

Notitie (Nota) van beantwoording zienswijzen (anoniem)

Ontwerpplan 'Kempenbaan-Oost'

Gemeente Veldhoven

Mei 2021

Vastgesteld door college B&W 1 juni 2021

1. Aanleiding Ontwerpplan

Bedrijventerrein De Run is een bedrijventerrein met een grote betekenis voor de gemeente Veldhoven en de Metropoolregio Eindhoven. Op het terrein is een concentratie van hoogwaardige, technologische ontwikkelings- en assemblagebedrijven aanwezig en zijn grote bedrijven als ASML en het Maxima Medisch Centrum gevestigd. Door de groei van de bedrijven is de bereikbaarheid van De Run onder druk komen te staan en is sprake van zware congestie op de belangrijkste ontsluitingsweg: de Kempenbaan. De bereikbaarheid van De Run zal, mede door de verwachte groei van arbeidsplaatsen, de komende jaren verder verslechteren als geen maatregelen worden getroffen.

Er is daarom een maatregelenpakket opgesteld om de bereikbaarheid van De Run te verbeteren. Dit maatregelenpakket, bekrachtigd in januari 2019, is een resultaat van de samenwerking tussen de gemeenten Veldhoven en Eindhoven, de provincie Noord-Brabant, het Rijk, Rijkswaterstaat en ASML. Onderdeel van dit maatregelenpakket is de aanpak van de Kempenbaan. De Kempenbaan wordt in verschillende fases aangepakt. De Kempenbaan-Midden is in de afgelopen jaren al gereconstrueerd en de aanpak van de Kempenbaan-West, inclusief de realisering van een nieuwe aansluiting op de A67, wordt momenteel aangelegd (t/m eind 2021). Voor het oostelijk deel van de Kempenbaan (Kempenbaan-Oost) is ook een reconstructie voorzien. De reconstructie van de Kempenbaan-Oost gaat gepaard met aanpassingen bij de aansluiting op de N2, met de aanleg van nieuwe ontsluitingswegen en fietspaden op De Run 1000 en 2000 en met aanpassingen van het oostelijk deel van de Provincialeweg en De Run 4200.

Het bestemmingsplan 'Kempenbaan-Oost 2020' is opgesteld om de reconstructie van de Kempenbaan-Oost, inclusief de overige verkeerskundige maatregelen die hiermee samenhangen op Veldhovens grondgebied planologisch mogelijk te maken. Het ontwerpplan is de nadere technische uitwerking van de reconstructie van de Kempenbaan-Oost en alle overige verkeerskundig maatregelen.

2. Ontwerpplan ter inzage

Het ontwerpplan 'Kempenbaan-Oost' zijnde het concept definitief ontwerp is op 9 september 2020 bekendgemaakt via een publicatie in het Gemeentenieuws in het Veldhovens Weekblad.

Het concept definitief ontwerpplan heeft van 10 september 2020 tot en met 21 oktober 2020 ter inzage gelegen in het gemeentehuis van Veldhoven. Gelijktijdig met het concept definitief ontwerpplan heeft het ontwerpbestemmingsplan 'Kempenbaan-oost 2020' en het ontwerpbestemmingsplan 'Kempenbaan-Oost' van de gemeente Eindhoven, digitaal ter inzage gelegen. De drie plannen hebben een onderlinge samenhang, maar volgen een apart juridisch traject.

Bijgaande notitie van beantwoording van zienswijzen richt zich op het het concept definitief ontwerpplan 'Kempenbaan-Oost'.

Voor het ontwerpbestemmingsplan 'Kempenbaan-Oost 2020' is een aparte notitie opgesteld waarin een antwoord wordt gegeven op de zienswijzen die gericht zijn tegen het ontwerpbestemmingsplan. Op het ontwerpbestemmingsplan 'Kempenbaan-Oost' van de gemeente Eindhoven is een zienswijze ingediend, maar later weer ingetrokken. Er is daarom geen notitie opgesteld.

3. Ingediende zienswijzen

3.1. Indieners zienswijzen

Tijdens de termijn van terinzaglegging zijn de onderstaande zienswijzen ingediend.

Reclamant 1, registratienummer [20.16398](#)

Reclamant 2, registratienummer [20.16918](#)

Reclamant 3, registratienummer [20.16340](#)

Reclamant 4, registratienummer [20.16381](#)

Reclamant 5, registratienummer [20.16247](#)

Reclamant 6, registratienummer [20.635004](#) zienswijze A

Reclamant 7, registratienummer [20.16453](#)

Reclamant 8, registratienummer [20.635003](#), zienswijze B

Reclamant 9, registratienummer [20.635002](#), zienswijze C

Reclamant 10, registratienummer [20.635005](#), zienswijze D

Reclamant 11, registratienummer [_mb2008943](#)

Reclamant 12 en 13, registratienummers [20.16094](#) en [20.16343](#)

Reclamant 14, registratienummer [20.16342](#)

3.2. Ontvankelijkheid zienswijzen

Alle zienswijzen zijn op de juiste wijze ingediend en daarmee ontvankelijk.

