aan beide zijden verbreed, om het fietsviaduct over de Spottersweg te kunnen handhaven.

Gemeentegrens

De Spottersweg is deels gelegen op het grondgebied van de gemeente Oirschot en gaat in het zuiden over op het grondgebied van de gemeente Eindhoven. Aldus zijn de verkeersmaatregelen aan de Spottersweg in het noordelijk deel onderdeel van deze BOPA en worden de maatregelen in het zuidelijke deel onderdeel van het TAM-omgevingsplan van de gemeente Eindhoven.



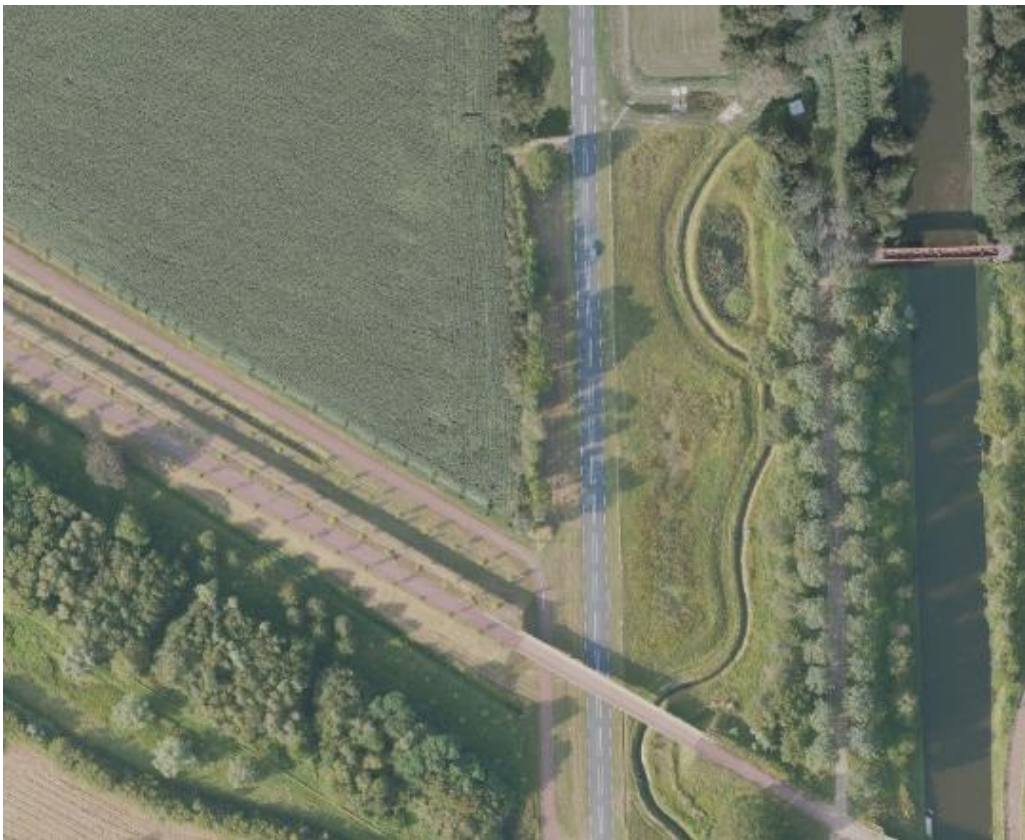
afbeelding : gemeentegrens Oirschot
(Atlas Leefomgeving, 2025)



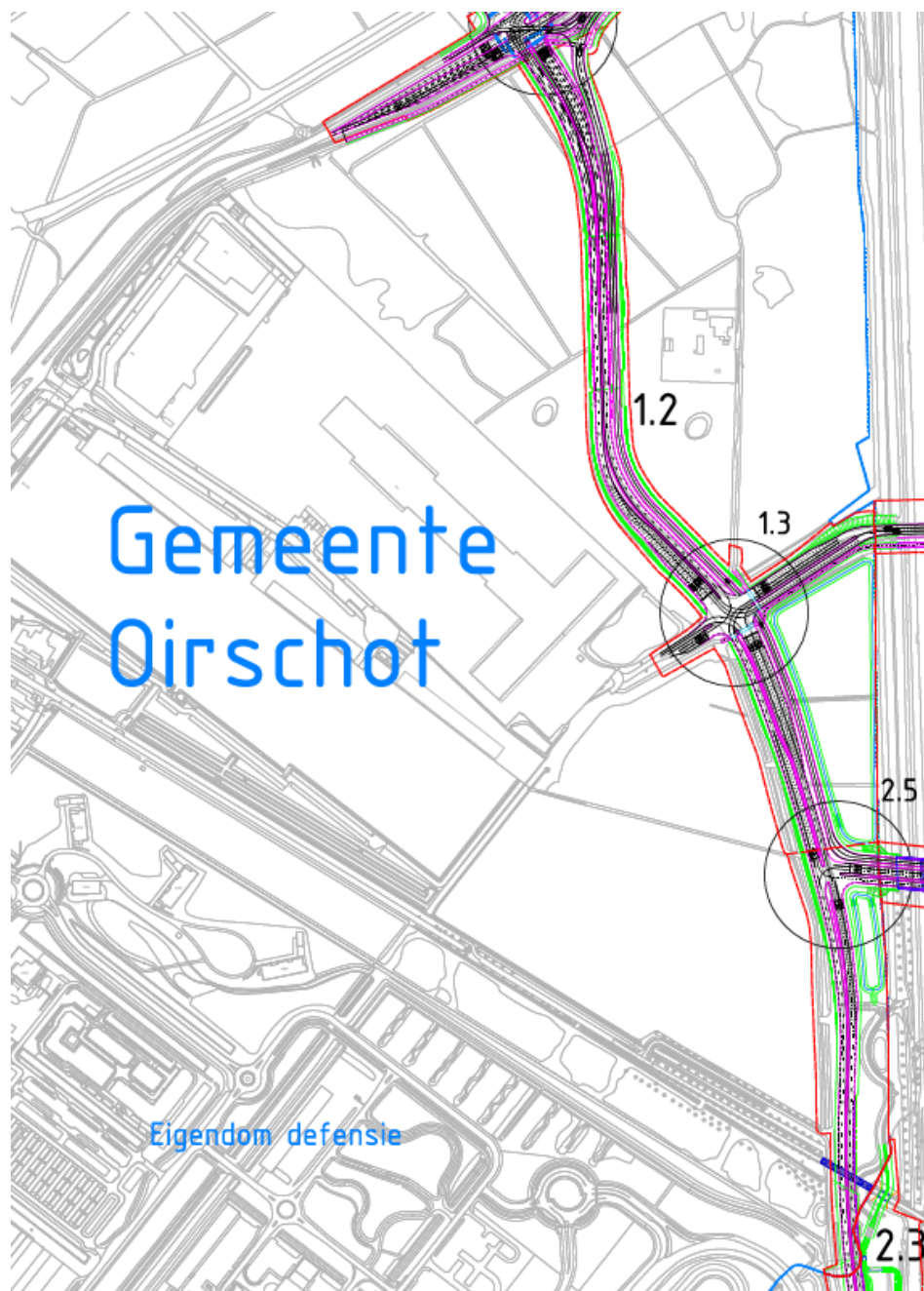
afbeelding : locatie deelgebied Oirschot
(Streetsmart Cyclomedia, 2024)



afbeelding : Spottersweg richting Eindhoven/Maastricht
(Streetsmart Cyclomedia, 2024)

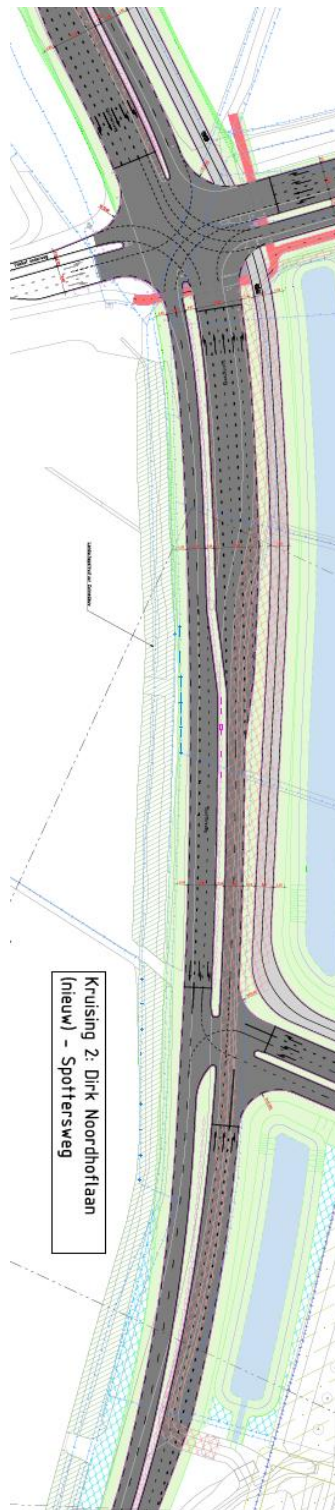


afbeelding : Spottersweg richting Best
(Streetsmart Cyclomedia, 2024)



afbeelding : indicatieve weergave gehele verkeersmaatregel verbreding Spottersweg
(Antea Group, 2025)





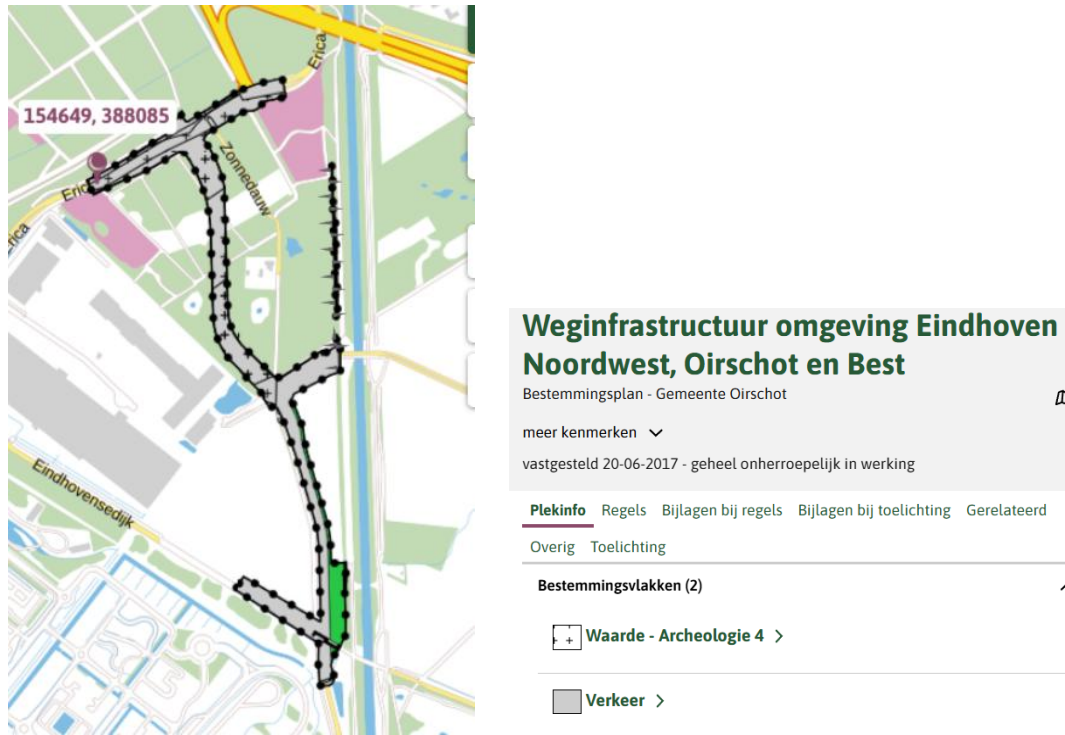
afbeelding : indicatieve weergave maatregel middendeel Spottersweg
bestaande DNH laan – nieuwe DNH laan
(Antea Group, 2025)



**afbeelding : indicatieve weergave maatregel zuidzijde Spottersweg
nieuwe DNH laan – gemeentegrens Oirschot
(Antea Group, 2025)**

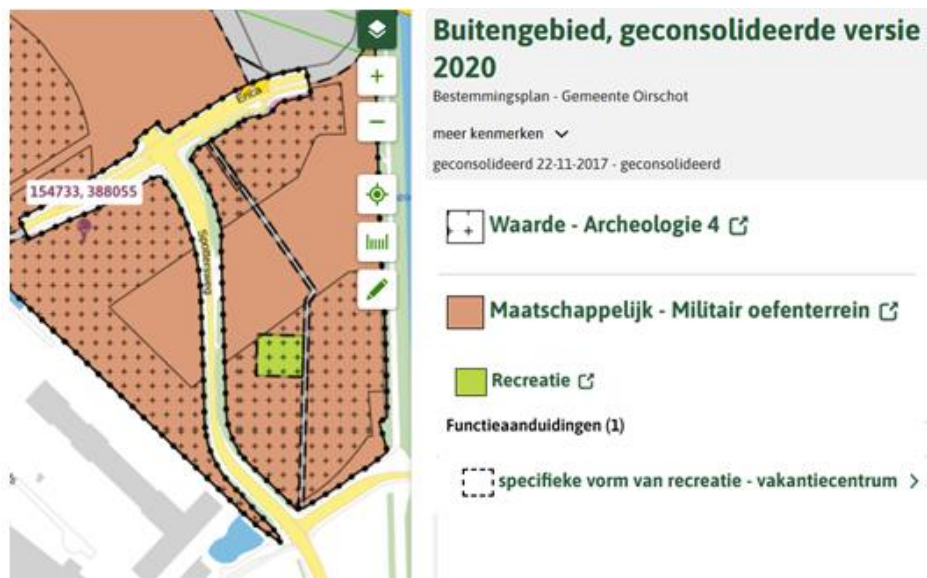
Bestemming bestaand

Bestaande Spottersweg



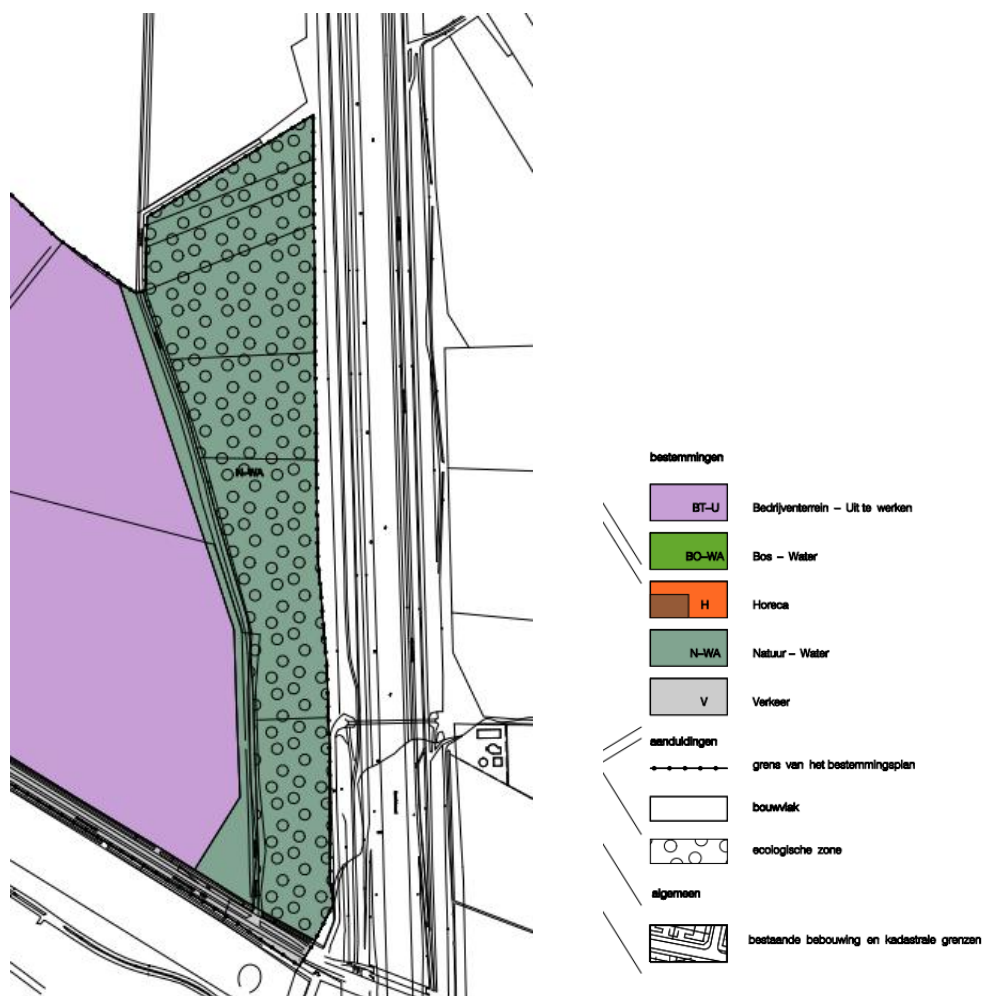
afbeelding : weergave enkelbestemming
Verkeer binnen bestemmingsplan en plangebied
(Regels op de kaart, 2025)

omliggende gronden noordelijk deel



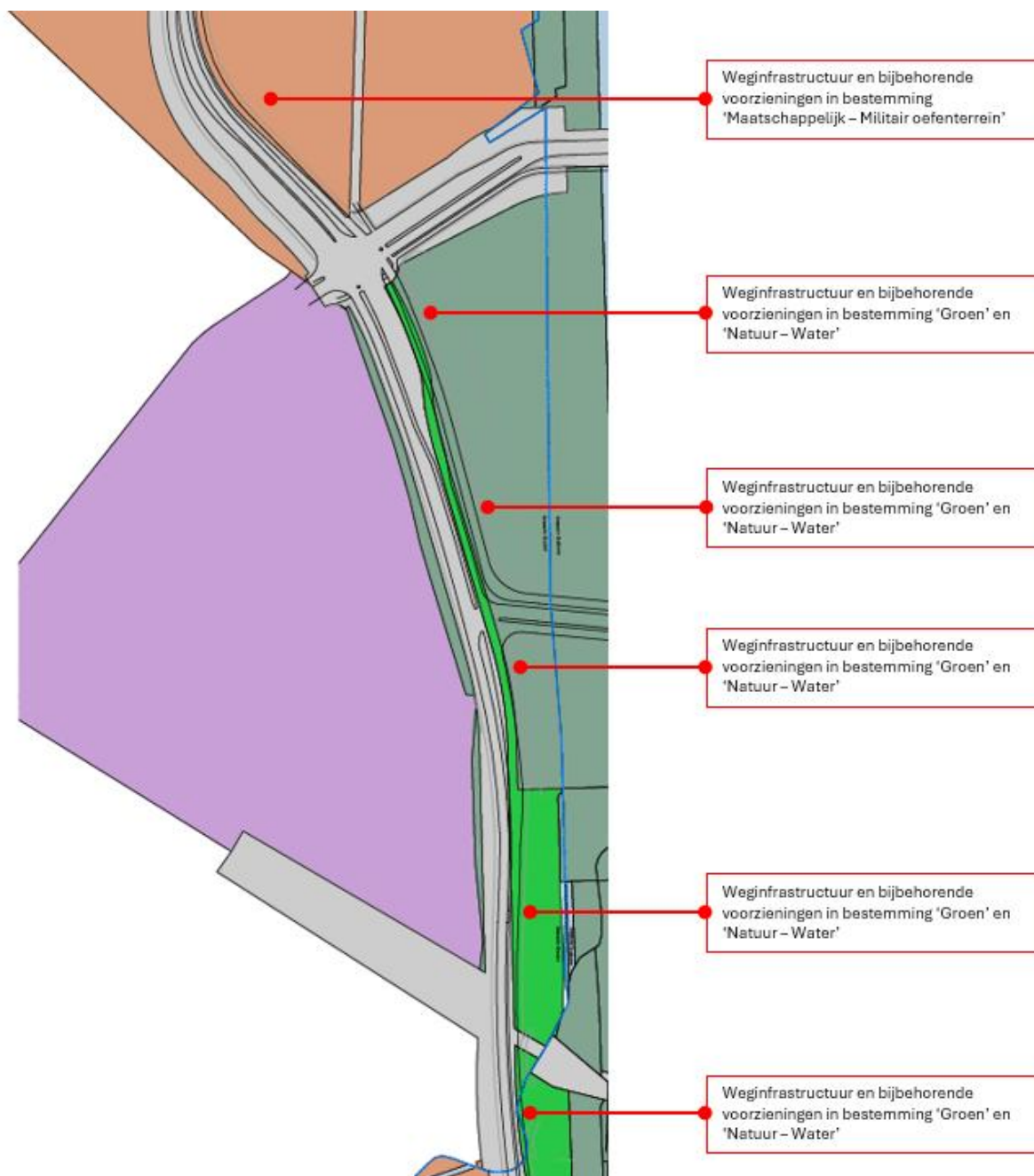
afbeelding : weergave enkelbestemming Maatschappelijk –
Militair oefenterrein binnen bestemmingsplan en plangebied
(Regels op de kaart, 2025)

Omliggende gronden middendeel en zuidelijk deel



afbeelding.: Bestemmingsplan Strijpse Kampen Noord
(Regels op de kaart, 2025)

Bestemming nieuw



afbeelding: weergave verkeersmaatregel Oirschot
binnen bestemmingsplan (Antea Group, 2025)

2.3.3 Maatregel 1.3 : uitbreiding kruispunten Erica, Spottersweg

Deze maatregel omvat de uitbreiding van een aantal kruispunten in Best en Oirschot. Voor deze BOPA zijn van belang de kruisingen in Oirschot, te weten :

- Afrit 7 Best zuid A58 - Erica
- Kruispunt Erica - Spottersweg
- Kruispunt Spottersweg - bestaande Dirk Noordhoflaan
- Kruispunt Spottersweg - nieuwe Dirk Noordhoflaan

2.3.3.1 afrit 7 Best A58 zuidzijde - Erica

In de kern komt deze maatregel neer op de toevoeging van een rechtsaf strook op de bestaande afrit van de A58 ter plaatse van de verkeerslichten.

Bestaand

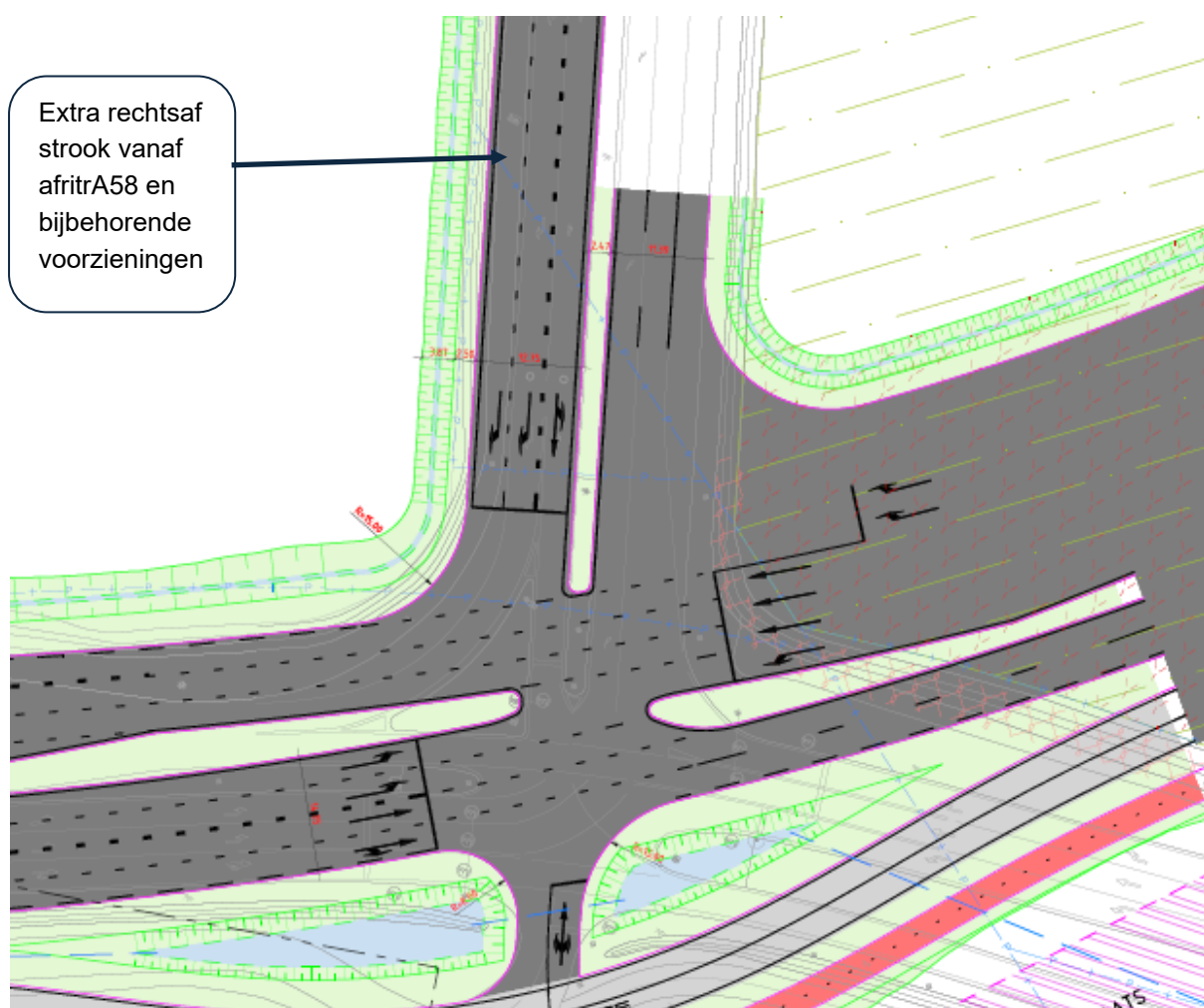


afbeelding : locatie deelgebied Oirschot verkeersmaatregel 1.3
(Streetsmart Cyclomedia, 2024)



afbeelding ... : Zicht vanaf Erica op afrit A58
(Streetsmart Cyclomedia, 2024)

Weergave maatregelen



afbeelding : indicatieve weergave verkeersmaatregel afrit 7 Best zuidzijde – Erica
(Antea Group, 2025)

Bestemming bestaand en nieuw

bestemming afrit A58

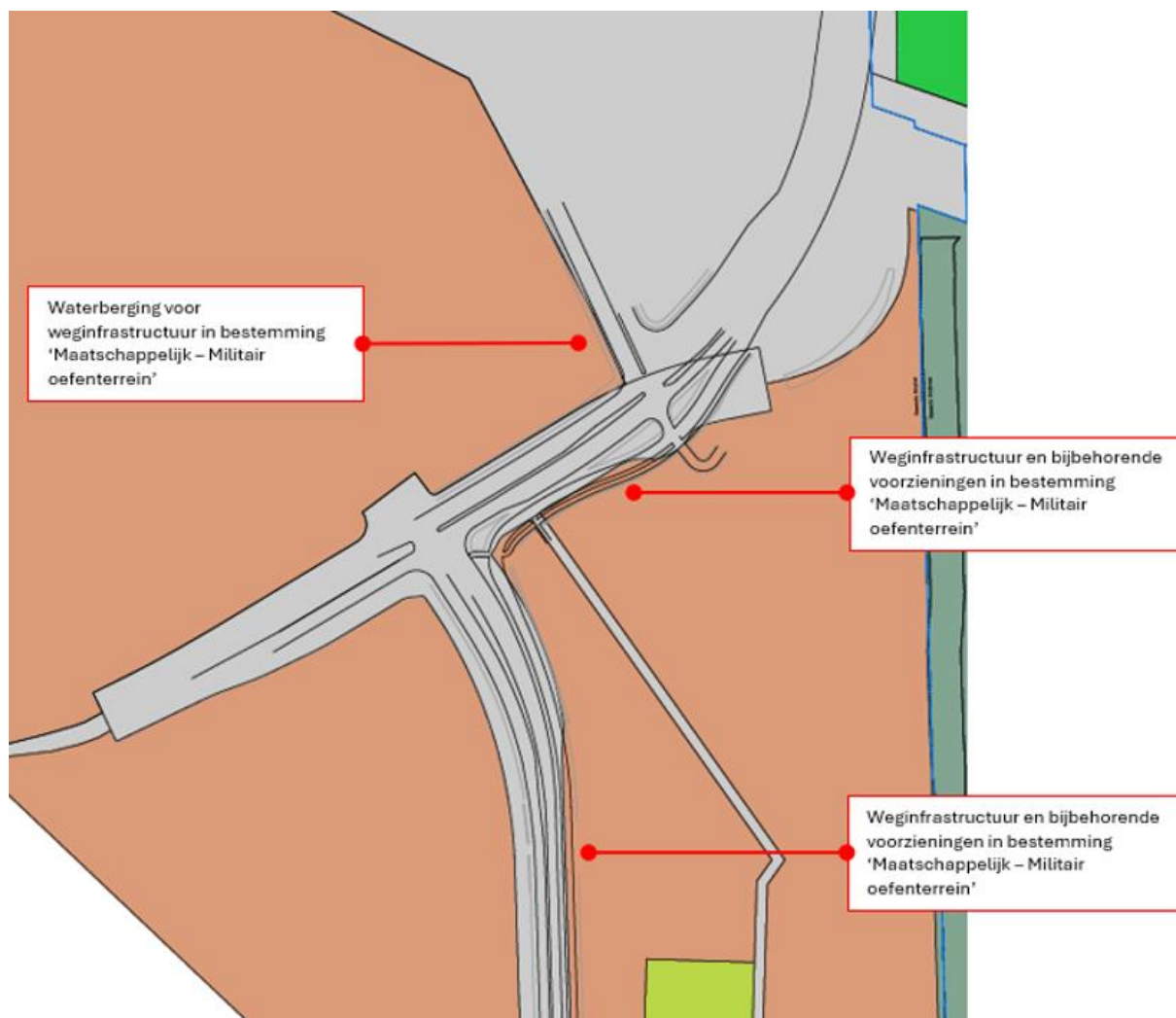


afbeelding : weergave enkelbestemming verkeer binnen bestemmingsplan en plangebied (Regels op de kaart, 2025)

Bestemming Erica



afbeelding : weergave enkelbestemming verkeer binnen bestemmingsplan en plangebied (Regels op de kaart, 2025)



afbeelding: weergave verkeersmaatregel Oirschot binnen bestemmingsplan (Antea Group, 2025)

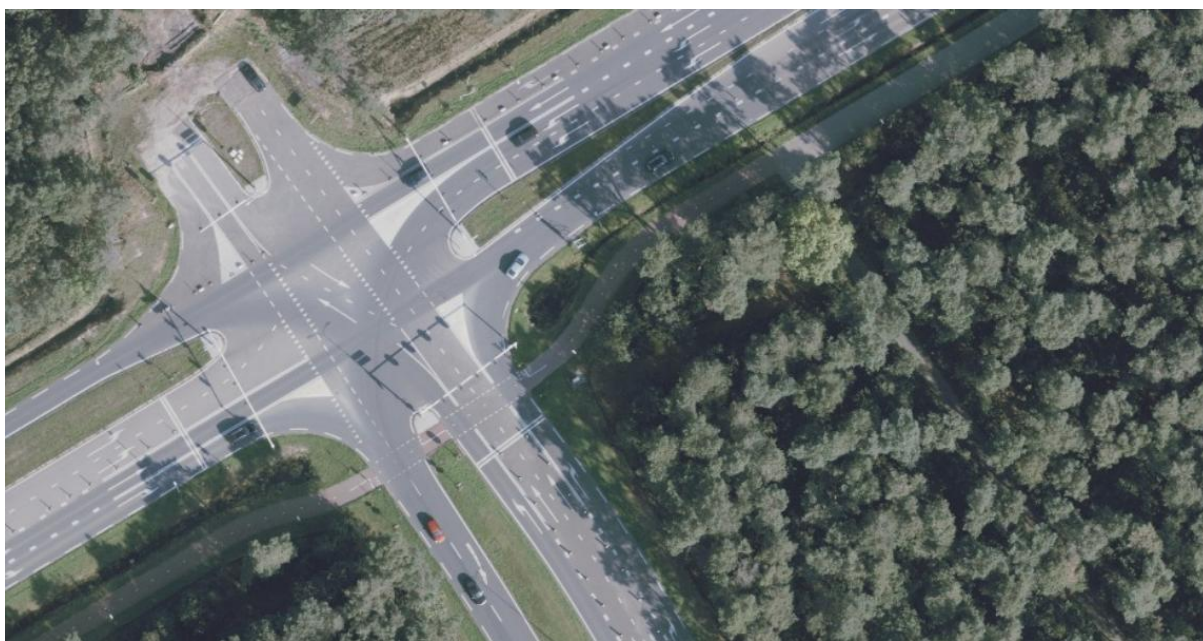
2.3.3.2 kruispunt Erica / Spottersweg

Op de westelijke tak van de Erica zijn in de bestaande situatie twee linksafstroken aangelegd vooruitlopend op de mogelijke nieuwe toe- en afrit naar de A58. In het ontwerp wordt één van deze twee rijstroken benut als extra rechtdoorgaande strook. Er is ruimte om in de toekomst alsnog een tweede linksafstrook in te passen in de middenberm.

Bestaand

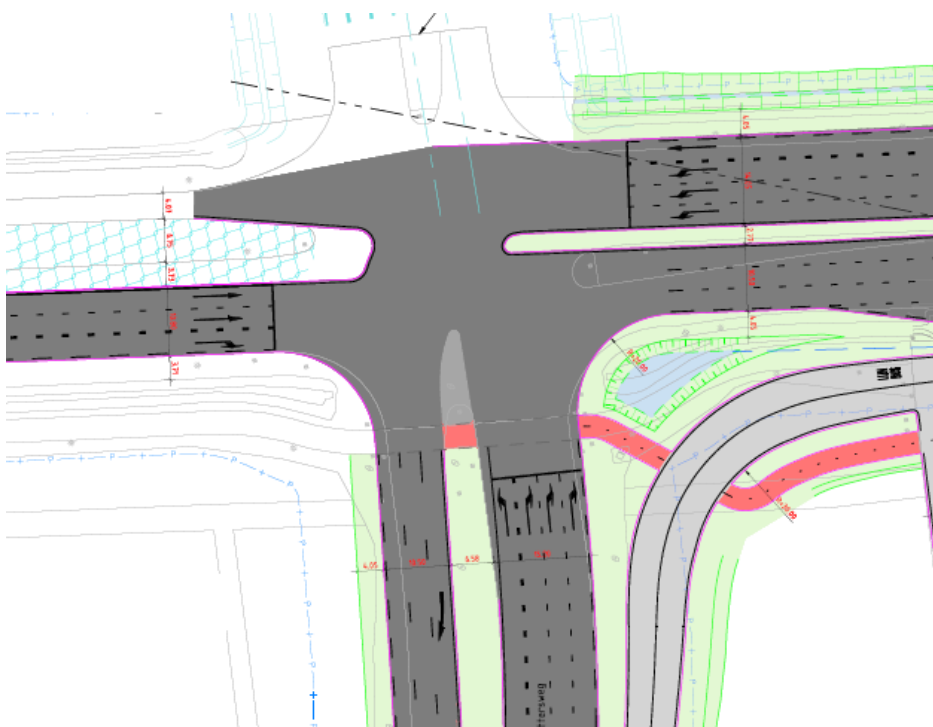


afbeelding : weergave kruispunt Erica / Spottersweg vanaf Spottersweg
(Streetsmart cyclomedia, 2024)



afbeelding : weergave kruispunt Erica / Spottersweg
(Streetsmart cyclomedia, 2024)

Weergave maatregelen



afbeelding : indicatieve weergave verkeersmaatregel kruispunt Erica – Spottersweg
(Antea Group, 2025)

Bestemming bestaand en nieuw

bestemming Erica / Spottersweg

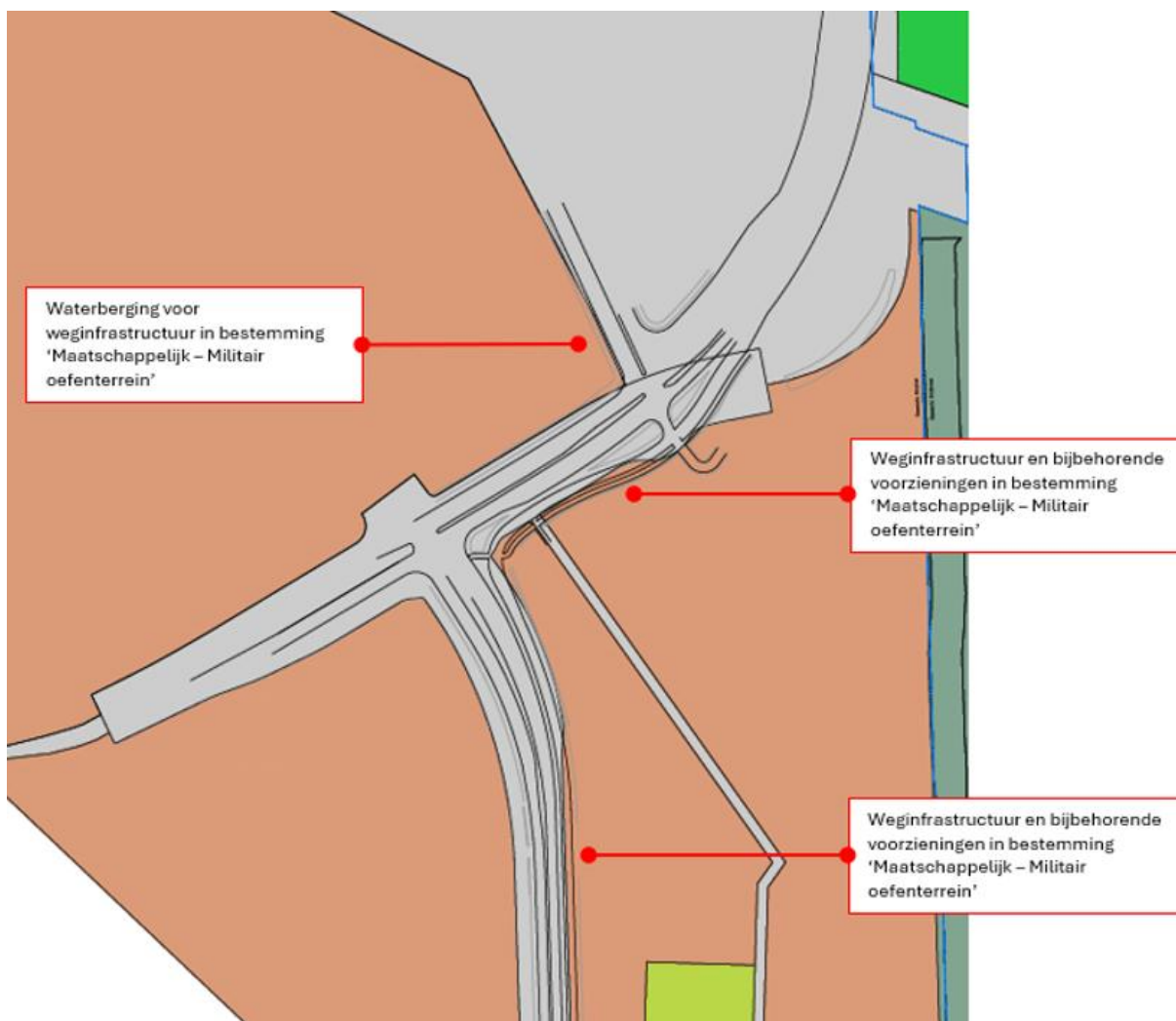


afbeelding : weergave enkelbestemming verkeer en archeologie 4 binnen bestemmingsplan en plangebied (Regels op de kaart, 2025)

bestemming omliggende gronden



afbeelding: weergave enkelbestemming Maatschappelijk – Militair oefenterrein binnen bestemmingsplan en plangebied (Regels op de kaart, 2025)



afbeelding: weergave verkeersmaatregel Oirschot binnen bestemmingsplan (Antea Group, 2025)

2.3.3.3 kruispunt Spottersweg / bestaande DNH laan

Dit is een nieuwe aansluiting met VRI op de Spottersweg. De positie van de kruising is verschoven t.o.v. het verkeersmodel, maar de opstelvakken op de Spottersweg tussen kruising 2 en 10 zijn inpasbaar. Dit deel van de bestaande Dirk Noordhoflaan gaat dienst doen als ontsluiting voor P-west op het ASML terrein. Vanwege het aantal rijstroken is een nieuwe brug benodigd naast de bestaande. Uitgangspunt is een afstand van 5m tussen bestaande en nieuwe brug om de bouw mogelijk te maken.

Bestaand

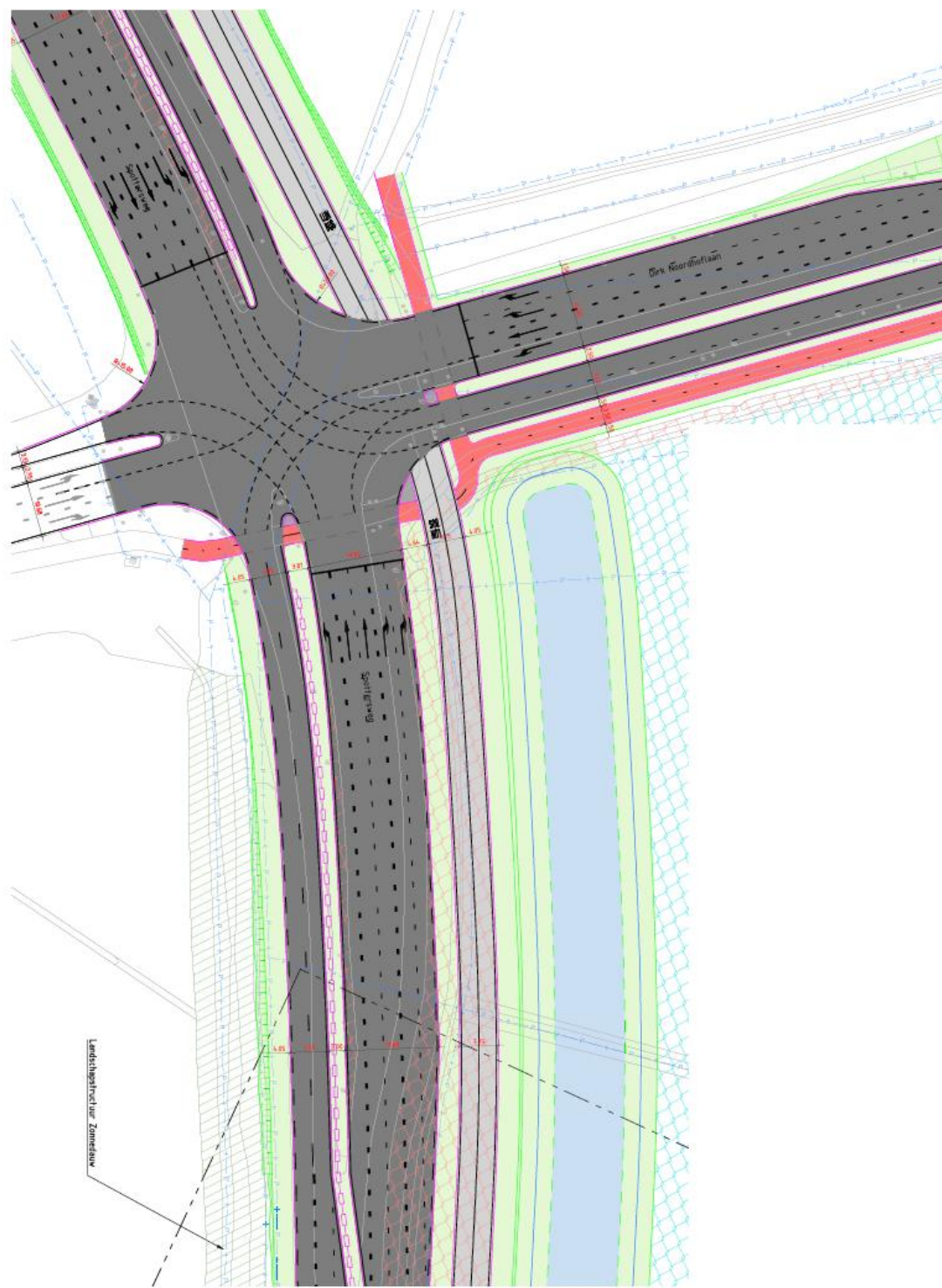


afbeelding : locatie deelgebied Oirschot
(Streetsmart Cyclomedia, 2024)



afbeelding : weergave kruispunt Dirk Noordhoflaan
(Streetsmart Cyclomedia, 2024)

Weergave maatregelen



afbeelding : indicatieve weergave verkeersmaatregel kruispunt Spottersweg – bestaande DNH-laan
(Antea Group, 2025)

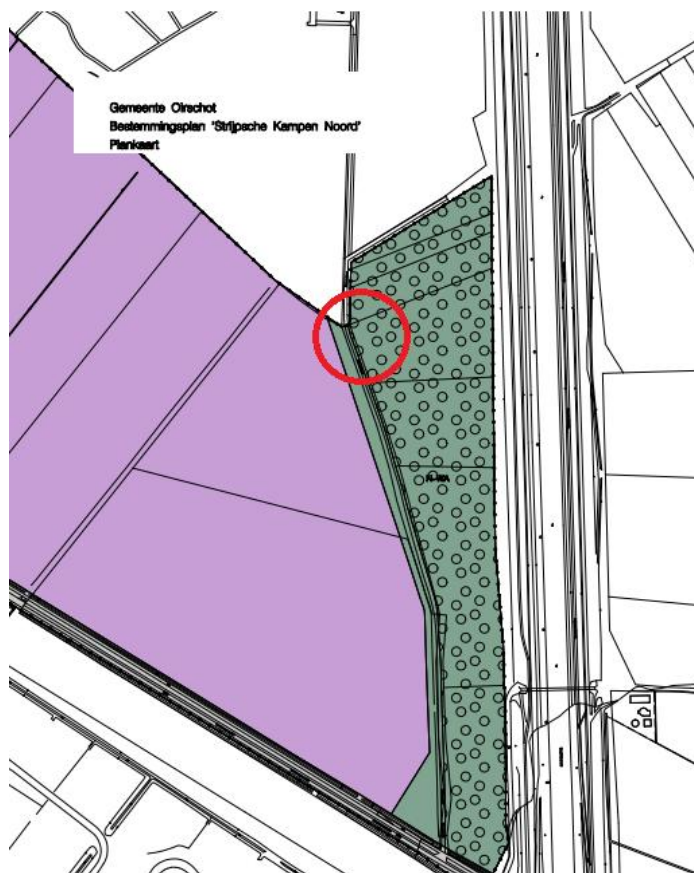
Bestemming bestaand en nieuw

bestemming Spottersweg / DNH laan



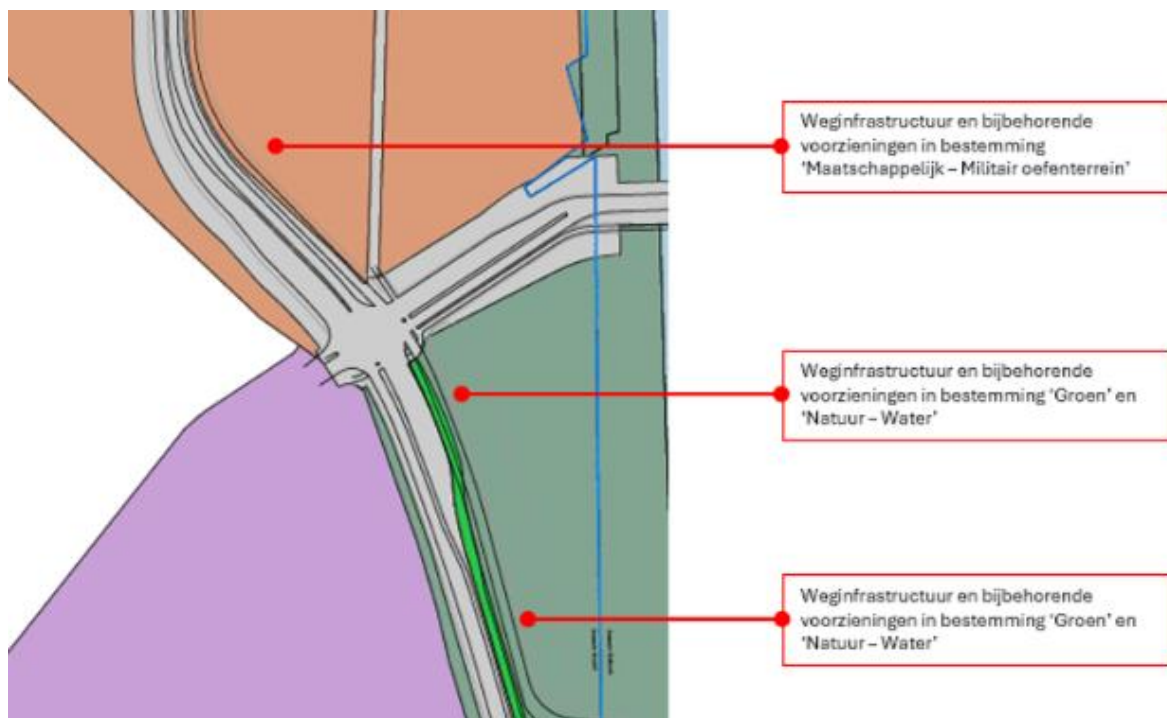
**afbeelding : weergave enkelbestemming verkeer en archeologie 4
binnen bestemmingsplan en plangebied
(Regels op de kaart, 2025)**

Bestemming omliggende gronden



afbeelding : weergave bestemmingsplan en plangebied

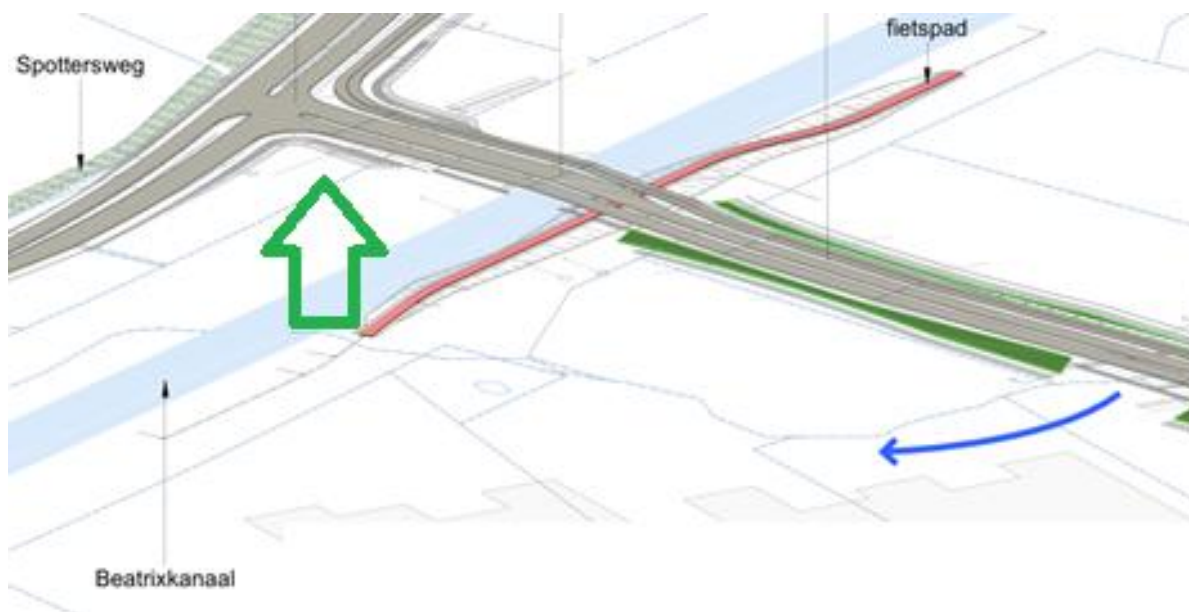
(Regels op de kaart, 2025)



afbeelding: weergave verkeersmaatregel Oirschot
binnen bestemmingsplan (Antea Group, 2025)

2.3.3.4 kruispunt Spottersweg / nieuwe DNH laan

De nieuwe Dirk Noordhoflaan is primair onderdeel van het “*TAM-omgevingsplan BIC Noord - ASML en wegenstructuur*” van de gemeente Eindhoven. De aansluiting op de Spottersweg is gelegen binnen de gemeente Oirschot en aldus onderdeel van deze BOPA.



Bestaand

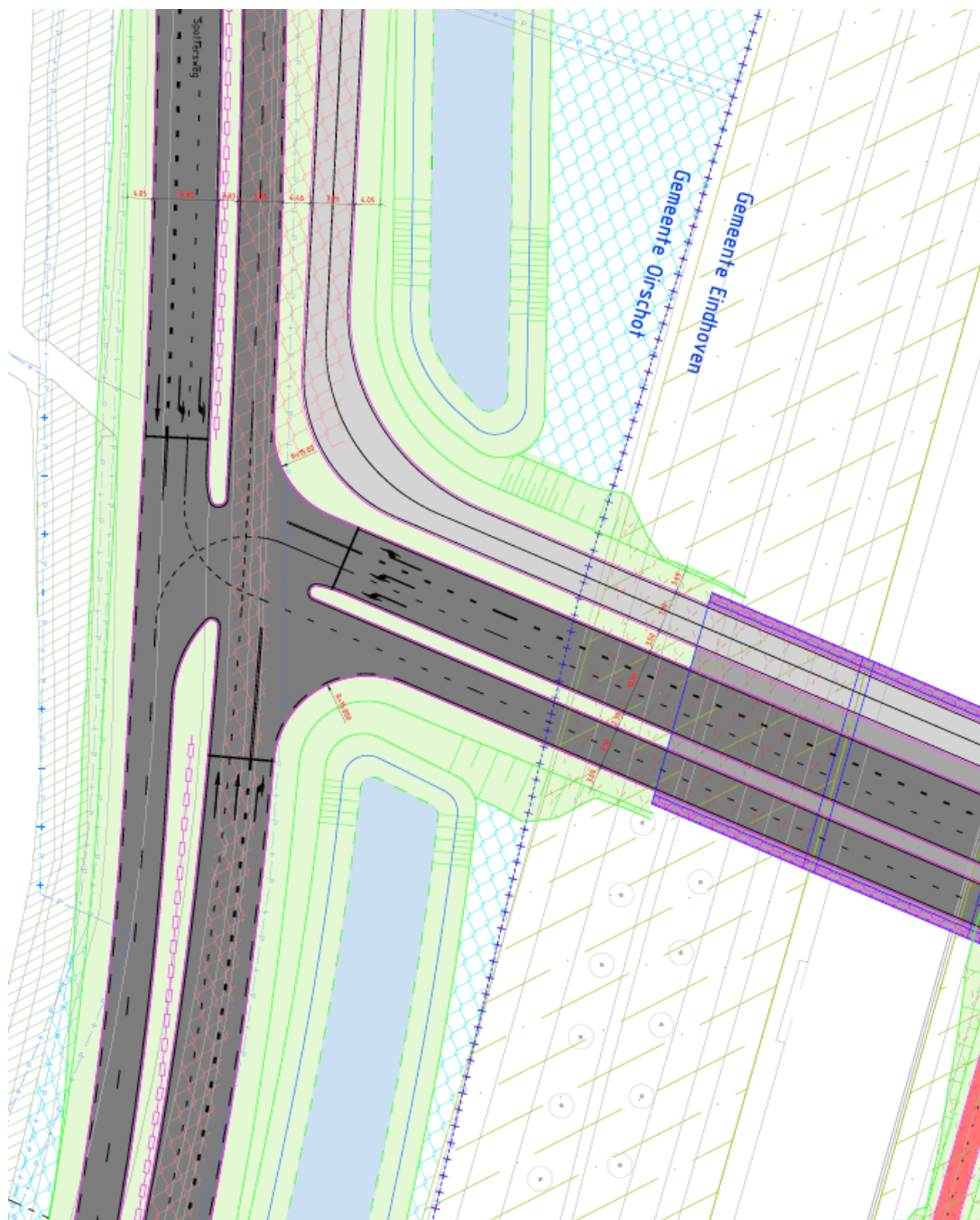


**afbeelding : weergave Spottersweg nabij het Beatrixkanaal
(Streetsmart Cyclomedia, 2024)**



**afbeelding : weergave Spottersweg nabij het Beatrixkanaal
(Streetsmart Cyclomedia, 2024)**

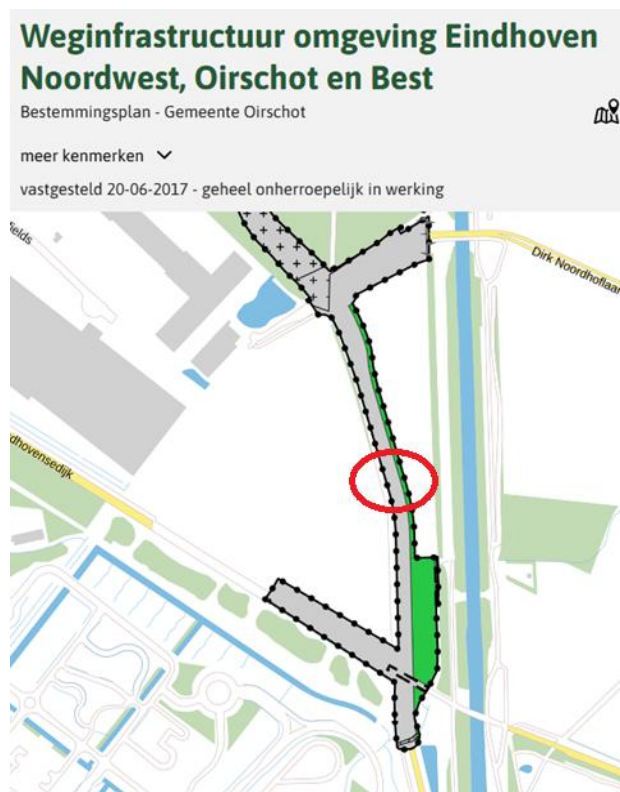
Weergave maatregelen



afbeelding : indicatieve weergave verkeersmaatregel kruispunt Spottersweg – nieuwe DNH-laan
(Antea Group, 2025)

Bestemming bestand en nieuw

Bestemming Spottersweg

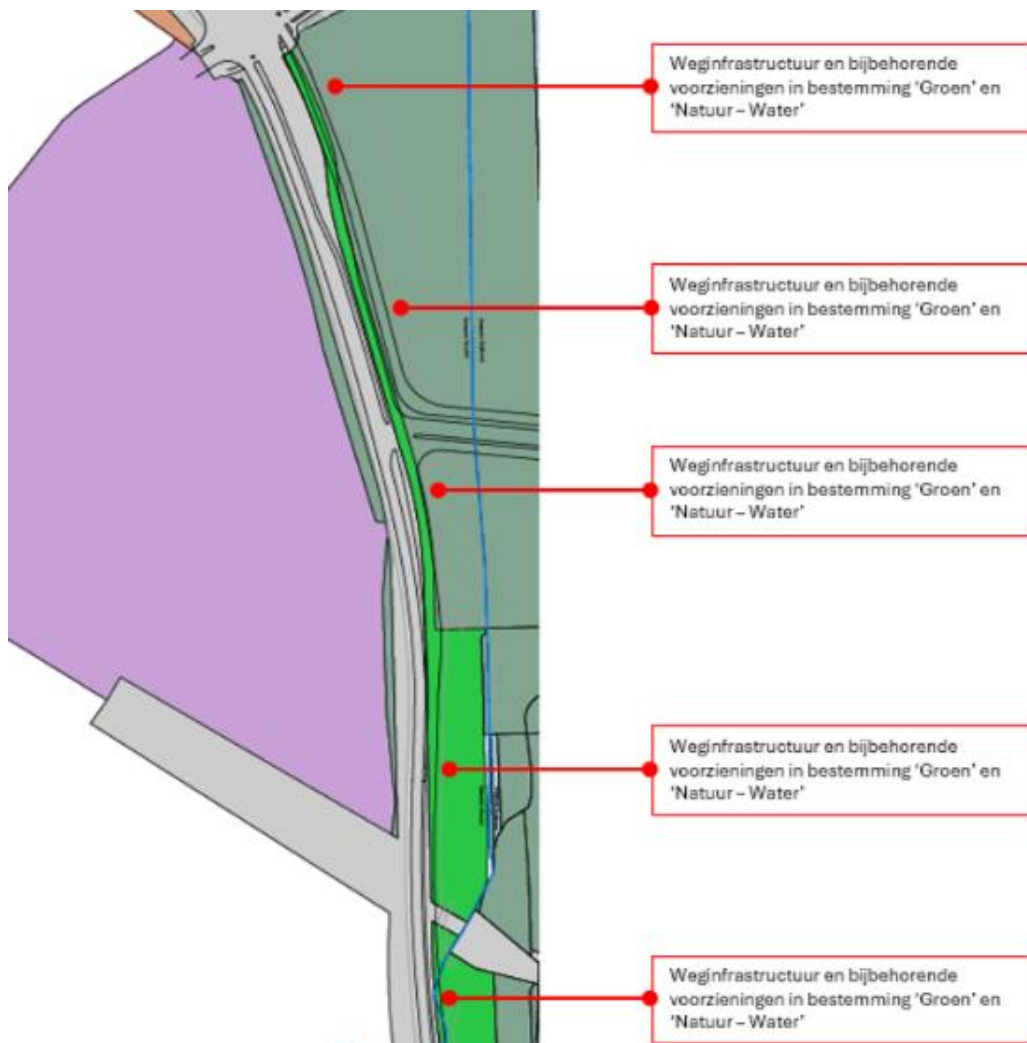


afbeelding : weergave bestemmingsplan Weginfrastructuur omgeving Eindhoven Noordwest, Oirschot en Best (Regels op de kaart, 2025)

Bestemming omliggende gronden



afbeelding : weergave plankaart Strijpsche Kampen Noord



afbeelding: weergave verkeersmaatregel Oirschot
binnen bestemmingsplan (Antea Group, 2025)

2.4 Strijdigheden initiatief in relatie tot omgevingsplan

De buitenplanse omgevingsplanactiviteit betreft dus het realiseren van aanvullende wegenstructuur in de gemeente Oirschot ten behoeve van een ruimtelijke ontwikkeling in de gemeente Eindhoven, zoals hiervoor beschreven in paragraaf 2.3.

Op 1 januari 2024 is het Omgevingsplan gemeente Oirschot in werking getreden. In het tijdelijke deel zijn voor wat betreft de locatie de bestemmingsplannen van toepassing :

- Weginfrastructuur omgeving Eindhoven Noordwest, Oirschot en Best (vastgesteld 20-06-2017)
- Strijpsche Kampen Noord (vastgesteld 03-07-2007)
- Buitengebied fase II 2013, 2e bestuurlijke lus, 16 december 2014
- Buitengebied, correctieve herziening, 21 november 2017
- Ondergrondse 150kV Tilburg Noord - Best, gemeente Oirschot (vastgesteld 2021-03-02)
- Westfields fase 3 / ASML (vastgesteld 23-02-2028)

De activiteit is binnen de kaders van het omgevingsplan van rechtswege van de gemeente Oirschot c.q. de voornoemde bestemmingsplannen niet vergunbaar, omdat de activiteit voorziet in verkeersbestemming ter plaatse waar deze functie niet is voorzien en is daarmee in strijd met de vigerende bestemmingen ter plaatse in het tijdelijke omgevingsplan (benutten van de fysieke leefomgeving).

Om tot vergunningverlening te kunnen komen voor de activiteit op de locatie is dus de vraag aan de orde of deze vergunbaar is middels een BOPA.

De beoogde BOPA fase 1 planologisch basisbesluit (cfr artikel 12.27a Bkl) ziet aldus op het toestaan van andere gebruiksmogelijkheden ten behoeve van de functie verkeer, die niet in het omgevingsplan van rechtswege is voorzien, waarmee een kader ontstaat op basis waarvan benodigde aanvullende vergunningen kunnen worden verstrekt voor de realisatie van de wegwerkzaamheden.

Activiteiten die tot de functie verkeer worden gerekend zijn:

- a. wegen en straten, busstroken en busbanen, alsmede opstelstroken, in- en uitvoegstroken en op- en afritten;
- b. voet- en fietspaden;
- c. parkeervoorzieningen;
- d. groen
- e. geluidwerende voorzieningen;
- f. faunavoorzieningen;
- g. kunstwerken, zoals bruggen, tunnels of duikers;
met daarbij behorende:
- h. bushaltes;
- i. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- j. nutsvoorzieningen en voorzieningen voor het opwekken van duurzame energie;
- k. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

3 BELEID EN REGELGEVING

In dit hoofdstuk wordt het beleidskader dat relevant is voor de activiteit toegelicht en wordt de activiteit hieraan getoetst. Hierbij kan gezien de samenhang tussen de verkeersmaatregelen als bedoeld in deze BOPA en de ontwikkeling van BIC Noord als ASML campus grotendeels aansluiting worden gevonden bij de beschrijving van het beleidskader van Rijk en Provincie zoals dat zal worden opgenomen in het “*TAM-omgevingsplan BIC Noord - ASML en wegenstructuur*”. De inhoud hiervan is (voor zover voor deze BOPA relevant) hier opgenomen als **bijlage 4**. Gemeentelijk beleid van de gemeente Oirschot is in dit hoofdstuk wel specifiek beschreven

3.1 Rijksbeleid en Rijksregels

Verwezen wordt naar **bijlage 4**.

3.2 Provinciaal beleid en provinciale regels

Verwezen wordt naar **bijlage 4**.

3.3 Gemeentelijk beleid

Toekomstvisie Oirschot 2030

Op 26 april 2013 heeft de gemeenteraad van Oirschot de toekomstvisie 2030 vastgesteld. De toekomstvisie Oirschot heeft de titel: 'Monument in het Groen, Kwalitatief Leven'. De visie omvat drie ambities:

- Oirschot: een kwalitatieve, groene gemeente:
Het wonen werken en leven in Oirschot wordt in 2030 gekenmerkt door de combinatie van cultuurhistorie, een groene omgeving en verbinding met de top-technologische regio. Eén van de economische pijlers van deze ambitie is dat Oirschot integraal onderdeel uitmaakt van Brainport 2020. Bereikbaarheid van voorzieningen is hierin essentieel.
- Oirschot: een gemeente die bewust stuurt op samenhang met de omgeving.
Oirschot is een monument in het groen; een plattelandsgemeente met een rijke cultuurhistorie. Hiermee vormt Oirschot een aanvulling op de stedelijkheid in de regio.
- Oirschot: een zelfredzame samenleving.
De kracht van de gemeenschap komt van de mensen zelf. De overheid stimuleert en faciliteert actief verbindingen tussen maatschappelijke instellingen, bedrijfsleven, burgers en overheid.

Relatie met voorliggende ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling sluit aan bij de Toekomstvisie Oirschot 2030.

Omgevingsvisie Oirschot

De omgevingsvisie gemeente Oirschot (vastgesteld op 29 september 2017) is tot stand gekomen in samenspraak met de Oirschotse inwoners en ondernemers, waarbij de

ontwikkeling van kwaliteit centraal staat. In deze samenwerking hebben inwoners en ondernemers de mogelijkheid gekregen om knelpunten, wensen en/of initiatieven aan te dragen bij de gemeente. Samen wordt ernaar gestreefd om de gemeente voor zowel bezoekers als bewoners aantrekkelijk te houden. Deze opvatting vormt de basis voor de kernboodschap die de gemeente Oirschot heeft opgesteld:

“Oirschot: Monumentaal, Ondernemend en Groen: daar voelt de MENS zich thuis”

Op basis van de opgenomen wensen en de kernboodschap heeft de gemeente Oirschot acht thema's ontwikkeld die de basis vormen van de omgevingsvisie:

1. Natuur, landschap & cultuurhistorie: de gemeente Oirschot blijft het cultuurhistorisch erfgoed ontwikkelen, zodat het een blijvende economische en maatschappelijke waarde houdt. Daarnaast moet de kwaliteit van de natuur, biodiversiteit en het landschap beschermd, hersteld en ontwikkeld worden.
2. Landbouw: de landbouw dient gebaseerd te zijn op duurzaamheid en gebruik te maken van innovatieve vormen van landbouw.
3. Recreatie: de recreatief-toeristische potentie van zowel het buitengebied als de kernen moeten optimaal benut worden door enerzijds in te zetten op sterke waarden als landschap, natuur en cultuurhistorie, gastvrijheid en beleving, en anderzijds het stimuleren van kwalitatief hoogwaardige recreatiebedrijven.
4. Veilige en gezonde woon- en leefomgeving: de gemeente Oirschot zal de huidige en toekomstige bewoners voorzien van een passende woningvoorraad. Daarnaast streeft de gemeente met dit thema naar de bevordering van een gezonde en veilige leefomgeving, met een uitnodiging tot gezond gedrag waar de omgeving uitgenodigd wordt tot bewegen en ontmoeten.
5. Economie en werkgelegenheid: de gemeente Oirschot wil een goede basis leggen voor werkgelegenheid binnen de gemeentegrenzen.
6. Energie, klimaat, water en milieu: op het gebied van energie, klimaat, water en milieu wil de gemeente Oirschot in 2040 een klimaatbestendige en energie neutrale gemeente zijn. De gemeente zet zich daarom in om milieuoverlast zoveel mogelijk te beperken.
7. Mobiliteit en bereikbaarheid: de gemeente Oirschot wil de komende jaren het (recreatief) wandel- en fietsnetwerk verbreden. Op dit moment ontbreken er nog enkele schakels binnen het fietsroutenetwerk van de gemeente.
8. Basis voorzieningen: de gemeente Oirschot wil haar inwoners een goede kwaliteit van leven aanbieden, met een toegankelijk voorzieningenniveau en toekomstbestendige openbare ruimtes.

De gemeente Oirschot is opgedeeld in de volgende vijf gebieden: Oirschot-centrum; Spoordonk; Middelbeers; Oostelbeers; Buitengebied.

Relatie met het voorliggende ontwikkeling

De wijzigingen aan de wegenstructuur c.q. de medewerking aan de ontwikkeling van BIC Noord draagt bij aan de doelstellingen die binnen drie thema's gesteld zijn: Economie en werkgelegenheid (regionaal gezien), mobiliteit en bereikbaarheid alsook een veilige leefomgeving.

Oirschot, met oog voor het verleden klaar voor de toekomst, Mobiliteitsplan Oirschot 2023 – 2040

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met de ambitie van het Mobiliteitsplan Oirschot 2023 – 2040: “Oirschot, met oog voor het verleden klaar voor de toekomst”. Met deze ambitie houdt de gemeente zich vast aan haar cultuurhistorische waarden. Aan de andere kant wordt aansluiting gezocht bij het mobiliteitssysteem van het stedelijke gebied Eindhoven en de innovatiekracht van de Brainportregio. Gestreefd wordt naar een mobiliteitssysteem waar

veiligheid, leefbaarheid, duurzaamheid en een multimodale bereikbaarheid vooropstaan. Om deze ambitie vorm te geven worden vier strategische sporen gevolgd, waaronder het spoor “Versterken multimodale bereikbaarheid”. In dit mobiliteitsplan valt te lezen dat ondanks het stimuleren van duurzame en actieve vormen van mobiliteit (zoals o.a. hoogwaardig openbaar vervoer en de fiets) ook investeringen in het auto-infrastructuur nodig zijn. Hierbij wordt specifiek verwezen naar het ontsluiten van de technologische bedrijvigheid in de noordwestflank van het Stedelijk Gebied Eindhoven in relatie tot het aansluitpunt Best A58 (blz. 20).

Geluidbeleid gemeente Oirschot

De gemeente Oirschot heeft met ingang van 1 januari 2024 haar beleid “Beleidsregels geluid onder de Omgevingswet Oirschot” ingevoerd. Dit document is op grond van artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht zelfbindend, en beschrijft in essentie de wettelijke beoordelingssystematiek van het Besluit kwaliteit leefomgeving. In aanvulling op het Besluit kwaliteit leefomgeving zijn de volgende beleidsregels voor zichzelf geformuleerd.

Afwegingskader geluidbeperkende maatregelen (hoofdstuk 3)

“Geluidbeperkende maatregelen brengen extra kosten met zich mee. Op zich is dit geen argument om af te wijken van de standaardwaarde. Er dient bepaald te worden of de extra kosten en baten van de maatregelen tegen elkaar opwegen. Het kan uit financiële overwegingen bezwaarlijk zijn om een maatregel te eisen als bijvoorbeeld de kosten van die maatregel veel lager zijn dan de kosten van een andere maatregel.”

Afwegingskader aanvaardbaarheid (hoofdstuk 4)

Dit afwegingskader is geschreven voor het toelaten van nieuwe geluidgevoelige gebouwen, en bevat geen beleidsregels voor bestaande geluidgevoelige gebouwen (waarvan in dit project sprake is). Om deze reden worden de resultaten uit hoofdstukken 4 en 5 niet op aanvaardbaarheid beoordeeld. De gemeenten Best en Oirschot dienen hierover zelf een standpunt in te nemen.

4 ASPECTEN FYSIEKE LEEFOMGEVING EN MILIEU

In dit hoofdstuk wordt beschreven op welke wijze bij de activiteit rekening is gehouden met de in kader van de aanpassing van de lokale wegenstructuur relevante aspecten van de fysieke leefomgeving en de evenwichtige toedeling van functies aan locaties (etfal).

4.1 Omgevingsveiligheid

Omgevingsveiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag, productie, gebruik en vervoer van gevaarlijke stoffen en windturbines. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Ook wordt onderscheid gemaakt in het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Voor omgevingsveiligheid zijn regels opgenomen in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl)

In bijlage VII van het Bkl zijn activiteiten aangewezen als risicobronnen, van belang voor de regels over het plaatsgebonden risico en aandachtsgebieden. Het betreft :

- Activiteiten met gevaarlijke stoffen bij bedrijven (milieubelastende activiteiten uit het Bal)
- Het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen (weg, water en spoor)
- Buisleidingen met gevaarlijke stoffen aangewezen als milieubelastende activiteit in het Bal
- Windturbines die zijn aangewezen als milieubelastende activiteit in het Bal.

Relatie met voorliggende ontwikkeling

Voormelde aspecten zijn voor wat betreft de ontwikkeling van BIC Noord aan de orde in het kader van het “TAM-omgevingsplan BIC Noord - ASML en wegenstructuur” en behoeven in het kader van deze BOPA, die uitsluitend ziet op de aansluitende openbare wegenstructuur geen aanvullende beschouwing.

Conclusie

Vanuit “omgevingsveiligheid” is sprake van een evenwichtige toedeling van functies.

4.2 Milieubelastende activiteiten, omgevingskwaliteit, beperkingengebied

Bij de beoordeling van deze BOPA is aan de orde of :

- een “milieubelastende activiteit” (mba) mogelijk wordt gemaakt en hoe deze zich verhoudt tot (gevoelige bestemmingen) in de omgeving van de locatie, of
- sprake is van een gevoelige bestemming en hoe deze zich verhoudt tot (mba's in) de omgeving van de locatie, of
- sprake is van een beperkingengebiedactiviteit.

Relatie met voorliggende ontwikkeling

Voormelde aspecten zijn voor wat betreft de ontwikkeling van BIC Noord aan de orde in het kader van het “TAM-omgevingsplan BIC Noord - ASML en wegenstructuur” en behoeven in het kader van deze BOPA, die uitsluitend ziet op aansluitende openbare wegenstructuur geen aanvullende beschouwing.

Conclusie

Vanuit “milieubelastende activiteit” is er sprake van een evenwichtige toedeling van functies.

4.3 Verkeer

Zoals in hoofdstuk 2 reeds aangegeven zijn door Antea Group de locaties beschreven waar maatregelen getroffen dienen te worden ten opzichte van de huidige infrastructuur in geval van de komst van zowel ASML alsook BIC-Mix en aldus een toevoeging van 20.000 arbeidsplaatsen in het gebied BIC Noord, in welk geval alle in de rapportage beschreven maatregelen nodig zijn.

Voor de onderbouwing van de verkeerseffecten van BIC Noord kan worden verwezen naar het document van Antea Group : “Achtergrondrapportage verkeer Gebiedsontwikkeling ASML , wegenstructuur BIC Noord” d. d. 2 februari 2026 (hier bijlage 3) :

In deze rapportage is als conclusie opgenomen :

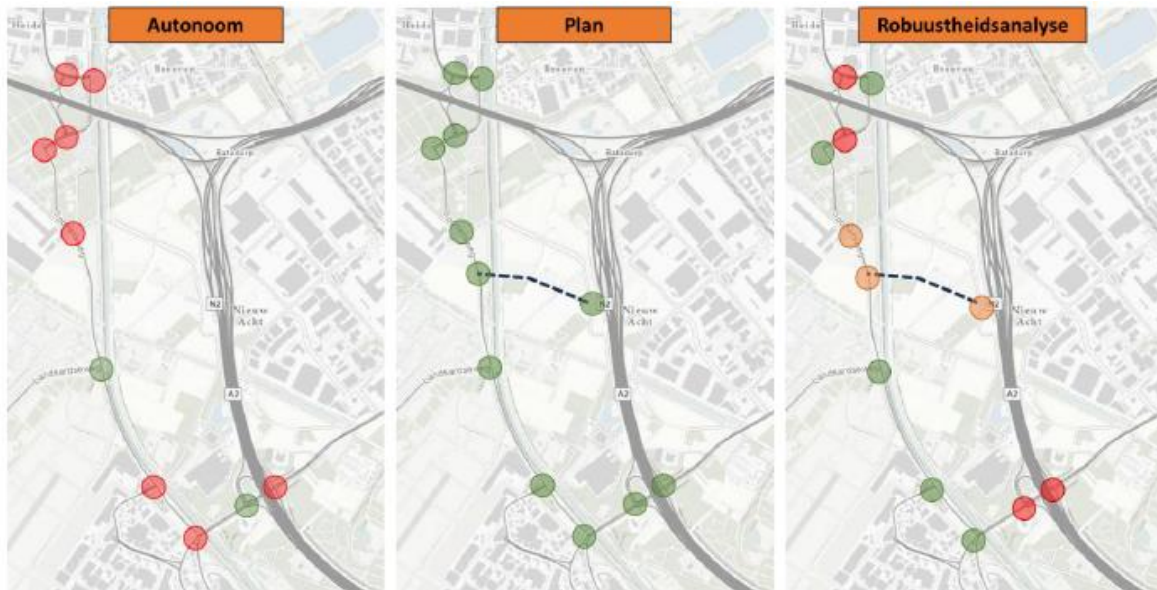
In het kader van de voorgnomen gebiedsontwikkeling in BIC Noord zijn met het BBMA verkeersmodel en een dynamisch verkeersmodel in PTV Vissim diverse analyses gedaan om de verkeersdoorstroming en benodigde infrastructurele maatregelen inzichtelijk te maken en verschillende vragen gedurende het proces van totstandkoming van het plan te beantwoorden.

2030

Uit de berekeningen blijkt dat in 2030 een uitgebreid maatregelenpakket nodig is om in de ochtend- en avondsritperiode tot een voldoende niveau van verkeersdoorstroming voor gemotoriseerd verkeer te komen. Delen van het huidige netwerk voldoen in de autonome situatie niet. De (geoptimaliseerde) ontwerpen die uit de verkeersberekeningen blijken, zijn in Bijlage 4 opgenomen. Bij verdere uitwerking hiervan richting de realisatiefase is hierbij nog optimalisatie mogelijk. Het verschuiven van de Dirk Noordhoflaan naar een nieuw tracé als gevolg van het voornemen, heeft daarbij geen negatief effect op de ontsluitingsfunctie daarvan voor bedrijventerrein GDC (ten oosten van A2/N2) door het niet toestaan van het gebruik van deze route door verkeer van/naar BIC Noord (vanuit/naar P-oost).

Uit een robuustheidsanalyse (2030) met nog hogere verkeersgeneratie dan in de beoogde plansituatie BIC Noord blijkt dat, na het treffen van de in Bijlage 4 beschreven maatregelen, de (aansluitingen van) het hoofdwegennet A58 en A2/N2 maatgevend zijn voor de verkeersafwikkeling in het gebied. Bij een hogere verkeersbelasting lopen deze aansluitingen vast, waardoor een hogere verkeersgeneratie als uitgangspunt voor BIC Noord (of als gevolg van een andere ontwikkeling in de directe omgeving daarvan) niet wenselijk is. Overigens lopen de rijkswegen in de autonome situatie in 2030 al vast zonder structurele maatregelen.

In Figuur 9-1 zijn de bevindingen van de drie onderzochte scenario's voor 2030 schematisch weergegeven.



Figuur 9-1 Functioneren van kruispunten in de autonome situatie 2030 (zonder netwerkmaatregelen), plansituatie 2030 (met maatregelen VO) en robuustheidsanalyse 2030 (met maatregelen VO). Rood = niet robuust, oranje = beperkt robuust, groen = robuust

2040

Op veel locaties op de Spottersweg en Erica vindt in de plansituatie 2040 een vergelijkbare verkeersbelasting als in 2030 plaats. Er is vrijwel geen doorgaand verkeer op de Spottersweg aanwezig: uit selected link analyses blijkt dat dit hoogstens enkele honderden mvt/etmaal bedraagt. Dit alles leidt niet tot eventuele terugschaling van maatregelen zoals voorzien voor 2030. Op de A. Fokkerweg ten westen van de N2 is een toename te zien. De (op dit moment bekende) toekomstige plannen voor de capaciteit van de toe- en afritten van de A58 (aansluiting Best) en N2 (aansluiting A. Fokkerweg) zijn onvoldoende om de toekomstige verkeersvraag te verwerken. Dit maakt eventuele verdere uitbreiding van het OWN niet doeltreffend, aangezien er geen goede uitwisseling kan plaatsvinden met de hoofdwegen. Ondanks verdere uitbreidingen van OWN zou het OWN alsnog vast staan in de spitsperioden door terugslag vanaf de toeritten.

Plausibiliteit gebruikte verkeersmodellen

De verkeersprognoses die zijn gebruikt voor onderzoeken naar de fasering van maatregelen én de in de eindsituatie benodigde maatregelen (BBMA v2022 mét correcties zoals in verkeersonderzoek BIC II al doorgevoerd) zijn plausibel en geven een realistischer beeld van toekomstprognoses dan BBMA v2024 in het studiegebied. In BBMA v2024 zit namelijk een aanzienlijke overschatting van verkeer van/naar de luchthaven.

Voor het onderzoek naar de verkeerssituatie in 2040 (BBMA v2024), is de standaard prognose van de verkeersgeneratie van de luchthaven gereduceerd met 25%. Op basis van de tellingen was een (nog) grotere reductie passend geweest. Een verder gereduceerde verkeersgeneratie had geleid tot een gunstiger beeld van noodzakelijke maatregelen in het jaar 2040, namelijk minder of zelfs geen aanvullingen op het VO.

Fasering maatregelen wegenstructuur

Uit de berekening van de autonome situatie blijkt dat een aantal maatregelen in de autonome situatie 2030 al getroffen moeten worden. Deze zijn in de eerste fase van de ASML ontwikkeling dus al nodig om ook het aanvullende verkeer van en naar het plan te faciliteren. De eerste fase kan in twee subfasen worden onderverdeeld door eerst de noordelijke maatregelen te realiseren (met tijdelijk verlichte rijrichting van/naar het noorden bij kruispunt Dirk Noordhoflaan-Spottersweg) en aansluitend de zuidelijke (waarna de tijdelijke maatregel opgeheven kan worden).

Vanaf circa 7.500 mvt/etmaal is het aan te raden de nieuwe Dirk Noordhoflaan met 2x2 profiel aan te leggen, omdat de huidige Dirk Noordhoflaan dan zijn capaciteit benadert. Op dat moment zijn ook de overige maatregelen in het netwerk nodig om de tweede fase van de ASML campus mogelijk te maken.

Het wijzigen van de verdeling van de capaciteit van de parkeergarages van de ASML campus (oost en west) heeft, tot een maximum van 3.000 parkeerplaatsen aan oostzijde, geen impact op de fasering.

Voor de onderbouwing met betrekking tot langzaam verkeer is in een memo het fietsnetwerk beoordeeld in de huidige en toekomstige situatie. Het gaat om de memo “Impact van de ontwikkeling van BIC Noord op het langzaam verkeer” d.d. 26 januari 2026 (hier bijlage 5).

In de huidige situatie zijn er al enkele aandachtspunten gesignaleerd betreffende de breedte van het fietspad langs de Landsardseweg en de Slowlane richting Best (onderdoorgang A58). De ontwikkeling van BIC Noord zorgt, met name in de spits, in de eindsituatie voor een aanzienlijke toename van het aantal fietsers op de Slowlane en Groene Corridor. Voor een aantal fietspaden in de omgeving van BIC Noord heeft dit tot gevolg dat in de (worst case) spits het comfortniveau van fietsers afneemt: in de drukste uren van de dag is het mogelijk dat snellere fietsers minder gemakkelijk langzamere fietsers kunnen inhalen. De veiligheid op de fietspaden blijft wel acceptabel.

Door in de komende jaren goed te monitoren hoe de fietsstromen zich ontwikkelen, kunnen maatregelen tijdig worden afgestemd op de werkelijke situatie en kan een veilige, comfortabele en toekomstbestendige infrastructuur voor langzaam verkeer worden gegarandeerd.

Het opheffen van het fietspad op de Spottersweg wordt in de toekomst als acceptabel beschouwd. Hoewel de route nu hoofdzakelijk door recreanten wordt gebruikt, blijven de intensiteiten laag en zijn de alternatieve routes via de Slowlane kwalitatief hoogwaardig. De extra reistijd voor de meeste fietsers blijft beperkt tot ongeveer een minuut en vormt geen wezenlijke belemmering.

Conclusie

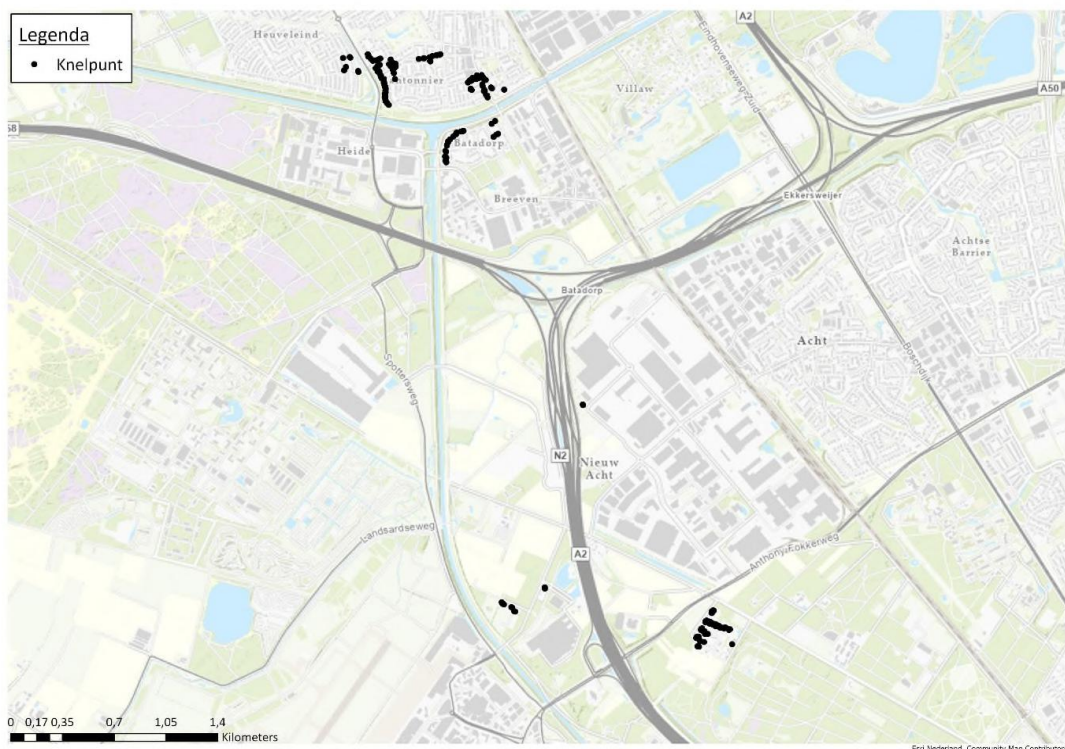
Vanuit “verkeer” is er sprake van een evenwichtige toedeling van functies.

4.4 Geluid

Voor de te nemen verkeersmaatregelen in Eindhoven, Best en Oirschot is door Antea Group wel onderzoek gedaan naar de geluidsaspecten hiervan.. De uitkomsten hiervan zijn hier opgenomen in de rapportage “Akoestisch onderzoek BIC-Noord , inclusief wegenstructuur” , d. d. 21 januari 2026 hier opgenomen als bijlage 6.

Na een beschrijving van relevante wetgeving en beleid worden door Antea Group de verkeersmaatregelen en de te beschouwen adressen beschreven.

Uit de berekeningen blijkt dat als gevolg van een combinatie van de te wijzigen wegen, de aanleg van nieuwe wegen, en de verkeersgroei die hiermee te verwachten valt, evenals de verwachte autonome verkeersgroei, bij verschillende geluidgevoelige gebouwen in het studiegebied een overschrijding van de geluidnorm optreedt.



afbeelding : toetspunten waar een overschrijding van de geluidnorm optreedt als gevolg van de geluidbronsoort gemeentewegen.

Antea Group geeft een weergave van de betrokken adressen, welk geluid is geprognosticeerd, en welke geluidreductie benodigd is om alsnog aan de geluidnorm te kunnen voldoen. Er is hierbij geen overschrijding van de grenswaarde en beschrijft in hoofdstuk 5 van de rapportage welke geluidmaatregelen mogelijk en nodig zijn.

Ook wordt ingegaan op het gecumuleerd geluid (van andere relevante geluidsbronnen in de omgeving).

Binnen de gemeente Oirschot is blijkens voormelde rapportage in formele zin geen sprake van betrokken adressen.

Zonnedaauw 10 Oirschot

Op dit adres is Vakantiehuis De Sprinkhaan gevestigd. Planologisch zijn de gronden aangewezen t.b.v. verblijfsrecreatie en dagrecreatieve voorzieningen. Het terrein om het perceel is aangewezen als militair oefenterrein. Formeel gezien is het vakantiehuis geen geluidsgevoelig object. Bron- en overdrachtsmaatregelen zijn in dat verband in het akoestisch onderzoek niet beschouwd. Wel kan uit het akoestisch onderzoek worden afgeleid wat als gevolg van de ontwikkeling de verwachte geluidstoename op het object is. De hoogst berekende heersende waarde bedraagt 54,06 dB. De hoogst berekende waarde als gevolg van het plan bedraagt 57,7 dB.

Waar over het algemeen bij een toename van 10dB voor het menselijk gehoor sprake is van een verdubbeling van het geluid, alsmede gezien het feit dat het geluid ver onder de grenswaarde blijft die voor een geluidgevoelig object geldt, zijn we van mening dat met een toename van nog geen 4 dB niet kan worden gesproken van een akoestische situatie die

binnen het kader van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties als niet aanvaardbaar kan worden beschouwd.

Dit neemt niet weg dat gezien de groepen van personen aan wie De Sprinkhaan verblijfsrecreatie aanbiedt, uit zorgvuldigheidsoogpunt tegelijk met de woningen die onderzocht moeten worden, aanvullend onderzoek zal worden gedaan naar de gevelgeluidwerendheid van het verblijfsobject.

Conclusie

Vanuit “geluid” is er sprake van een evenwichtige toedeling van functies.

4.5 Trillingen

De beoordeling van het aspect trillingen vindt zijn grondslag in artikel 4.2 van de Ow. De overheid moet bij een evenwichtige toedeling van functies aan locaties in ieder geval rekening houden met het belang van het beschermen van de fysieke leefomgeving. In paragraaf 5.1.4.4 van het Bkl zijn ten behoeve van de bescherming van de gezondheid en het milieu instructieregels opgenomen ter voorkomen en beperking van trillingshinder. De instructieregels voor trillingen uit het Bkl zijn echter niet van toepassing op doorgaand verkeer, spoorwegen en vaarwegen.

In de bruidsschat – die onderdeel is van het tijdelijke omgevingsplan - zijn regels opgenomen voor milieubelastende activiteiten met een trillingsemissie. De regels bieden trillingsgevoelige gebouwen bescherming tegen trillingen in het frequentiebereik van 1 tot 80 Hz, veroorzaakt door een activiteit op een locatie.

Relatie met voorliggende ontwikkeling

Voormelde aspecten zijn voor wat betreft de ontwikkeling van BIC Noord aan de orde in het kader van het “*TAM-omgevingsplan BIC Noord - ASML en wegenstructuur*” en behoeven in het kader van deze BOPA, die uitsluitend ziet op aansluitende openbare wegenstructuur geen aanvullende beschouwing.

Conclusie

Vanuit “trillingen” is er sprake van een evenwichtige toedeling van functies.

4.6 Luchtkwaliteit

De overheid toetst minder (ruimtelijke) projecten aan de regels voor luchtkwaliteit. Ook de monitoring van de luchtkwaliteit is in een kleiner gebied nodig. Vooral in en nabij de aandachtsgebieden moeten overheden toetsen aan de rijksomgevingswaarden. De ambities van de decentrale overheden staan centraler. De nadruk ligt op verbetering van de luchtkwaliteit via lokale maatregelen. Daarvoor kunnen gemeenten en provincies lokale (strengere of aanvullende) omgevingswaarden opstellen in hun omgevingsplan of omgevingsverordening. Decentrale overheden moeten lokale omgevingswaarden zelf monitoren en een programma opstellen bij dreigende overschrijding.

Als de gemeente activiteiten toelaat, die leiden tot gebruik van wegen, vaarwegen of spoorwegen (verkeersaantrekkende werking) of waarvoor luchtregels staan in het Bal moet (conform artikel 5.51 van het Bkl) in en nabij de aandachtsgebieden worden voldaan aan de omgevingswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀).

Een activiteit is toelaatbaar als aan één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- het project leidt per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- het project draagt alleen niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging;

Voor een activiteit die niet in betekende mate (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging, is geen toetsing aan de rijksomgevingswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof nodig. Uit artikel 5.53 en 5.54 Bkl volgt dat een project niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit als de toename van de concentratie NO₂ en PM₁₀ niet hoger is dan 1,2 µg/m³. Dat is 3% van de omgevingswaarde voor de jaargemiddelde concentraties. Er zijn twee mogelijkheden om een project binnen de NIBM-grens te laten vallen :

- motiveren dat het project binnen de getalsmatige grenzen van een aangewezen categorie blijft. Onder deze 'standaardgevallen NIBM' vallen kantoren, woonwijken en het telen van gewassen, e.e.a. onder een bepaalde omvang.
- op een andere manier aannemelijk maken dat een project de 3%-grens niet overschrijdt, via de NIBM-tool of zonodig met detailberekeningen.

Relatie met voorliggende ontwikkeling

Het aspect luchtkwaliteit is voor wat betreft de ontwikkeling van BIC Noord aan de orde in het kader van het "*TAM-omgevingsplan BIC Noord - ASML en wegenstructuur*" en behoeft in het kader van deze BOPA, die uitsluitend ziet op aansluitende openbare wegenstructuur geen aanvullende beschouwing.

Conclusie

Vanuit het aspect "luchtkwaliteit" is er sprake van een evenwichtige toedeling van functies.

4.7 Geur

Er zijn diverse sectoren waarbij geurhinder een rol kan spelen, zoals onder meer bij veehouderijen en andere landbouwactiviteiten, de mengvoederindustrie, horeca, rioolwaterzuiveringsinstallaties, slachterijen en (andere) milieubelastende activiteiten. De gemeente moet bij de vaststelling van (een wijziging van) het omgevingsplan rekening houden met geur door activiteiten op geurgevoelige gebouwen. Rekening houden met geur werkt twee kanten op:

- bij het mogelijk maken van activiteiten met gebruikruimte in de buurt van geurgevoelige gebouwen;
- bij het toelaten van geurgevoelige gebouwen in de buurt van bestaande activiteiten met gebruikruimte (geurveroorzakende bedrijven);

Relatie met voorliggende ontwikkeling

Op de locatie noch in de nabijheid hiervan is sprake van relevante geuraspecten c.q. geur veroorzakende bedrijvigheid waarmee in het kader van deze BOPA rekening mee moet worden gehouden.

Conclusie

Vanuit “geur” is er sprake van een evenwichtige toedeling van functies.

4.8 Natuur

Gebiedsbescherming Natura 2000 gebieden en Natuurnetwerk Brabant

De Europese Vogel- en Habitatrichtlijn beschermt Natura 2000-gebieden. De minister van LNV wijst de Natura 2000-gebieden aan. Als er naar aanleiding van projecten, plannen en activiteiten, afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten, mogelijkwerwijs significante effecten optreden, dienen deze in kaart te worden gebracht en beoordeeld. Natura 2000-gebieden hebben een externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden en verstoring kunnen veroorzaken, moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

Op nationaal niveau zijn verder gebieden aangewezen om te worden beschermd in het Natuurnetwerk Nederland (NNN), voorheen de Ecologische Hoofdstructuur EHS. In de provincie Noord-Brabant te boek als Natuurnetwerk Brabant (NNB). De bescherming van het NNB is geregeld in de Omgevingsverordening (Ovr.) in artikel 5.30 t/m 5.40.

Stikstof / Aerius

De verplichting uit artikel 2.7 lid 2 jo. artikel 2.8 van de Wnb om een passende beoordeling te maken voor een project dat significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied is onder de Omgevingswet voortgezet via artikel 8.74b lid 1 van het Bkl. Op grond van dit artikel wordt een omgevingsvergunning voor een Natura 2000-activiteit alleen verleend als uit een passende beoordeling (als bedoeld in artikel 16.53c lid 1 van de Ow) de zekerheid is verkregen dat het project de natuurlijke kenmerken van het betrokken Natura 2000-gebied niet zal aantasten. Hierbij geldt dat de effecten van een (nieuw of gewijzigd) project moeten worden beoordeeld ten opzichte van de effecten die plaatsvinden in de referentiesituatie.

Soortenbescherming

Onder de Ow zijn veel dier- en plantsoorten beschermd. De bescherming richt zich op soorten van Europees belang, die onder de reikwijdte van de Vogel- en Habitatrichtlijn vallen, als om bepaalde soorten van nationaal belang. Soortenbescherming vindt plaats binnen en buiten het natuurnetwerk Nederland. Het kan de vorm hebben van wet- en regelgeving, maar ook van fysieke maatregelen die bescherming, vestiging of uitbreiding van een soortenpopulatie stimuleren. Op grond van artikel 2.18 lid 1 sub f Ow zijn in beginsel de provincies hiervoor verantwoordelijk. Echter, ook decentrale overheden kunnen hierover actief beleid voeren.

Door strikte formulering van een flora- en fauna-activiteit moet bij vrijwel alle activiteiten in de fysieke leefomgeving nagegaan worden of er soorten aanwezig zijn en welke soorten dat zijn. In hoofdstuk 11 van het Bal wordt bepaald wanneer een vergunning nodig is.

Relatie met voorliggende ontwikkeling : gebiedsbescherming natura 2000 : Stikstofdepositie

Om de effecten van de ontwikkeling van BIC Noord op de omliggende Natura 2000-gebieden te bepalen heeft Antea Group - in het kader van het “*TAM-omgevingsplan BIC Noord - ASML en wegenstructuur*” - een stikstofdepositie-onderzoek uitgevoerd. Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat sprake is van stikstofdepositie op een aantal Natura 2000 gebieden in een straal van 25 km rondom de locatie. Vervolgens is de mate van aantasting van deze getroffen gebieden vastgesteld.

Gezien het belang van de uitbreiding van ASML is vervolgens toepassing gegeven aan artikel 10.24 Bkl (passende beoordeling plannen Natura 2000) :

- 1 Een plan als bedoeld in artikel 6, derde lid, van de habitatrichtlijn wordt alleen vastgesteld, als uit de passende beoordeling, bedoeld in artikel 16.53c, eerste lid, van de wet, de zekerheid is verkregen dat het plan de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied niet zal aantasten.*
- 2 In afwijking van het eerste lid kan, als uit de passende beoordeling de vereiste zekerheid niet is verkregen, het plan toch worden vastgesteld, als is voldaan aan de volgende voorwaarden:*
 - a. er zijn geen alternatieve oplossingen;*
 - b. het plan is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard; en*
 - c. het plan bevat de nodige compenserende maatregelen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft.*
- 3 In afwijking van het tweede lid, aanhef en onder b, geldt, als het plan significante gevolgen kan hebben voor een prioritair type natuurlijke habitat of een prioritaire soort in een Natura 2000-gebied, de voorwaarde dat het plan nodig is vanwege:*
 - a. argumenten die verband houden met de menselijke gezondheid, met de openbare veiligheid of met voor het milieu wezenlijke gunstige effecten; of*
 - b. andere dwingende redenen van groot openbaar belang, als de procedure van artikel 10.6d van het Omgevingsbesluit is toegepast.*

en is gekomen tot een zogenaamde ADC toets (ex artikel 10.24 lid 2 Bkl), waarover met het bevoegd gezag uitvoerig vooroverleg heeft plaatsgevonden (o.a. omtrent de (berekening van de) mate van aantasting en de wijze van compensatie). Op basis hiervan zal voor het project BIC Noord (zowel betreffende ASML alsook BIC-Mix en de hierbij behorende aanpassingen aan de wegenstructuur) tot een natuurvergunning kunnen worden gekomen als onderdeel van de coördinatieprocedure waarvan ook deze BOPA onderdeel uitmaakt. Aldus mag in het kader van deze BOPA worden uitgegaan van de haalbaarheid van deze vergunningverlening c.q. van het feit dat specifieke wetgeving voldoende waarborgen bevat dat aan de betreffende wetgeving zal worden voldaan. Hiermee is het aspect “stikstofdepositie” geen belemmering voor de voorgestane ontwikkeling.

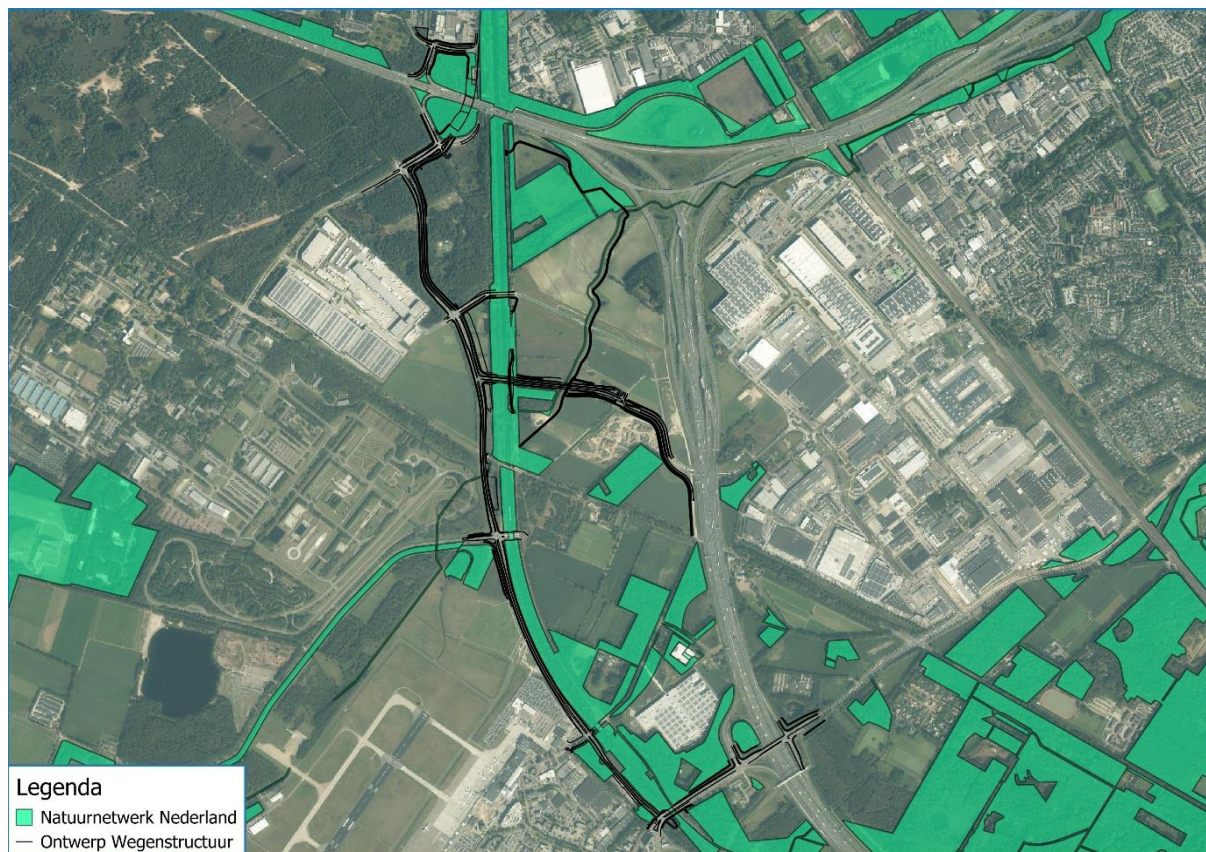
Relatie met voorliggende ontwikkeling : gebiedsbescherming

Gebiedsbescherming : De directe effecten op de NNB

De beoogde ontwikkeling van ASML in BIC Noord leidt als gevolg van de daarvoor benodigde aanpassingen van de infrastructuur tot een aantasting van het NNB.

Dit ruimtebeslag betreft hoofdzakelijk effecten in de NNB-zone nabij de aansluiting A58, de Dirk Noordhoflaan, de Spottersweg en de Anthony Fokkerweg. Daarnaast betekent de aanleg van het campuspad dat er een strook van 10 meter van de in 2022 aangelegde EVZ afgaat op de oostoever van de Ekkersrijt (bestaande uit 5 meter breedte pad en 5 meter

restruimte i.v.m. inpassing die niet EVZ-waardig wordt beschouwd). De oppervlakten zijn weergegeven in onderstaande afbeelding en tabel :



**afbeelding : ruimtebeslag wegennet NNB
(Antea Group, 2025)**

Locatie	Oppervlakte ²	
	m2	hectare
Aansluiting A58	7.825	0,78
Dirk Noordhoflaan (incl. HOV)	12.520	1,25
Verbreding Spottersweg	2.274	0,23
Aansluiting A. Fokkerweg	3.056	0,31
Campuspad (incl. zuidelijk nwe DNHlaan)	8.320	0,83
Totaal:	33.995	3,40

Beheertype	Oppervlakte ³	
	m2	hectare
N03.01 Beek en Bron	550	0,06
N07.01 Droge heide	7.749	0,77
N11.01 Droog schraal grasland	553	0,06
N16.03 Droog bos met productie (incl. HOV)	946	0,09
N16.04 Vochtig bos met productie	15.877	1,59
Campuspad (incl. zuidelijk nwe DNHlaan)	8.320	0,83
Totaal:	33.995	3,40

tabel : ruimtebeslag wegennet NNB

In bovenstaande tabel is het ruimtebeslag wegennet NNB weergegeven voor het gehele project waaronder de ontwikkeling in Best, Eindhoven en Oirschot. Voor Oirschot gaat het

oml een ruimtebeslag van circa 0,6 hectare. Het ruimtebeslag en de locatie van de beheertypen is nader beschreven in de rapportage “*Natuurtoets gebiedsbescherming in Project ASML BIC Noord*” d. d. 3 februari 2026 van Antea Group , waarin ook de compensatieopgave is uitgewerkt. Deze rapportage is als **bijlage 7** bijgevoegd.

Voor de compensatie geldt een oppervlaktetoeslag die afhankelijk is van de ontwikkeltijd van de verloren gegane vegetatie. Voor de bos-typen wordt een ontwikkeltijd van 25 – 100 jaar aangehouden (toeslag 2/3), voor de overige typen een ontwikkeltijd van 5-25 jaar (toeslag 1/3). De compensatieopgave is per beheertype berekend volgens onderstaande tabel. De locatie van de beheertypen is weergegeven op een kaart die als bijlage 1 is opgenomen in voormelde rapportage van Antea Group.

Beheertype	Oppervlakte ⁴	Compensatiefactor	Compensatieopgave	
	m2		m2	hectare
N03.01 Beek en Bron	550	1,33	732	0,07
N07.01 Droge heide	7.749	1,33	10.306	1,03
N11.01 Droog schraal grasland	553	1,33	735	0,07
N16.03 Droog bos met productie	946	1,67	1.580	0,16
N16.04 Vochtig bos met productie	15.877	1,67	26.515	2,65
<i>Subtotaal</i>	25.675		39.868	3,99
Campuspad in EVZ	8.320	1	8.320	0,83
Totaal:	33.995		48.188	4,82

tabel : compensatieopgave

Voor de berekende oppervlakte NNB-aantasting van 3,40 hectare geldt, bij het toepassen van een beheertype-afhankelijke toeslag, een compensatie-opgave van 4,82 hectare.

Waarbij de keuze bestaat tussen fysieke compensatie (‘nieuwe natuur’) of financiële compensatie. Fysieke compensatie is het meest wenselijk omdat dan de compensatie dichtbij de aantasting kan worden bereikt , maar moet uiteraard wel redelijkerwijs mogelijk zijn.

Fysieke compensatie dient plaats te vinden onder de voorwaarden uit de Ovr Noord-Brabant. Zomogelijk op locaties die aansluiten bij de bestaande NNB en deze versterken. Ook kan de compensatie worden ingevuld door realisatie van een Ecologische Verbindingszone (EVZ).

Binnen het onderhavige plangebied vormt de EVZ Ekkersrijt een potentieel zeer geschikte locatie voor realisatie van de compensatie-opgave, of tenminste een deel daarvan. Daarnaast kan het driehoekig perceel ten noorden van het plangebied langs de Oude Bestse Ploegstraat als zoekgebied voor de compensatie worden beschouwd.



afbeelding : zoekgebied NNB compensatie

De oppervlakte van bovengenoemde twee compensatielocaties bedraagt 4,99 hectare. Dit is ruim voldoende voor de compensatie-opgave van 4,82 hectare. De wijze van invulling hiervan wordt nader beschreven in voormelde rapportage van Antea Group.

De planologische procedure voor aanpassing van de NNB-begrenzing betreft in de onderhavige situatie een herbegrenzing op basis van saldobenadering (artikel 5.35 Ovr).

De Ovr omschrijft toepassing van artikel 5.35 als volgt: *'Bij de saldobenadering is er sprake van een combinatie van onderling samenhangende plannen, projecten of handelingen waarvan één of enkele van die plannen, projecten of handelingen afzonderlijk een negatief effect hebben op het Natuur Netwerk Brabant, maar waarvan de gecombineerde uitvoering leidt tot een verbetering van de kwaliteit of kwantiteit van het Natuur Netwerk Brabant als geheel (Lid 1).*

...

Eén van de voorwaarden om de saldobenadering te kunnen toepassen, is dat de activiteiten onderdeel uitmaken van een gebiedsvisie. Dit kan een provinciale of gemeentelijke gebiedsvisie zijn. Hiermee wordt geborgd dat een combinatie van activiteiten onderlinge samenhang vertoont. Daardoor is ook verzekerd dat toepassing van de saldobenadering de kwaliteit van het NNB daadwerkelijk verbetert (Toelichting art. 5.35).

Bij het voornemen is sprake van een combinatie van onderling samenhangende handelingen waarvan één of enkele afzonderlijk een negatief effect hebben op het NNB, maar waarvan de gecombineerde uitvoering leidt tot een verbetering van de kwaliteit of kwantiteit van het NNB als geheel. Dit komt in het voornemen tot uiting door ruimtebeslag in bestaand NNB enerzijds, en compensatie door realisatie van de EVZ Ekkersrijt en nieuw NNB anderzijds.

Door de gecombineerde uitvoering van onderling samenhangende plannen/handelingen is netto sprake van een verbetering van de kwaliteit en kwantiteit als geheel.

- *Voor het aan te tasten NNB is voorliggend toetsingsrapport opgesteld. Daarbij wordt de compensatie-opgave verwerkt in een inrichtingsplan voor de EVZ Ekkersrijt. De resterende opgave wordt vertaald naar inrichting van percelen in de nabijheid van het plangebied, gericht op versterking van de actuele en potentiële waarden van het NNB. Door de gekozen locaties van compensatie en de daarbij passende inrichting blijft het NNB zoveel mogelijk aaneengesloten en draagt uitbreiden van bestaande NNB bij het functioneren van de natuur netwerk.*
- *De inrichting van de compensatielocaties streeft naar behoud -en waar mogelijk versterking- van de biotopen van de soorten die momenteel in het gebied functioneel leefgebied hebben. Daarmee*

ontstaat een herschikking van functies die per saldo leiden tot tenminste gelijkblijvende ecologische functionaliteit.

- *Het plan wordt landschappelijk ingepast in de omgeving.*
Voor de landschappelijke inpassing wordt separaat een uitgangspuntendocument opgesteld waarin de landschap en landschapsecologie voor de buitenruimte richtinggevend zijn voor de uitwerking van Voorlopig Ontwerp naar Definitief Ontwerp van het stedenbouwkundig plan (VOSP naar DOSP).
- *Ten behoeve van de compensatie-opgave wordt het gebied deels open, deels door aanplant van bos ingericht. Een belangrijk deel van de compensatie-opgave wordt gerealiseerd in de inrichting van de westelijke oever van de Ekkersrijt als EVZ.*

Indirecte effecten op de NNB: wegenstructuur

Het gebruik van de nieuwe weg door gemotoriseerd verkeer leidt tot een toename van geluid en uitstraling van licht in de NNB en het buitengebied.

Wat verstoring door geluid betreft kan dit op deze locatie niet als relevante storingsfactor worden gezien. Een verdere (beperkte) verhoging van de geluidsverstoring als gevolg van het gebruik van de nieuwe weginfrastructuur leidt in ecologische zin niet tot een wezenlijk aanvullend negatief effect. De gevolgen van geluidsverstoring door wegverkeer kunnen verder buiten beschouwing worden gelaten.

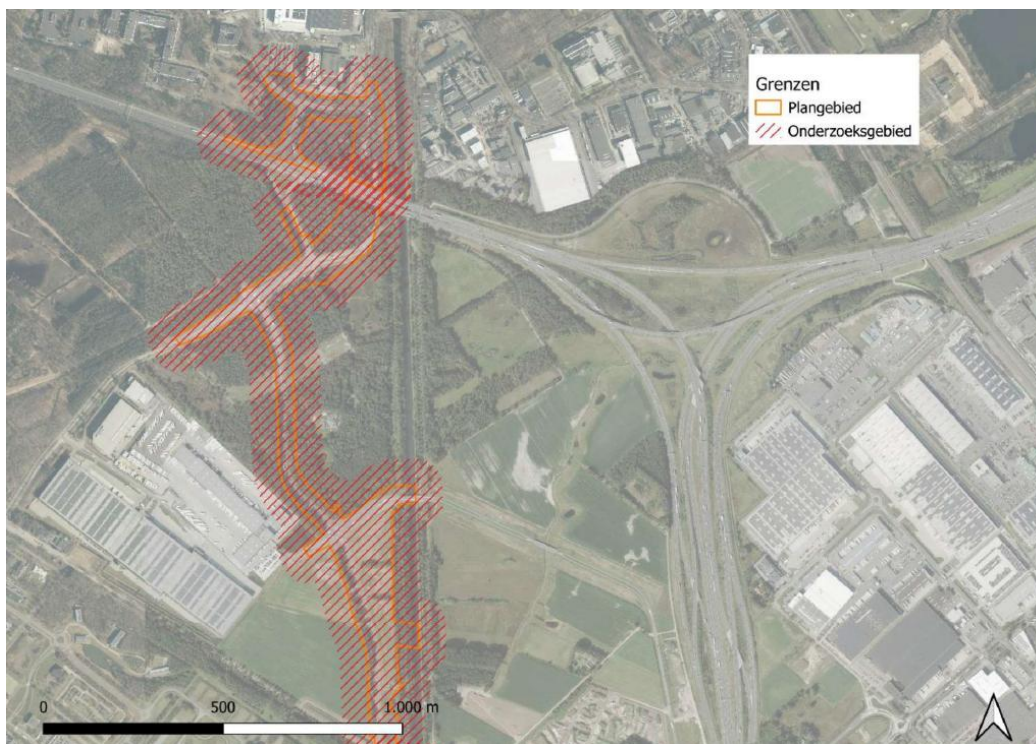
Wat verstoring door licht betreft kan worden vastgesteld dat op en in de nabijheid van de locatie sprake is van druk bereden snelwegen van de A58 en A2/N2, en lokale ontsluitingswegen vanuit bestaand industrieterrein (DGC Acht, Westfields) die in de avond en nacht lichtuitstraling geven vanwege het autoverkeer en wegverlichting. Er is dus geen sprake van een donker gebied.

Het gebruik van de nieuwe Dirk Noordhoflaan zal wel leiden tot een lokale toename van lichtverstoring in de nieuw doorsneden delen van het NNB. Dit geldt met name voor kruisingen met het Beatrixkanaal. Vanwege het reeds gedeeltelijk verlichte karakter van het huidige NNB zal het effect van de nieuwe lichtbronnen beperkt zijn. Het effect kan worden beperkt door de aanplant van struweel in de aangrenzende bosrand. Een dergelijk aanplant is onderdeel van de gemeentelijke plannen voor landschappelijke inpassing van de weg.

Relatie met voorliggende ontwikkeling : soortenbescherming

Om een indruk te verkrijgen van de (mogelijk) aanwezige beschermde planten- en diersoorten binnen het onderzoeksgebied heeft Antea Group een ecologische beoordeling uitgevoerd, zoals opgenomen in de rapportage *“Ecologisch nader onderzoek ASML Infrastructuur, Nader onderzoek naar het voor komen van beschermde soorten*, d.d. 20 oktober 2025, hier als **bijlage 8** is opgenomen.

In onderstaande afbeeldingen is het onderzoeksgebied opgenomen :



afbeelding : onderzoeksgebied noord



afbeelding : onderzoeksgebied zuid

Het onderzoeksgebied is nadrukkelijk groter genomen dan het plangebied om zo zicht te krijgen op soorten die mogelijk niet in het plangebied verblijven, maar wel een essentieel deel van hun leefgebied in het plangebied hebben. Een inschatting van de zone rondom de inrichting is 75 meter, gebaseerd op de verstoringafstand tot jaarrond beschermde nesten. Dit betekent niet dat het (wel of niet) voorkomen van alle soorten in het onderzoeksgebied vlakdekkend in beeld is gebracht.

Bij het bepalen van benodigde vervolgonderzoeken en de effectbepaling van het voornemen wordt ervanuit gegaan dat aanwezige natuurwaarden binnen het plangebied allemaal verloren gaan. Dit is een worst case benadering, waarbij op basis van de uiteindelijk gevonden beschermde soorten de plannen zoveel mogelijk worden aangepast om effecten op beschermde soorten te voorkomen. De uiteindelijke effectbepaling met een inschatting van de vergunningplicht wordt daarna gemaakt.

Het onderzoek leidde tot onderstaande vervolgstappen :

Soort	Vastgesteld bij onderzoek	Essentiële functies in plangebied?	Sprake van effecten door planvoornemen?	Vervolgstappen
JRBN, buizerd en wespandief	Ja	Ja	Ja	Ja, Omgevingsvergunning F&F activiteit.
Levendbarende hagedis	Ja	Ja	Ja	Ja, Omgevingsvergunning F&F activiteit.
Steenmarter	Ja	Ja	Ja	Ja, Omgevingsvergunning F&F activiteit.
Das	Nee	Nee	Nee	Nee
Bunzing en wezel	Ja	Ja	Ja	Ja, Omgevingsvergunning F&F activiteit.
Eekhoorn	Ja	Nee	Nee	Nee
Gewone dwergvleermuis	Ja	Ja, zomer- paar en massawinterverblijfplaats (en) en vliegroutes.	Ja	Ja, Omgevingsvergunning F&F activiteit.
Gewone grootoorvleermuis	Ja	Ja, zomerverblijfplaatsen	Ja	Ja, Omgevingsvergunning F&F activiteit.
Ruige dwergvleermuis	Ja	Ja, paarverblijfplaats	Ja	Ja, Omgevingsvergunning F&F activiteit.
Heikikker	Ja	Ja	Ja	Ja, Omgevingsvergunning F&F activiteit.
Kamsalamander	Nee	Nee	Nee	Nee
Alpenwatersalamander	Ja	Ja	Ja	Ja, Omgevingsvergunning F&F activiteit.
Poelkikker	Ja	Ja	Ja	Ja, Omgevingsvergunning F&F activiteit.

Geconcludeerd wordt door Antea Group :

In Tabel 4.1 is aangegeven dat schadelijke handelingen van artikel 11.37, 11.46 en 11.54 van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) voor een aantal soorten niet kan worden voorkomen. Voor deze schadelijke handelingen is een omgevingsvergunning flora- en fauna- activiteit noodzakelijk. Ten behoeve van de omgevingsvergunningaanvraag wordt een activiteitenplan opgesteld waarin wordt omschreven hoe effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd worden. Aangezien het met name redelijk algemeen voorkomende soorten betreft worden er geen belemmeringen gezien in de vergunbaarheid. Derhalve staat het aspect ecologie soortbescherming de uitvoerbaarheid van het planologisch ruimtelijk besluit niet in de weg. Voor de zeldzamere of moeilijker te compenseren vogels met jaarrond beschermde nesten (buizerd en wespandief) en de winterverblijfplaats gewone

dwergvleermuis zijn randvoorwaarden voor de uitvoering van het planvoornemen opgenomen om belemmeringen in de vergunbaarheid te voorkomen.

Geadviseerd wordt om tijdig te starten met het opstellen van een activiteitenplan. De reguliere vergunningsprocedure heeft een doorlooptijd van 8 weken (exclusief 6 weken ter inzage). Het bevoegd gezag kan echter ook oordelen dat het gaat om wezenlijke milieueffecten. In dat geval is niet de reguliere maar de uitgebreide procedure van toepassing. Deze heeft een termijn van 6 maanden.

Veel mitigerende maatregelen hebben betrekking op specifieke periode waarin werkzaamheden al dan niet uitgevoerd kunnen worden. Ook kan er sprake zijn van een gewenningsperiode ten aanzien van compenserende maatregelen. Dit houdt in dat de compenserende maatregelen een bepaalde tijd aanwezig moeten zijn voordat gestart mag worden met de werkzaamheden. Dit kan grote invloed hebben op de uitvoeringsplanning. Ook daarom is het aan te bevelen om op tijd te starten met het opstellen van het Activiteitenplan.

Voor de uitvoering van het planvoornemen dient aanvullend een ecologisch werkprotocol te worden opgesteld. In een ecologisch werkprotocol staat omschreven welke maatregelen getroffen worden om effecten op de beschermde soorten te voorkomen, in lijn met het activiteitenplan. Ook staat erin hoe te handelen als deze effecten toch optreden.

Deze vervolgstappen zullen met inachtneming van geldende regelgeving worden uitgevoerd voordat planinvulling plaatsvindt dan wel onderdeel zijn van verdere invulling van de locatie.

Uitgangspunt conform vaste jurisprudentie van de Raad van State is dat het soortenbeschermingsregime (in de Wnb) aan de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staat :

11.2. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen (onder meer in de uitspraak van 25 april 2018, ECLI:NL:RVS:2018:1386, onder 5.1), komen de vragen of voor de uitvoering van het bestemmingsplan een vrijstelling dan wel een ontheffing op grond van het soortenbeschermingsregime in de Wnb nodig is en, zo ja, of deze ontheffing kan worden verleend, in beginsel pas aan de orde in een procedure op grond van de Wnb. Dat doet niet af aan het uitgangspunt dat de raad het plan niet heeft mogen vaststellen indien en voor zover hij op voorhand redelijkerwijs had moeten inzien dat het soortenbeschermingsregime in de Wnb aan de uitvoering van het plan in de weg staat.

In het kader van de uitvoerbaarheid van ook een omgevingsplan en / of een BOPA moet dus voldoende aannemelijk zijn, dat eventueel benodigde vergunningen voor effecten op leefgebieden verleend kunnen worden. De voorwaarden voor dergelijke vergunningen zijn (relatief) eenvoudig te realiseren. Door Antea Group wordt aangegeven dat een eventueel benodigde omgevingsvergunning kan worden verleend indien er geen andere bevredigende oplossing is (alternatievenafweging), sprake is van een geldig wettelijk belang conform Habitatrichtlijn en er geen afbreuk wordt gedaan aan het streven de populaties van de betrokken soort in hun natuurlijke verspreidingsgebied in een gunstige staat van instandhouding te laten voortbestaan.

Op grond van het vorenstaande en het vaststaande belang bij de mogelijkheid om te komen tot een tweede ASML bedrijfspand - waartoe de in deze BOPA aan de orde zijnde uitbreiding van de wegenstructuur essentieel is - kan worden geconcludeerd dat het aspect soortenbescherming de totstandkoming en uitvoerbaarheid van deze BOPA niet in de weg staat.

Conclusie

Vanuit het aspect “natuur” is er zowel in het kader van het “*TAM-omgevingsplan BIC Noord - ASML en wegenstructuur*” alsook in het kader van onderhavige BOPA sprake van een evenwichtige toedeling van functies.

4.9 Duurzaamheid, klimaat adaptatie, energietransitie

Het aspect “Duurzaamheid, klimaat adaptatie, energietransitie” is besproken in het “*TAM-omgevingsplan BIC Noord - ASML en wegenstructuur*” en behoeft in het kader van deze BOPA geen nadere duiding.

Conclusie

Vanuit “Duurzaamheid, klimaat adaptatie, energietransitie” is er sprake van een evenwichtige toedeling van functies.

4.10 Groen

Groen : TAM omgevingsplan BIC Noord - ASML en wegenstructuur

Het aspect “Groen” is besproken in het “*TAM-omgevingsplan BIC Noord - ASML en wegenstructuur*” en behoeft - behoudens onderstaand - in het kader van deze BOPA geen nadere duiding in aanvulling op de beschouwingen terzake “Natuur”.

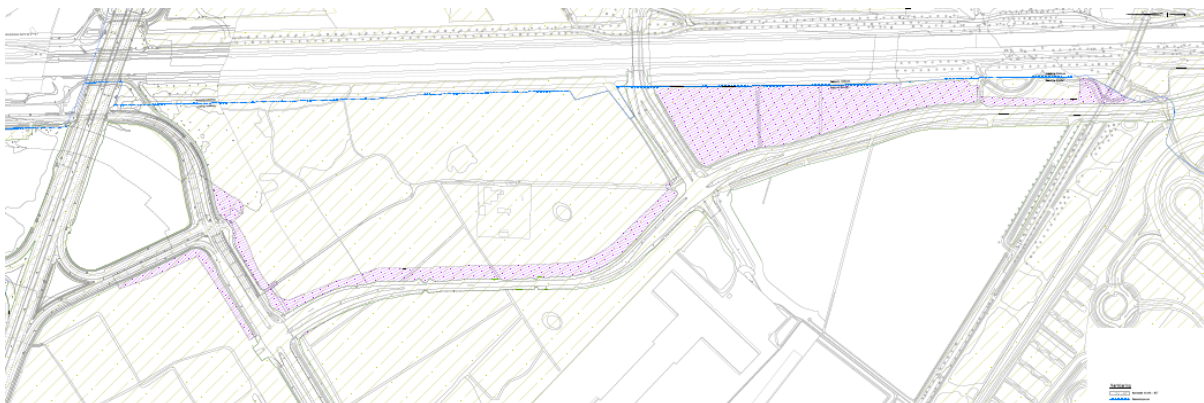
Groen : te kappen bomen buiten NNB

In de rapportage “*Natuurtoets gebiedsbescherming in Project ASML BIC Noord*” d. d. 3 februari 2026 van Antea Group (hier **bijlage 7**), wordt ten aanzien van ten behoeve van de wegenmaatregelen te kappen bomen c. q. bos buiten de NNB het navolgende vermeld :

2.5.2 Houtopstanden buiten NNB

Naast de aantasting van NNB-bos is er ook sprake van een areaal ruimtebeslag (bij verbreding van bestaande infrastructuur) in bossen die niet vallen onder het NNB. Dit verlies aan houtopstanden dient afzonderlijk te worden gecompenseerd. De compensatie is voor een substantieel deel voorzien in de overcompensatie van de houtopstanden zoals benoemd bij de compensatie van NNB-bos. De mate waarin de totale compensatie voldoet aan de compensatieverplichting, kan pas worden bepaald na vaststelling van de feitelijke oppervlakte te kappen bos. Deze exacte oppervlakte wordt vastgesteld na gedetailleerde uitwerking van het ontwerp in een uitvoeringsontwerp. Daarbij inbegrepen de inrichting van de gronden voor natuurcompensatie.

Groen : ruimtebeslag landelijk gebied Oirschot / kwaliteitsverbetering landschap



afbeelding : weergave aantasting landelijk gebied Oirschot

Uit bovenstaande afbeelding blijkt van een aantasting van landelijk gebied vanwege de uitbreiding van de wegenstructuur van maximaal 58.155 m². De exacte hoeveelheid m² die worden aangetast zal nader worden bepaald in fase 2 c.q. bij de realisatie van de wegenstructuur die in deze BOPA mogelijk wordt gemaakt.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen buiten het stedelijk gebied wordt in de Verordening Ruimte een evenredige tegenprestatie gevraagd in de vorm van een kwaliteitsverbetering van het landschap.

Bij de aanleg van een nieuwe weg komt dit neer op een maatwerkoplossing, waar de inpassing van de weg onderdeel van is. Het betreft hier grotendeels een uitbreiding danwel verbreding van de in de periode 2019-2023 gerealiseerde wegenstructuur Eindhoven Noord-West (Challengevariant). Hiervoor is destijds de inpassingsvisie 'Eindhoven Noord-West Challenge inpassing' (31 januari 2017) opgesteld.

Deze inpassingsvisie 'Eindhoven Noord-West Challenge inpassing' d.d. 31 januari 2017 vormt het vertrekpunt voor de geactualiseerde inpassingsvisie "*actualisatie inpassingsvisie ontsluiting Eindhoven Noord-West*" d.d. 28 januari 2026 (**Bijlage 9**) van de nu voorliggende wegaanpassingen, waarbij de inrichting van de weg in het landschap en de invulling van de ruimtelijke kwaliteitsverbetering vorm wordt gegeven. Dit in combinatie met het aanleggen danwel inpassen van faunavoorzieningen voor de aangetroffen natuurwaarden en overige natuurcompensatie. In het voorlopig wegontwerp is bovendien rekening gehouden met een HOV-busbaan, waarvan het tracé nog regionaal wordt afgestemd.

In de inpassingsvisie wordt beschreven dat de projectlocatie wordt ingepast, rekening houdend met de aanwezige landschappelijke kwaliteit. De beleving op de nieuwe wegen kleurt mee met haar omgeving. De weg volgt de landschappelijke structuren en de kwaliteiten van het landschap worden versterkt of op zijn minst gerespecteerd. De weg is ingetogen vormgegeven, zorgvuldig gedetailleerd zodat de aandacht wordt gevestigd op de landschappelijke kwaliteit van de omgeving. De weg kent om dat effect te versterken een rustig en continu profiel. Kruispunten en kunstwerken liggen op overgangen tussen landschappen of bijzondere passages. Bij het ontwerp van de ligging is steeds het doel geweest om landschappelijke elementen (bos, dijk, beekdal etc.) zo groot mogelijk te houden.. Deze inpassingsvisie wordt geborgd middels een vergunningvoorschrift.

Conclusie

Vanuit "Groen" is er sprake van een evenwichtige toedeling van functies.

4.11 Bodem

De algemene doelstelling van het bodembeleid is het waarborgen van de gebruikswaarde van de bodem en het faciliteren van het duurzaam gebruik van de functionele eigenschappen van de bodem, door in onderlinge samenhang :

- beschermen van de bodem tegen nieuwe verontreinigen en aantastingen;
- evenwichtig toedeling van functies aan locaties, rekening houdend met de kwaliteiten van de bodem;
- duurzaam en doelmatig beheren van de resterende historische verontreinigingen en -aantastingen.

Het Rijk stelt instructieregels aan gemeenten voor het toelaten van een bouwactiviteit op een bodemgevoelige locatie. Er worden drie basisvormen van bodemgebruik onderscheiden: landbouw/natuur, wonen en industrie. De kaders zijn gebaseerd op de risicogrenswaarden die voor de betreffende situaties zijn afgeleid.

De gemeente stelt de waarde voor de toelaatbare kwaliteit van de bodem vast. Deze waarde mag niet hoger zijn dan het blootstellingsniveau van het maximaal toelaatbaar risico voor de mens zoals opgenomen in bijlage VA van het Bkl.

Bij wijzigingen van activiteiten geldt dat de bodem geschikt moet zijn voor het beoogde gebruik. Dit kan betekenen dat een onderzoek moet worden verricht naar de bodem- en grondwaterkwaliteit.

Relatie met voorliggende ontwikkeling

In het kader van de verkoop van voor gebruik geschikte uitgeefbare grond op de locatie en de realisatie van de aanpassingen aan de wegenstructuur wordt door de gemeente Eindhoven gezorgd voor een onderzoek naar de gesteldheid van bodem en grondwater. Dit is opgenomen in de rapportage van Antea Group “Historisch bodemonderzoek” d.d. 21 oktober 2025, hier opgenomen als **bijlage 10**.

De uitkomst van dit onderzoek is dat op verschillende delen van de locatie sprake is van vervuiling van de bodem waar in het kader van de gronduitgifte c.q. vergunningverlening aandacht aan moet worden besteed, e.e.a. zoals in voormelde rapportage beschreven.

Antea Group geeft aan :

Naar aanleiding van de resultaten van het bodemonderzoek kan worden vastgesteld of en waar (sanerende) maatregelen benodigd zijn. Op basis van de beschikbare stukken die in het historisch bodemonderzoek zijn ingezien blijkt dat binnen de ontwikkellocatie mogelijk diverse verontreinigingen met zware metalen, PAK, PCB en/of asbest aanwezig zijn. Aangezien deze verontreinigingen met eenvoudige saneringsmaatregelen te verwijderen zijn dan wel middels het aanbrengen van leeflagen geïsoleerd kunnen worden, hebben deze verontreinigingen geen negatieve invloed op de voorgenomen ontwikkelingen tot bedrijventerrein, natuur dan wel de wegenstructuur. De verontreinigingen vormen daarmee geen belemmering voor de te nemen ruimtelijke besluiten.

De aard en/of omvang van deze verontreiniging is aldus niet dusdanig dat hierdoor de realisatie van de ontwikkeling zou worden belemmerd of onmogelijk zou worden. In het kader

van de te verlenen vergunning voor de wegaanleg zal - indien en voorzover aan de orde – met inachtneming van de aanbeveling zoals opgenomen in voormelde rapportage van Ante worden gezien of en zo ja welke moeten worden genomen.

Conclusie

Vanuit “bodem” is er sprake van een evenwichtige toedeling van functies.

4.12 Weging Waterbelang

Het wettelijk kader is gericht op het verkrijgen van inzicht in de gevolgen voor de waterhuishouding die samenhangen met de ruimtelijke ontwikkeling. Het wettelijk kader is afhankelijk van zowel gemeentelijk beleid als het beleid van het waterschap.

Artikel 5.37 van het Bkl stelt dat in een omgevingsplan rekening wordt gehouden met de gevolgen voor het beheer van watersystemen. Naast de specifieke regels als gesteld in paragraaf 5.1.3 Bkl over onderdelen van het watersysteem in het omgevingsplan, worden voor een duiding van de gevolgen voor het beheer van het watersysteem, de opvattingen van het bestuursorgaan dat is belast met het beheer van die watersystemen betrokken. Denk bijvoorbeeld aan (instructie)regels uit de provinciale omgevingsverordening en de waterschapsverordening.

Het is aan het bevoegd gezag om te bepalen hoe andere bestuursorganen bij de besluitvorming worden betrokken bij de weging van het waterbelang. Zodoende is de oorspronkelijke watertoets niet langer voorgeschreven en is de gemeente vrij om hier zelf invulling aan te geven.

Relatie met voorliggende ontwikkeling : invulling wateropgave

Door Antea Group zijn de waterhuishoudkundige aspecten van de aanpassing van de wegenstructuur in beeld gebracht en gezien op welke wijze in een voldoende compensatie kan worden voorzien. Dit onderzoek is vervat in de rapportage “*Wateropgave Infra BIC-noord, Bepaling en invulling van de wateropgave*”, d.d. 25 september 2025, die hier is opgenomen als **bijlage 11**.



afbeelding : Deelgebieden waterberging wijziging wegenstructuur (Antea Group, 2025)

Het in opdracht van de gemeente Eindhoven opgemaakte rapport bevat - na de eerdere uitwerking van de extra wegenstructuur – de bepaling van de benodigde bergingsopgave voor water (zowel betreffende de toename van verharding als de compensatie van eerdere aangelegde berging die door de nieuwe wegenstructuur komt te vervallen) inclusief de mogelijke ruimtelijke invulling van de bergingsopgave (rekening houdende met de ligging van de gebieden zodat het water ook kan afwateren op de daarvoor bedoelde voorziening). Deze tweede en derde stap zijn in de rapportage en de bijbehorende ontwerptekeningen met dwarsprofielen uitgewerkt. De wateropgave en de voorgenomen invulling hiervan zijn in dit rapport beschreven per deelgebied.

Een beschrijving van de compensatieopgave wordt gevolgd door een oplossing per deelgebied. Als conclusie wordt door Antea Group aangegeven :

Uit de analyse blijkt dat de wateropgave voor de uitbreiding van de wegenstructuur kan worden ingepast. Het ontwerp voorziet in een totaal verhard oppervlak van ca. 142.000 m². In dit ontwerp wordt een nieuwe bergingscapaciteit van circa 12.145 m³ gerealiseerd. Daarmee wordt in de toekomstige situatie een berging van gemiddeld 85 mm per m² verhard oppervlak bereikt. Hierbij is enkel gekeken naar de verhouding tussen het verhard oppervlak en de bergingscapaciteit. Dit geeft een vertekend (positief) beeld, omdat hierbij ook waterlopen en bergingen worden gecompenseerd, die voor een groter gebied een compensatie geven dan alleen de hier aangegeven verharding.

Op het moment dat de wateropgave en invulling hiervan per deelgebied wordt bekeken blijkt dat niet voor elk deelgebied de invulling toereikend is. In Tabel 3-1 is een overzicht weergegeven van de deelgebieden, wateropgave en de bergingscapaciteit. (...)

Bij 4 delen wordt de bepaalde wateropgave (nog) niet volledig ingevuld. Dit zijn:

Deelgebieden W02, KW01 (A+B);

*Deelgebieden W04 en B03.2;
Deelgebieden W09, W10 en KW03;
Deelgebieden W16, W17, W18 en KW05.*

Deze conclusie leidt – na een nadere beschrijving van de 4 delen en de in te vullen resterende wateropgave - tot onderstaande vervolgstappen :

Vervolgstappen VO-waterhuishouding

Deze rapportage beschrijft de huidige stand van zaken en moet worden gezien als een tussenstap richting het definitieve VO. Voor de uitwerking van het VO moeten nog acties ondernomen worden om de waterhuishouding concreet vorm te geven en in te passen. Zo moeten:

- De resultaten van inmetingen verwerkt worden voor het nauwkeurig bepalen van de wateropgave uit de te komen vervallen bergingsvoorzieningen;*
- De benodigde technische voorzieningen berekend en uitgewerkt worden om de afwaterende oppervlakten op de bergingsvoorzieningen aan te sluiten;*
- De wijze van en (technische) voorzieningen die nodig zijn om de bergingen tijdig weer beschikbaar te hebben. Denk hierbij aan de benodigde infiltratiecapaciteit en wijze van vertraagde afvoer;*

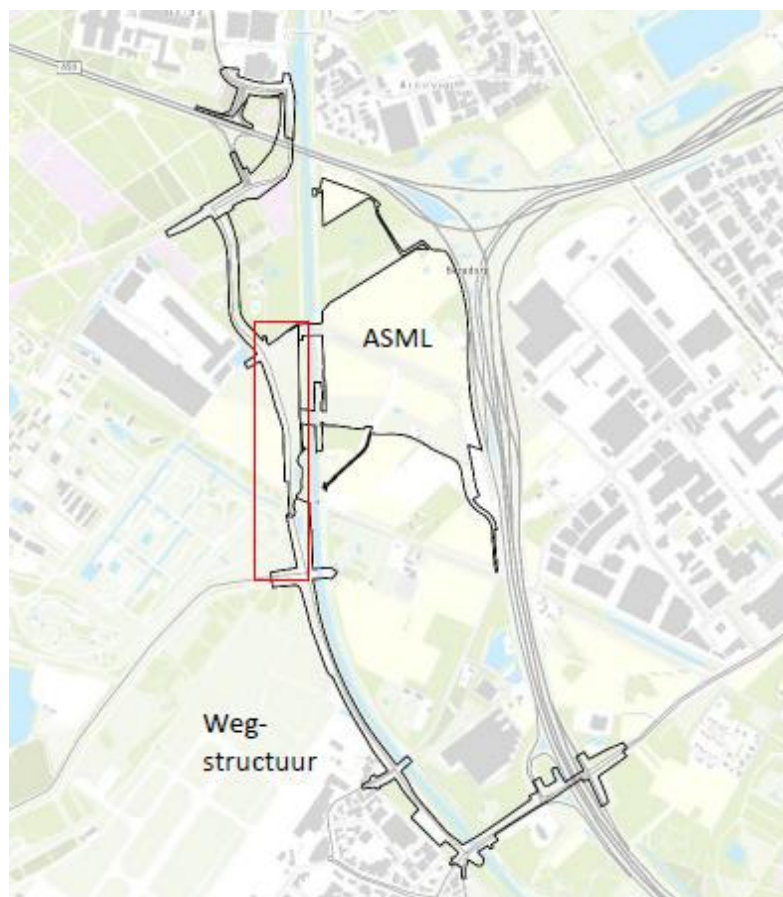
De hiertoe noodzakelijke maatregelen zullen – als onderdeel van de realisatie van de wegenstructuur als hier bedoeld - onder verantwoordelijkheid van de gemeente Eindhoven worden gerealiseerd, zodat verdere publiekrechtelijke borging niet aan de orde is. In het kader van deze BOPA is rekening gehouden met een concrete ruimtereservering naast het aan te leggen asfalt om in de waterberging te kunnen voorzien.

Relatie met voorliggende ontwikkeling : effecten oppervlaktewatersysteem

Naast de waterbergingsopgave samenhangend met de wijziging van de lokale wegenstructuur vanwege de BIC Noord ontwikkeling is onderzoek gedaan naar de effecten van de wegenstructuur op het oppervlaktewatersysteem. Dit onderzoek betreft ook een gedeelte van de binnen de gemeente Oirschot gelegen wegenstructuur.

De uitkomsten van dit onderzoek zijn neergelegd in het in opdracht van de gemeente Eindhoven opgemaakte rapport van Antea Group “*Hydrologisch onderzoek Ekkersrijt Infra Bic-Noord, Oppervlaktewatermodellering* d.d. 20 oktober 2025, hier opgenomen als **bijlage 12**.

De vraagstelling betreft de effecten van de wegenstructuur op het oppervlaktewatersysteem. De omgang met afstromend wegwater is dus geen onderdeel van dit onderzoek. Voor de hydrologische effecten is het gebied tussen de Landsardseweg en de kruising van de Ekkersrijt met het Beatrixkanaal relevant. Hier loopt de Ekkersrijt, een A-watergang, langs de wegenstructuur. In de overige gebieden is er geen raakvlak tussen de nieuwe wegenstructuur en A-watergangen. In onderstaande figuur is het onderzoeksgebied met een rood kader aangegeven.



afbeelding : onderzoeksgebied effecten wegenstructuur op oppervlaktewater

De hydrologische analyse is uitgevoerd met een modelberekeningen op basis van een 1D/2D SOBEK-model. In voormeld onderzoeksdocument van bureau Ante zijn zowel de technische onderbouwing als de resultaten van deze modellering gepresenteerd.

Antea Group concludeert :

Het hydrologisch onderzoek van de herinrichting van de wegenstructuur in het gebied Ekkersrijt laat zien dat de voorgestelde aanpassingen een neutraal tot positief effect hebben op de waterhuishouding. Uit de modelberekeningen blijkt dat de waterstanden tijdens een extreme neerslaggebeurtenis met een herhalingsstijd van 100 jaar (T100) circa 9 centimeter afnemen. Dit effect wordt voornamelijk veroorzaakt door de verbeterde doorstroming van de Ekkersrijt in combinatie met de aanleg van een dubbelzijdig onderhoudspad.

Op basis van de huidige inzichten wordt geconcludeerd dat het ontwerp ruimtelijk goed inpasbaar is en naar verwachting ook effectief functioneert bij T1- en T10-scenario's, mits de instroom vanuit de Ekkersrijt naar de driehoek tijdig kan plaatsvinden. Dit betreft een nadere uitwerking in het detailontwerp.

Het onderzoek bevestigt de dubbelfunctie van het terrein tussen de Spottersweg, Dirk Noordhoflaan en het Beatrixkanaal. Dit gebied vervult in de huidige situatie een rol als waterberging voor zowel ter compensatie van toename verharding als voor regionale berging. Daarnaast voert het deels de hemelwaterafvoer (HWA) van de huidige infrastructuur hier af. In de toekomstige situatie blijft deze functie behouden en wordt het gebied tevens ingezet om de extra wateropgave als gevolg van de uitbreiding van de wegstructuur en de ontwikkeling van Westfields op te vangen. Zowel in de referentiesituatie als in het basisscenario treedt hier periodiek inundatie op door instroom vanuit de Ekkersrijt.

De analyse van de inundatiegebieden laat zien dat deze grotendeels overeenkomen met de huidige situatie. De belangrijkste verandering treedt op in het gebied tussen de Spottersweg, Dirk Noordhoflaan en het Beatrixkanaal, waar de bergingscapaciteit toeneemt. Deze uitbreiding levert een belangrijke bijdrage aan een robuustere en toekomstbestendige waterhuishouding.

Dit leidt tot een wijziging aan de aanduiding 'regionale waterberging' in de omgevingsverordening Noord-Brabant en tot opname van een vergunningvoorschrift bij de omgevingsvergunning voor het borgen van de maatregelen.

Antea Group concludeert:

Wel is vastgesteld dat de huidige berekende overstroomgebieden op enkele punten afwijken van de door de Provincie Noord-Brabant in de Omgevingsverordening aangewezen regionale waterbergings- en reserveringsgebieden. Bij de verdere optimalisatie van het ontwerp verdient het daarom aanbeveling om deze verschillen expliciet af te stemmen met het waterschap en de provincie, zodat zowel de lokale als de regionale wateropgaven op elkaar worden afgestemd. Het is essentieel om het terrein tussen de Spottersweg, Dirk Noordhoflaan en het Beatrixkanaal als regionaal waterbergingsgebied en als reserveringsgebied voor waterberging te nemen in het beleid.

Driehoek

De driehoek blijkt een strategisch belangrijk gebied voor waterberging, met een dubbelfunctie voor zowel afstromend wegwater als voor instromend water uit de Ekkersrijt. In de toekomst kan hier mogelijk een derde functie aan worden toegevoegd door de opvang van water afkomstig van Westfields. Hoewel deze functie nog onzeker is, laat de analyse zien dat de potentiële bergingscapaciteit van de driehoek toereikend is om aan de gezamenlijke wateropgaven te voldoen.

Bij volledige ontgraving tot aan de GHG (NAP +17,01 m) kan een bergingsvolume van circa 17.000 m³ worden gerealiseerd (ca. 2,4x keer de huidige bergingscapaciteit). Dit volume is voldoende om de huidige opgaven en een potentiële toekomstige claim vanuit Westfields op te vangen.

Omdat de gehanteerde grondwaterstand gebaseerd is op een peilbuis op 500 meter afstand en een conservatieve inschatting vormt, wordt aanbevolen om een peilbuis binnen de driehoek te plaatsen. Dit maakt het mogelijk om de lokale grondwaterstand nauwkeuriger vast te stellen en het ontwerp verder te onderbouwen en te optimaliseren

Optimalisatie aan ontwerp:

Reken houden met de verschillende functies van de driehoek en om een UO-ontwerp van de uitbreiden van de weg te afronden het is aanbevolen om verder te bepalen de benodigde diameter van de voorgestelde duiker tussen de bergingsvoorzieningen. Ook de kruinhoogte van de stuw moet worden geoptimaliseerd zodat de verschillende functies van het gebied voor de scenario's T1, T10 en T100 gegarandeerd kunnen worden.

Eventueel kan ook de onderhoudspad van de Ekkersrijt een de herinrichting optimaliseren.

Conclusie

Vanuit "weging waterbelang" is er sprake van een evenwichtige toedeling van functies.

4.13 Ladder voor duurzame verstedelijking

De Ladder duurzame verstedelijking is onderdeel van de paragraaf over het beschermen van landschappelijke of stedenbouwkundige waarden en cultureel erfgoed (§ 5.1.5 van het Bkl) en is een instructieregel voor zorgvuldig ruimtegebruik en tegengaan van leegstand.

Relatie met voorliggende ontwikkeling

Het aspect “Ladder duurzame verstedelijking” wordt beschreven in het “*TAM-omgevingsplan BIC Noord - ASML en wegenstructuur*” en behoeft in het kader van deze BOPA, die uitsluitend ziet op aansluitende openbare wegenstructuur geen aanvullende beschouwing.

Conclusie

Vanuit “Ladder duurzame verstedelijking” is er sprake van een evenwichtige toedeling van functies.

4.14 Archeologie en cultuurhistorie en aardkundige waarden

Voorafgaand aan de uitvoering van plannen moet onderzoek worden gedaan naar de aanwezigheid van waarden om daarmee vervolgens zoveel mogelijk rekening mee te kunnen houden. De essentie hierbij is behoud van archeologische resten zoveel mogelijk in de bodem en de bescherming van het cultureel erfgoed en landschap.

Relatie met voorliggende ontwikkeling

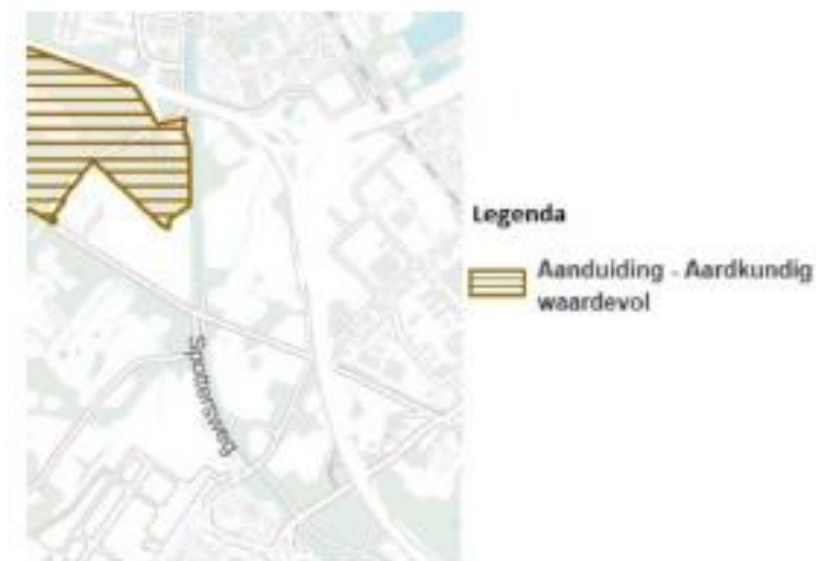
Cultuurhistorie

De provincie Noord-Brabant beschikt over een cultuurhistorische waardenkaart. Hierop staan geen aandachtspunten aangegeven voor het plangebied.

De gemeente Oirschot beschikt over een cultuurhistorische waardenkaart. Deze maakt deel uit van de Erfgoedkaart Kempen- en A2 gemeenten. Voor dit aspect is geen specifieke bestemming opgenomen in het bestemmingsplan.

Aardkundige waarden

Een deel van het plangebied binnen de gemeente Oirschot is op de ‘Aardkundig waardevolle gebiedenkaart Noord-Brabant’ aangewezen als aardkundig waardevol gebied. Het betreft een deel van de Oirschotse Heide. Dit is een gebied met land- en stuifduinen met tussenliggende laagten, die vochtig zijn en plaatselijk door vennen wordt ingenomen. Het gebied behoort tot de Midden-Brabantse Dekzandrug en ligt gemiddeld hoger dan de aangrenzende dekzandruggen.



**afbeelding : gedeelte van het aardkundig waardevolle gebied
op de 'Aardkundig waardevolle gebiedenkaart Noord-Brabant'**

Het gebruik als militair terrein veroorzaakt een sterke degradatie van het natuurlijk reliëf. De reliëfverschillen mogen niet worden ver- of afgegraven of anderszins aangetast met als gevolg verdere zandverstuiving en bodemerrosie. Verder mag er geen aantasting van bijzondere bodemprofielen en microreliëfvormen van de heidegronden plaatsvinden.

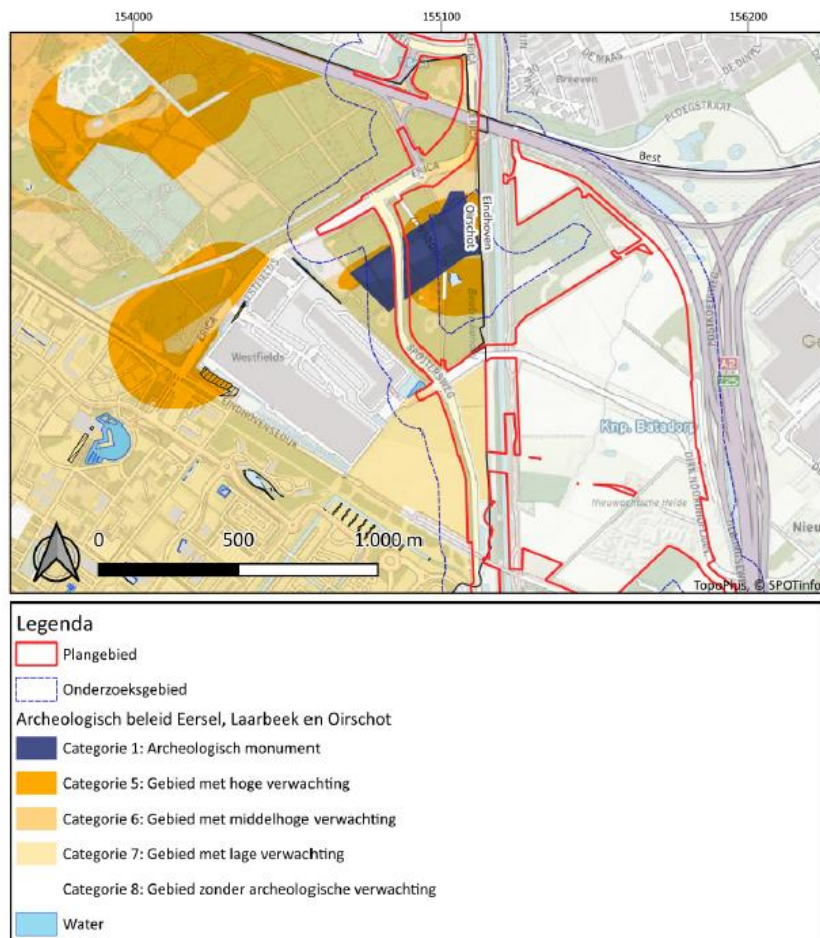
Voor de bescherming van aardkundige waarden is in het bestemmingsplan 'Weginfrastructuur omgeving Eindhoven Noordwest, Oirschot en Best' een dubbelbestemming 'Waarde Geomorfologie' opgenomen.

Voor de aanleg van de huidige weg is daarom bij het archeologisch onderzoek uitgebreid aandacht besteed aan het doen van landschappelijk onderzoek. Hiermee is de aard en ontwikkeling van het landschap ter plekke in detail in kaart gebracht. En daarmee is de informatie over de ter plekke aanwezige aardkundige waarden *ex situ* behouden. Resterende vragen kunnen bij het nog eventueel uit te voeren archeologisch veldonderzoek worden beantwoord. Hierbij worden dan de landschappelijke vraagstellingen in het archeologisch Plan van Aanpak (PvA) en/of het archeologisch Programma van Eisen (PvE) opgenomen.

Archeologie

De gemeente Oirschot beschikt over een eigen archeologische verwachtingskaart.

De locatie ligt op deze kaart binnen delen met de indeling categorie 1: Archeologisch monument, categorie 5: gebied met hoge verwachting, categorie 6: gebied met middelhoge verwachting, en categorie 7: gebied met lage verwachting. Ook loopt een deel door categorie 8: gebied zonder archeologische verwachting.



afbeelding : verwachtingenkaart van de gemeente Oirschot

De uitbreidingen van het bestaande tracé liggen gedeeltelijk in een gebied dat is aangewezen als 'Beschermd archeologisch monument' (rijksmonumentnummer 45078). Het betreft een urnenveld uit de late bronstijd/vroege ijzertijd (circa 1100-500 v. Chr.). De wettelijke bescherming maakt de meeste bodem verstorende activiteiten onmogelijk, tenzij hiervoor vooraf een vergunning wordt verleend.

In het bestemmingsplan "Buitengebied, geconsolideerde versie 2020" zijn gebieden aangewezen met een dubbelbestemming 'Waarde Archeologie 4'. Hier is een hoge kans op het aantreffen van archeologische bodemvondsten. Hieraan is een vergunningenstelsel gekoppeld. Voor deze zones dient archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd bij bodemingrepen van 500 m² en groter én dieper dan 0,5 m - maaiveld. Voor de zones met een lage verwachting zijn geen voorwaarden opgenomen in het bestemmingsplan.

Omdat mogelijk archeologische waarden van het archeologisch monument worden verstoord, dient afstemming met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) plaats te vinden. Als blijkt dat sprake is van enige mate van verstoring, is een vergunning nodig voor een rijksmonumentenactiviteit. Deze activiteit zal - indien noodzakelijk - voorafgaand aan het kunnen uitvoeren van de betreffende werkzaamheden worden aangevraagd, tegelijkertijd met enkele andere op de uitvoering gerichte vergunningen.

Voorafgaand en tijdens de aanleg van de bestaande weg is uitgebreid archeologisch onderzoek uitgevoerd. Het op basis daarvan verkregen inzicht kan worden gebruikt bij het ontwerp en de uitvoering van de benodigd archeologisch onderzoeken. De vraagstellingen

en randvoorwaarden hiervoor worden opgenomen in het hiervoor op te stellen Plan van Aanpak (PvA) en/of Programma van Eisen (PvE).

Bureauonderzoek Archeologie Antea Group

Door Antea Group is voor zowel de invulling van de locatie BIC Noord alsook voor de werkzaamheden aan de wegenstructuur in de gemeenten Best, Oirschot en Eindhoven gekomen tot een onderzoek op het onderdeel Archeologie, zoals neergelegd in de rapportage “Bureauonderzoek voor het plangebied BIC Noordwest, gemeenten Eindhoven, Oirschot en Best” d.d. 20 oktober 2025). Deze rapportage bevat een zeventalig advies (nader geduid op de bijbehorende advieskaart) waarmee bij de uitvoering van werkzaamheden rekening gehouden moet worden. Deze rapportage is hier opgenomen als **bijlage 13**. Voorzover van toepassing zal bij de uitvoering van werkzaamheden met dit advies rekening worden gehouden.

Vigerend omgevingsplan

Deze BOPA wijzigt niet de onderliggende bestemmingen, zoals opgenomen in voormeld bestemmingsplan, zodat bij de uitvoering van de werkzaamheden rekening gehouden dient te worden met de aldus in het omgevingsplan opgenomen voorwaarden.

Nu betrekkelijk recent is gekomen tot de bestemming en de realisatie van de wegenstructuur omgeving Eindhoven Noordwest, Oirschot en Best is voldoende aannemelijk dat de onderliggende (dubbel)bestemmingen geen onoverkomelijke problemen opleveren voor de vergunningverlening en realisatie van de thans aan de orde zijnde relatief beperkte aanpassingen hiervan.

Conclusie

Vanuit “archeologie, cultuurhistorie en aardkundige waarden” is er sprake van een evenwichtige toedeling van functies.

4.15 Kabels en leidingen

Wettelijk kader

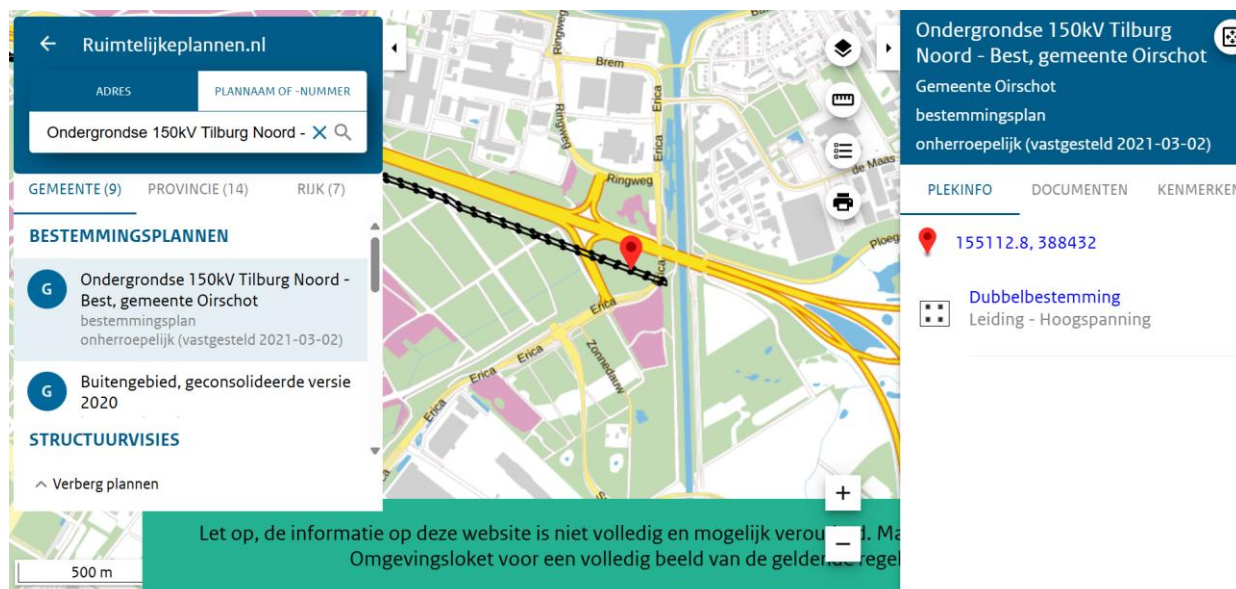
De volgende leidingen zijn planologisch relevant :

- hoogspanningsverbindingen van 50 kV en hoger;
- buisleidingen voor transport van aardgas met een diameter van meer dan 50 mm en een druk van meer dan 16 bar;
- buisleidingen voor transport van aardolieproducten met een diameter van meer dan 70 mm en een druk van meer dan 16 bar;
- buisleidingen voor transport van andere stoffen die risico's met zich meebrengen voor mens en/of leefomgeving wanneer deze beschadigd raken (voor transport van nafta, waterstof, koolstofdioxide, stikstof, zuurstof, ethyleen en propyleen).

Relatie met voorliggende ontwikkeling

Op de gronden betreffende deze BOPA ligt ter plaatste van de Erica c.q. de geplande nieuwe tunnel onder de A58 een 150 KV hoogspanningsleiding die relevant is voor

verwerking in deze onderbouwing, zoals aangegeven op onderstaande afbeelding van het bestemmingsplan “ondergrondse 150 kV Tilburg Noord – Best, gemeente Oirschot”.



**afbeelding : bestemmingsplan “ondergrondse 150 kV
Tilburg Noord – Best, gemeente Oirschot”
(Regels op de kaart, 2025)**

Dit bestemmingsplan bevat in artikel 6.5. navolgende regeling :

6.5 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

6.5.1 Verbod

In het belang van de hoogspanningsverbinding als bedoeld in lid 6.1 is het, behoudens het bepaalde in lid 6.5.2 verboden op en in de in lid 6.1 bedoelde gronden zonder omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerk zijnde, of de volgende werkzaamheden uit te voeren:

- het aanbrengen en/of rooien van diepwortelende beplanting en bomen, dieper dan 0,80 meter onder maaiveld;
- het wijzigen van het maaiveldniveau door ontgroning of ophoging;
- het aanleggen van wegen of paden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
- het indrijven van voorwerpen in de bodem, dieper dan 0,80 meter onder maaiveld;
- het uitvoeren van grondbewerkingen, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren en aanleggen van drainage, dieper dan 0,80 meter onder maaiveld;
- het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van reeds bestaande watergangen;
- het aanleggen van kabels en leidingen en de daarmee verband houdende constructies, installaties en apparatuur, anders dan ten dienste van de in lid 6.1 omschreven bestemming.

6.5.2 Uitzondering

Het verbod als bedoeld in lid 6.5.1 is niet van toepassing op werken, geen bouwwerken zijnde, en/of werkzaamheden:

- die reeds in uitvoering zijn bij het van kracht worden van het plan;
- die het normale onderhoud en beheer ten aanzien van de hoogspanningsverbinding betreffen op gronden gelegen binnen de belemmeringsstrook;
- die bij het van kracht worden van het plan mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning;

- d. die vallen onder de Wet Informatie-uitwisseling Boven- en Ondergrondse Netten;
- e. die verband houden met de aanleg van de hoogspanningsverbinding waarbij gebruik wordt gemaakt van gestuurde boringen en open ontgravingen ter plaatse van de daartoe aangewezen locaties volgens de 'Kaart gestuurde boringen en open ontgravingen' opgenomen in Bijlage 2 bij deze regels, waarbij binnen het bestemmingsvlak een afwijking van 50 meter in de lengterichting is toegestaan tenzij een maximum grensbepaling van een gestuurde boring is opgenomen.

6.5.3 Toepasbaarheid

De vergunning als bedoeld in lid 6.5.1 wordt slechts verleend indien:

- a. de betreffende werken en/of werkzaamheden niet strijdig zijn met de belangen en de veiligheid van de hoogspanningsverbinding, en;
- b. hieromtrent schriftelijk advies is verkregen van de leidingbeheerder.



afbeelding : ligging 150 KV leiding en tracé ondertunneling
(Regels op de kaart, 2025)

De tunnel onder de A58 wordt iets verdiept aangelegd en dus zal de openbare weg ook enigszins verdiept moeten worden aangelegd. De 150 kV leiding is ter plaatse middels een gestuurde boring aangelegd en ligt op een diepte van circa 0,80 meter t.o.v. NAP. De onderdoorgang ligt ter hoogte van de boring op circa NAP +15,0 m (bovenzijde weg). Onderzijde vloer van de onderdoorgang zou op max NAP +14,0 m liggen. Boring ligt hier circa 15 m onder. De boring heeft daarmee geen raakvlak met de tunnelvloer maar mogelijk wel met de paalfundering. Wat hiervoor nodig is, is in dit stadium nog niet aan te geven en volgt bij de nadere uitwerking van de onderdoorgang. Als de bestaande Erica onderdoorgang als referentie wordt genomen dan is hierbij sprake van een paalfundering op NAP +10,0 m en daarmee nog steeds ruim boven de boring.

Conclusie

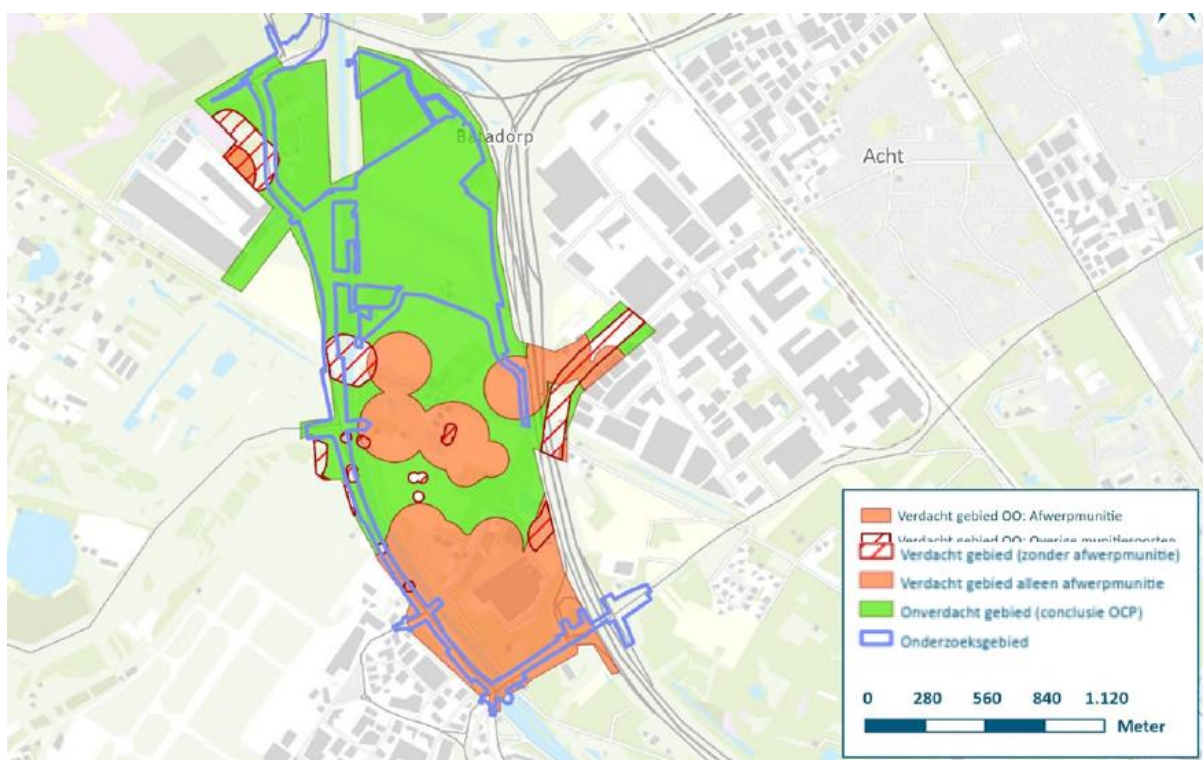
Vanuit “kabels en leidingen” is sprake van een evenwichtige toedeling van functies.

4.16 Niet gesprongen explosieven

In het kader van de ontwikkeling van BIC Noord en de hierbij aan de orde zijnde wijzigingen aan de wegenstructuur is in opdracht van de gemeente Eindhoven door bureau onderzoek uitgevoerd naar de aanwezigheid van niet gesprongen explosieven.

Dit onderzoek heeft geleid tot de rapportage van Antea Group “Onderzoek ontplofbare oorlogsresten conflictperiode” d.d. 21 oktober 2025, (hier **bijlage 14**) waarin zowel uit te geven bedrijfsgronden alsook de gronden betreffende de aanpassing wegenstructuur zijn beschouwd.

Uit dit onderzoek blijft dat de gronden waarop binnen de gemeente Oirschot wijzigingen aan de wegenstructuur aan de orde zijn, slechts sprake is van een verdacht gebied van beperkte omvang, zoals aangegeven op onderstaande afbeelding :



afbeelding : weergave verdachte gebieden ontplofbare oorlogsresten

Antea Group adviseert en concludeert :

Advies:

Er is sprake van verschillende verdachte gebieden binnen het onderzoeksgebied. Het aspect ontplofbare oorlogsresten vormt geen belemmering voor het ruimtelijk besluit. Binnen de verdachte gebieden dienen vervolgwerkzaamheden te worden uitgevoerd voordat werkzaamheden in het gebied kunnen plaatsvinden. Indien ontplofbare oorlogsresten aanwezig zijn, dienen deze voor de werkzaamheden te worden verwijderd. Hiermee wordt geborgd dat het aspect geen risico vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan. De geadviseerde vervolgstappen staan onderstaand beschreven.

Binnen verdacht gebied OO

Binnen een deel van het onderzoeksgebied is sprake van een verdacht gebied OO naar aanleiding van oorlogshandelingen gedurende de Tweede Wereldoorlog. Antea Group adviseert om binnen dit deel van het onderzoeksgebied vervolgwerkzaamheden aangaande OO uit te laten voeren. Antea Group adviseert het laten opstellen van een Risicoanalyse OO conform de CS-VROO. De risicoanalyse bestaat uit het vaststellen van de verdachte bodemlaag, het bepalen van de risico's met betrekking tot de mogelijk achtergebleven OO in relatie tot de geplande werkzaamheden en het opstellen van een advies waarmee deze risico's kunnen worden teruggebracht tot een acceptabel niveau. Een belangrijk onderdeel van het vaststellen van de Verdachte bodemlaag is het uitvoeren van een analyse van de naconflict periode. Hierin worden naoorlogse grondroeringen en ontgravingen onderzocht binnen het verdachte gebied. Ook zullen reeds uitgevoerde detectieonderzoeken onder de loop genomen worden. Dit kan leiden tot de verkleining van het verdachte gebied OO.

In de Risicoanalyse OO wordt tevens een doorkijk gegeven naar eventuele vervolgwerkzaamheden aangaande OO. Ter plaatse van locaties waar naoorlogs weinig grondroerende werkzaamheden hebben plaatsgevonden, of waarvan wordt gesteld dat het risico aangaande OO groot wordt geacht, wordt gericht advies aangaande opsporing door een gecertificeerd opsporingsbedrijf gegeven. In deze rapportage kunnen tevens reeds uitgevoerd detectieonderzoeken worden verwerkt.

Zaken als urgentie of tijdsdruk kunnen een reden zijn om de geadviseerde risicoanalyse niet te laten opstellen, maar direct over te gaan op veldwerkzaamheden aangaande OO. Denk hierbij aan het laten begeleiden van de geplande werkzaamheden door een gecertificeerd bedrijf of het laten detecteren (en vervolgens interpreteren, benadering, veiligstellen) van het onderzoeksgebied. Het direct overgaan naar veldwerkzaamheden wordt veelal aangeraden wanneer het laten opstellen van een risicoanalyse geen toegevoegde waarde biedt voor het project. In overleg met de opdrachtgever kunnen de kosten en baten van een risicoanalyse ten opzichte van directe opsporing tegen elkaar afgewogen worden.

Binnen onverdacht gebied OO

Voor een deel van het onderzoeksgebied is geen sprake van een verdacht gebied OO. Binnen dit deel van het onderzoeksgebied hoeft bij de voorgenomen werkzaamheden geen rekening gehouden te worden met het aantreffen van OO. Mocht echter tijdens werkzaamheden spontaan een OO aangetroffen worden, dan dient het protocol 'Spontaan aantreffen Ontploffbare Oorlogsresten' aangehouden te worden. Deze is als bijlage bij dit rapport gevoegd.

4.17 M.E.R.-beoordeling

Artikel 16.43 lid 1 onder a Ow, in samenhang met artikel 11.6 Ob en Bijlage V Ob vormt het juridisch kader is voor de vraag of er sprake is van een MER plicht voor de aanpassingen van het bestaande wegennet.

Uit Bijlage V Ob, nr. J1, Kolom 2 volgt dat een mer plicht geldt voor:

1. de aanleg van een autosnelweg of autoweg;
2. de aanleg, wijziging of uitbreiding van een nieuwe weg met vier of meer rijstroken die betrekking heeft op een ononderbroken tracélengte van 10 km of meer; en
3. de aanleg, wijziging of uitbreiding van een nieuwe weg met twee rijstroken of minder tot een weg met vier of meer rijstroken die betrekking heeft op een ononderbroken tracélengte van 10 km of meer.

Aangezien er geen sprake is van de bovengenoemde gevallen, geldt er geen mer plicht voor het gehele project. Uit Bijlage V Ob, nr. J1, Kolom 3 (in samenhang met artikel 16.43 lid 1

onder b Ow) volgt evenwel dat voor alle andere aanleggingen, wijzigingen of uitbreidingen van een weg er sprake is van een MER-beoordelingsplicht.

Het aspect “MER beoordeling” is voor wat betreft de ontwikkeling van BIC Noord en de aanpassing wegenstructuur beschreven in het kader van het “*TAM-omgevingsplan BIC Noord - ASML en wegenstructuur*”. De MER beoordeling, neergelegd in het document “*Aanvulling MER, BIC Noord, inclusief wegenstructuur*” d.d. 6 februari 2026, is hier opgenomen als **bijlage 15**.

Als conclusie wordt door Antea Group aangegeven :

De ontwikkeling van BIC Noord en bijbehorende wegenstructuur is een ontwikkeling met (licht) negatieve effecten op verschillende onderwerpen. Om deze reden is in 2015 een mer-procedure doorlopen om het milieubelang vroegtijdig en volwaardig een plek te geven. Die mer-procedure biedt de juridische grondslag voor alle bestemmingsplan- dan wel omgevingsplanwijzigingen die in het Brainport Park opgesteld zijn. Zo ook voor de ontwikkeling van BIC Noord.

Deze aanvulling voorziet in een toets of de effecten die optreden als gevolg van BIC Noord afdoende beschreven zijn in het MER. Voor alle onderdelen van het beoordelingskader kan geconcludeerd worden **dat de effecten van BIC Noord vallen binnen de bandbreedte van effecten die in het MER (2015) beschreven zijn**.

Bovenstaande conclusie betekent niet dat er geen negatieve effecten optreden. Per thema worden door Antea Group de relevante effecten beschreven en de hierbij van toepassing zijnde mitigerende/compenserende maatregelen. Verwezen wordt naar bijlage 15.

Conclusie

Gelet op de kenmerken van de ontwikkeling en de kenmerken van de potentiële effecten, zijn er geen belangrijke negatieve milieugevolgen te verwachten. Het opstellen van een milieueffectrapport is niet nodig, zodat ook op het onderdeel “mer beoordeling” sprake van een evenwichtige toedeling van functies.

4.18 Gezondheid

Conform artikel 1.3 sub a Ow is het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit een belangrijk maatschappelijk doel van de Ow. De aspecten veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit hangen nauw met elkaar samen. Omdat het bereiken en in stand houden van een gezonde fysieke leefomgeving een belangrijk doel is van de Ow bevat het Bkl een aantal instructieregels die specifiek de bescherming van de gezondheid en het milieu tot doel hebben. De instructieregels hebben onder andere betrekking tot de aspecten geluid, geur, trillingen, kwaliteit van de buitenlucht en bodem.

Daarnaast kan het gemeentelijk beleid ten aanzien van duurzaamheid en/of gezond in het omgevingsplan zijn vastgelegd in de vorm van omgevingswaarden.

Relatie met voorliggende ontwikkeling

Uit de toetsing op afzonderlijke relevante thema's in het omgevingsplan BIC Noord - ASML blijkt dat er sprake is van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede

omgevingskwaliteit. Dit is ten aanzien van de in deze BOPA aan de orde zijnde wegenstructuur op grond van de toetsing van de hierbij relevante thema's niet anders.

Conclusie

Vanuit "gezondheid" is sprake van een evenwichtige toedeling van functies.

5. UITVOERBAARHEID

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Financieel economische haalbaarheid

Als op voorhand duidelijk is dat de toegedachte functie om financiële redenen op langere termijn niet zal worden gerealiseerd, behoort de functie niet mogelijk te worden gemaakt.

Ten eerste zal worden beoordeeld of een ontwikkeling binnen een redelijke termijn uitvoerbaar is, gelet op de aard en omvang van de voorziene ontwikkeling en het gebied waar deze ontwikkeling is voorzien. Ten tweede zal worden beoordeeld of deze ontwikkeling binnen die redelijke termijn financieel haalbaar is, en zo ja, hoe dit inzichtelijk is gemaakt.

Relatie met voorliggende ontwikkeling

Tussen ASML en de gemeente Eindhoven zijn anterieure afspraken gemaakt in het kader van de totstandkoming van het “*TAM-omgevingsplan BIC Noord - ASML en wegenstructuur*” en de opvolgende gronduitgifte, vergunningverlening en realisatie van de ASML campus op BIC. In aanvulling hierop worden contractuele afspraken gemaakt met de gemeenten Best en Oirschot alsmede RWS op basis waarvan de twee “verkeers”-BOPA’s tot stand kunnen komen, tot vergunningverlening kan worden gekomen voor wegenstructuur en vervolgens de realisatie hiervan mogelijk is.

Conclusie

De Financieel economische haalbaarheid van de activiteit is op basis van anterieure afspraken voldoende geborgd.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Participatie

Artikel 7.4 Or bevat aanvraagvereisten over participatie. Het aanvraagvereiste participatie geldt voor alle omgevingsvergunningen, en dus ook voor de BOPA. Artikel 7.4 Or schrijft voor dat aangegeven moet worden of derden bij de voorbereiding van de aanvraag zijn betrokken en – als dat het geval is – hoe zij zijn betrokken en wat de resultaten daarvan zijn. Artikel 7.4 Or gaat ervan uit dat participatie niet verplicht is voor omgevingsplanactiviteiten.

Voor de BOPA geldt het uitgangspunt dat alleen aangegeven hoeft te worden óf participatie heeft plaatsgevonden. Dit is anders als de raad bepaalt dat voor bepaalde activiteiten participatie verplicht moet plaatsvinden.

Gemeentelijk beleid

Door de gemeenteraad van de gemeente Oirschot is vastgesteld op 19 december 2023 het “*Besluit bindend adviesrecht, delegatie en verplichte participatie bij buitenplanse omgevingsplanactiviteiten Oirschot 2023*”.

Relatie met voorliggende ontwikkeling

In 2024 heeft ASML met de gemeente Eindhoven afspraken gemaakt over een mogelijke nieuwe campus op BIC Noord. Deze afspraken zijn dit voorjaar verder uitgewerkt in een voorlopig ontwerp : het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan (VOSP).

Na verzending van een informatiebrief op 7 mei 2025 aan een door de gemeente Eindhoven aangegeven doelgroep is op 21 en 22 mei 2025 door ASML in 6 tijdsvakken met 119 omwonenden, bedrijven, ondernemers en andere stakeholders gesproken over het VOSP. De gemeente Eindhoven was met medewerkers vanuit verschillende expertises aanwezig om vragen te beantwoorden en het gesprek aan te gaan. In verschillende themahoeken konden bezoekers in eigen tempo en naar eigen informatiebehoefte zich laten informeren en in gesprek gaan over het VOSP. Het VOSP inclusief toelichting is ook op de website "asml.com/en/asml-dichtbij/bicnoord" geplaatst waarbij de mogelijkheid is gegeven om een online reactieformulier in te vullen of een 1-op-1 gesprek aan te vragen. Aan het einde van de inloopbijeenkomsten is feedback gevraagd over de avond, waartoe 58 bezoekers het beschikbare formulier hebben ingevuld.

Na de participatie in mei is het voorlopige ontwerp (VOSP) in overleg met de gemeenten en met inachtnaam van de informatie zoals in het participatieproces opgehaald verder uitgewerkt tot een concretere weergave van de aanpassingen aan de wegen, de kaders voor bebouwing en gebruik van de locatie, de wijzigingen aan natuur en landschap en de compensatie hiervoor. Deze verdere uitwerking vormt de basis voor het "*TAM-omgevingsplan BIC Noord - ASML en wegenstructuur*" en de BOPA's voor de wegenstructuur in Oirschot en Best.

Van 28 juli t/m 24 augustus 2025 was het mogelijk om te reageren op de verdere uitwerking van de plannen. Dat kon tijdens de inloopbijeenkomsten, via een online reactieformulier, of in 1-op-1 contact. Alle informatie hierover was online te vinden op de website asml.com/en/asml-dichtbij/bicnoord. Op 20 en 21 augustus 2025 is - op vergelijkbare wijze als tijdens de VOSP participatie - door ASML in 6 tijdsvakken met 191 omwonenden, bedrijven, ondernemers en andere stakeholders gesproken over de verdere uitwerking van de plannen. De gemeenten Eindhoven, Best en Oirschot waren met medewerkers vanuit verschillende expertises aanwezig om vragen te beantwoorden en vanuit hun rol het gesprek aan te gaan. In verschillende themahoeken konden bezoekers zich laten informeren en in gesprek gaan over de plannen. Aan het einde van de inloopbijeenkomsten is feedback gevraagd over de avond, waartoe 79 bezoekers het beschikbare formulier hebben ingevuld.

Van dit participatieproces en alle reacties is een participatieverslag opgesteld met hierin een weergave van de ontvangen opmerkingen en de reactie vanuit ASML op de diverse thema's. Het participatieverslag is hier als **bijlage 16** is opgenomen.

De diverse reacties zijn vervolgens daar waar mogelijk – gezien het ruimtelijk kader van deze documenten - meegenomen de verdere uitwerking en afronding van het TAM-omgevingsplan en de BOPA's.

Uit de gegeven reacties tijdens de twee participatieronden is gebleken dat er vanuit de omgeving met name behoefte bestaat om duidelijkheid te krijgen over de maatregelen ten aanzien van bereikbaarheid en/of de wegenstructuur, behoud dan wel compensatie van groen/natuur en de positie en uitstraling van de diverse gebouwen op de nieuw te bouwen campus.

Dit heeft er mede toe geleid dat deze drie belangrijke uitgangspunten voor de toekomstige ontwikkeling heel concreet omlijnd zijn vastgelegd in de diverse documenten. De participatie zoals hiervoor beschreven heeft er mede toe geleid, dat de drie belangrijkste uitgangspunten voor deze ontwikkeling heel concreet omlijnd in de diverse documenten zijn vastgelegd.

- In de eerste plaats zijn de noodzakelijke aanpassingen aan de wegenstructuur bindend gekoppeld aan de ingebruikname van ASML gebouwen en dus verplicht uitgevoerd voorafgaand aan de komst van ASML verkeer in het gebied.
- Vervolgens zijn de compensatiemaatregelen voor de aantasting van de natuur ter plaatse niet alleen in de regels geborgd, maar is bovendien een concreet bindend kader vastgelegd en in de regels geborgd voor de ASML buitenruimte, waarmee een uniek groen campusterrein zal ontstaan in het verlengde van de ontwikkelingen BIC 1 en BIC 2.
- Tenslotte is wat de ASML campus betreft tot stand gekomen een Beeldkwaliteitsplan voor de toekomstige gebouwen, waarmee ASML op basis van “vrijheid in gebondenheid” kan komen tot invulling van beide campusedelen met enerzijds een hoogwaardige gebouwvormgeving en - positionering en anderzijds voldoende ruimte om de gebouwen vorm te geven binnen de technische randvoorwaarden van de ASML bedrijfsvoering.

De belangstellenden worden verder op de hoogte gehouden van ontwikkelingen rondom de planvorming op de website “asml.com/en/asml-dichtbij/bicnoord”.

Vooroverleg

Vooroverleg is onder de Ow niet langer voorgeschreven, maar er mag vanuit worden gegaan dat overheden hier gebruik van maken voorafgaand aan het verlenen van een BOPA.

Relatie met voorliggende ontwikkeling

Tussen Eindhoven, Best en Oirschot heeft veelvuldig overleg plaatsgevonden over de ontwikkeling van BIC Noord en de (verkeers)gevolgen hiervan voor de drie gemeenten. In het kader van het “*TAM-omgevingsplan BIC Noord - ASML en wegenstructuur*” en de bijbehorende BOPA’s wegenstructuur heeft tot op heden onderstaand vooroverleg met derden plaatsgevonden :

1. Waterschap De Dommel: regulier overleg en sinds deze zomer wekelijks overleg over de waterparagraaf voor de ontwikkeling van de ASML-campus ter plaatse van BIC Noord en voor de wegenstructuur in de drie gemeenten. Op 16 oktober 2025 is de instemming van het waterschap ontvangen voor het gehele onderdeel weginfra.
2. Trefpunt Groen Eindhoven: TGE heeft 23 mei 2025 en aanvullend 22 augustus 2025 een reactie gegeven over het VOSP BIC Noord (incl. wegenstructuur). De reactie van TGE is in de basis positief, maar zij geeft wel een aantal aanbevelingen over de verdere uitwerking, o.a. over de HOV-routing, het campuspad, inpassing poelen en een verbinding tussen de NNB gebieden die aan de Oirschotsedijk (in Eindhoven) liggen. Zij krijgen een schriftelijke reactie hierover en we gaan in gesprek met TGE.
3. Provincie: een afstemmingsoverleg over deze ontwikkeling in april 2025, en 20 augustus 2025 en 25 september 2025. Tijdens het eerste overleg is meer hoog over een overzicht gegeven van deze ontwikkeling en stand van zaken. Toen is vooral ingezoomd op de natuuraspecten die bij deze ontwikkeling spelen. Daarna zijn het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan (VOSP ASML op BIC Noord, d.d. 29-04-2025) en de ‘natuurtoets gebiedsbescherming’ gestuurd aan de provincie en hebben zij gereageerd met betrekking tot de aspecten cultuurhistorie / erfgoed, water&bodem, energie en natuur. Tijdens het overleg van 20 augustus 2025 zijn vooral de natuurtoets gebiedsbescherming besproken en de aspecten water&bodem, kwaliteitsverbetering landschap en energie. Er is toen een aantal aandachtspunten benoemd door de provincie die

worden betrokken in het vervolg van het proces. Tijdens het overleg van 25 september 2025 is gesproken over het op een verantwoorde wijze inpassen van de EVZ in relatie tot de ASML-campus en de inpassing van het openbaar toegankelijke campuspad. De tijdens dit overleg gemaakte opmerkingen van de provincie hebben geleid tot aanvullingen in de regels van het TAM omgevingsplan.

4. Rijkswaterstaat: Vanaf begin mei was er direct contact met RWS. Onderwerp van gesprek is de realisatie van de nieuwe onderdoorgang A58 en het bouwen in vrijwaringsgebied van de A58. Vanaf week 35 is er wekelijks overleg met de projectmanager van RWS. I&W is ambtelijk akkoord met keuze voor een BOPA voor de tunnel Erica (onder leiding van gemeente Eindhoven). Zij gaan ook akkoord met beschikbaarstelling van de benodigde capaciteit voor de (technische) voorbereiding en uitwerking van de onderdoorgang.
5. Defensie: Over het mogelijke programma van ASML op BIC Noord in relatie tot de hoogtebelemmeringen vanwege de luchthaven Eindhoven is overleg en afstemming geweest met Defensie.
6. Veiligheidsregio Brabant Zuidoost: Nadat het onderzoek Omgevingsveiligheid voor deze ontwikkeling is opgeleverd, is dit overleg opgestart. Vervolgens is in week 35 een toelichting gegeven op dit onderzoek aan verschillende personen van de veiligheidsregio. De veiligheidsregio heeft d.d. 1 september 2025 een 'pre-advies' gegeven met een aantal aandachtspunten. Dit betreft onderzoek naar samenwerkingsverband om Veiligheidsregio goed te positioneren in deze ontwikkeling, concretisering van maatregelen, inzicht restrisico's, afstemming bereikbaarheid en bluswatervoorziening, kaders voor kwetsbare functies en risicovolle activiteiten binnen plangebied.
7. Tennet: sinds week 34 direct overleg vanwege de 150kV kabel net ten zuiden van de A58 waar de nieuwe onderdoorgang komt te liggen.

Advies en instemming

Gemeenteraad moet voor de inwerkingtreding van de Ow een lijst opstellen waarin de gevallen zijn aangegeven waarvoor (bindend) advies/instemming moet worden gevraagd met daarbij aandacht voor de wijze waarop deze advisering kan worden ingepast in het besluitvormingsproces bij BOPA's. Door de gemeenteraad van de gemeente Oirschot is vastgesteld op 19 december 2023 het "*Besluit bindend adviesrecht, delegatie en verplichte participatie bij buitenplanse omgevingsplanactiviteiten Oirschot 2023*" :

Lijst van buitenplanse omgevingsplanactiviteiten die betrekking hebben op een aanvraag om een omgevingsvergunning waarvoor de raad als adviseur optreedt zoals bedoeld in artikel 16.15a en 16.15b van de Omgevingswet.

Een advies van de raad is in de volgende gevallen vereist:

1. Algemeen

Een buitenplanse omgevingsplanactiviteit die omvat:

- a. een activiteit, waarvoor een door de raad vastgesteld kader ontbreekt om de aanvraag aan te toetsen;
- b. een activiteit die geheel of gedeeltelijk afwijkt van een door de raad vastgesteld kader;
- c. het realiseren, uitbreiden of wijzigen van lichtmasten met een hoogte van meer dan 20 meter;
- d. het realiseren, uitbreiden of wijzigen van overige bouwwerken, geen gebouw zijnde, met een hoogte van meer dan 15 meter.

Relatie met voorliggende ontwikkeling

Geconcludeerd kan worden dat ten deze het adviesrecht van de Gemeenteraad van toepassing is.

6 BELANGENAFWEGING EN CONCLUSIE

6.1 Is sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties?

Voor zover een aanvraag om een omgevingsvergunning betrekking heeft op een buitenplanse omgevingsplanactiviteit wordt de omgevingsvergunning alleen verleend met het oog op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (Etfal, artikel 8.0a, lid 2 Bkl)

Naast de regel dat omgevingsvergunningen slechts kunnen worden verleend met het oog op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties, gelden de beoordelingsregels in artikel 8.0b tot en met 8.0e van het Bkl.

De vraag bij de vergunningverlening is of het initiatief – de gevraagde activiteit - leidt tot een situatie, waarbij er sprake is van een evenwichtige toedeling (van functies aan locaties). Anders gezegd: is er – na een zorgvuldige belangenafweging - met het toestaan van de activiteit nog steeds of weer sprake van een evenwichtige toedeling?

Relatie met voorliggende ontwikkeling

Om dit te kunnen beoordelen zijn alle voor de fysieke leefomgeving relevante aspecten (voor zover betrekking hebbend op de gevraagde activiteit) nader onderzocht en afgewogen (zie de voorgaande hoofdstukken).

6.2 Conclusie

Zoals in deze notitie beschreven is sprake van een buitenplanse omgevingsplanactiviteit ten behoeve van de functie Verkeer ten opzichte van het vigerende omgevingsplan /de bestemmingsplannen :

- Weginfrastructuur omgeving Eindhoven Noordwest, Oirschot en Best (vastgesteld 20-06-2017)
- Strijpsche Kampen Noord (vastgesteld 03-07-2007)
- Buitengebied fase II 2013, 2e bestuurlijke lus, 16 december 2014
- Buitengebied, correctieve herziening, 21 november 2017
- Ondergrondse 150kV Tilburg Noord - Best, gemeente Oirschot (vastgesteld 2021-03-02)
- Westfields fase 3 / ASML (vastgesteld 23-02-2028)

De ontwikkeling is aldus binnen de kaders van het omgevingsplan van rechtswege niet vergunbaar omdat de activiteit voorziet in een verkeersfunctie ter plaatse waar deze functie niet is voorzien en is daarmee in strijd met de bestemming in het tijdelijke omgevingsplan (benutten van de fysieke leefomgeving).

Uit de voorgaande paragrafen is gebleken dat gelet op het beleidskader en de effecten op de fysieke leefomgeving er sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

De conclusie is derhalve dat alles overwegende de ontwikkeling aanvaardbaar is.

7 BIJLAGEN

Als (digitale) bijlagen bij deze notitie zijn opgenomen

Bijlage 1 : Detailweergave nieuwe wegenstructuur

Bijlage 1a : fasering

Bijlage 2 : Bestaande bestemmingen

Bijlage 3 : Achtergrondrapportage verkeer

Bijlage 4 : Beleid Rijk, Provincie en Waterschap

Bijlage 5: Memo langzaam verkeer

Bijlage 6 : Akoestisch onderzoek

Bijlage 7 : Natuurtoets gebiedsbescherming

Bijlage 8 : Ecologisch nader onderzoek infrastructuur

Bijlage 9: Inpassingsvisie

Bijlage 10 : Historisch bodemonderzoek

Bijlage 11: Wateropgave Infra

Bijlage 12 : Oppervlaktewatermodellering Infra

Bijlage 13 : Bureauonderzoek archeologie

Bijlage 14 : Onderzoek ontplofbare oorlogsresten

Bijlage 15 : aanvulling MER

Bijlage 16 : Participatieverslag