4. Reactie op ingediende zienswijzen

In deze paragraaf wordt een reactie gegeven op de ingediende zienswijzen. Eerst wordt de inhoud van de zienswijze samenvattend toegelicht. De zienswijzen zijn samengevat, maar wel volledig beoordeeld. Onderstaand wordt per onderdeel / zienswijze een reactie van de gemeente gegeven en wordt aangegeven of dit leidt tot aanpassing van het ontwerpplan.

4.1 Zienswijzen

4.1.1 Reclamant 1, registratienummer 20.16398

4.1.2 Inhoud zienswijze

Onbehoorlijk bestuur

Reclamant is van mening dat bij het ontwerpproces van dit bestemmingsplan sprake is van onbehoorlijk bestuur, wat volgens reclamant blijkt uit het feit dat met het ontwerpbestemmingsplan geen rekening is gehouden met de belangen van omwonenden en een zorgvuldige belangenafweging en deugdelijke motivering van deze afweging op basis van een gedegen onderzoek naar de gevolgen van het realiseren van dit ontwerpbestemmingsplan niet heeft plaatsgebonden.

Gebrekkige communicatie/overleg door initiatiefnemer met belanghebbenden

Reclamant geeft aan dat nieuwe bestemmingsplannen besproken dienen te worden met belanghebbenden. Reclamant geeft aan van de gemeente Veldhoven nooit vernomen te hebben wat de exacte plannen waren en daarom als belanghebbenden niet bij hebben kunnen dragen aan het komen tot een passend plan door daarvoor geschikte maatregelen voor te stellen.

Reclamant vindt dit onacceptabel, omdat hen hierdoor de kans ontnomen is om tijdig de juiste informatie in te winnen over de effecten van het plan en de juiste expertise in te winnen om tot een voor iedereen passende oplossing te komen.

Leefbaarheid / afbreuk leefomgeving

Reclamant is van mening dat het plan door het aanleggen van extra rijbanen / wegen afbreuk doet aan de leefomgeving omdat er volgens reclamant groen, dat komt te vervallen onvoldoende wordt gecompenseerd, terwijl het groen in de betreffende wijk reeds schaars is. Door het wegvallen van de groene omgevingen aan de snelweg verdwijnen de laatste parkachtige omgevingen, waarnaar veel omwonenden geregeld uitwijken om rust te vinden en lekker te wandelen.

Reclamant is van mening dat bovenstaande punten erop duiden dat er serieuze tekortkomingen aanwezig zijn in het plan en dat er onvoldoende rekening is gehouden met de leefbaarheid en verzoekt de gemeente om afbreuk van de leefomgeving tegen te houden of adequaat te compenseren in de directe omgeving.

Geluidhinder/niet voldoen aan geluidsrichtlijnen

Reclamant stelt dat in het ontwerpbestemmingsplan ten onrechte is geconcludeerd dat het realiseren van de plannen niet zal leiden tot extra geluidhinder en dat wordt voldaan aan de geluidsnormen, omdat er gegevens zouden zijn die lijken te bevestigen dat er wel sprake is van (extra) geluidhinder, maar waarmee niet is gerekend. Daarnaast is volgens reclamant ten onrechte geen rekening gehouden met geluidsrichtlijnen die opgesteld zijn door VNG, waarin wordt gesproken over minimale afstanden van geluidsbronnen tot beschermde bestemmingen, zoals woningen. Reclamant stelt dat aangezien de activiteiten die met dit plan mogelijk worden gemaakt vrij kort achter de schutting van reclamant zullen plaatsvinden en er daarnaast geen maatregelen zijn getroffen om hinder te voorkomen, de woning van reclamant onvoldoende wordt beschermd. Daarnaast stelt reclamant dat het onderdeel geluid zeer minimaal is onderzocht en onderbouwd en dat ten onrechte geen rekening is gehouden met de richtlijn van de VNG en de werkelijke gevolgen van het voorgestelde ontwerp en het ontwerpbestemmingsplan.

Lichtoverlast

Reclamant concludeert dat het onduidelijk is of er extra lichtpunten zullen worden gecreëerd op het stuk Kempenbaan achter hun perceel en is van mening dat eventuele extra lichten direct impact zullen hebben op hun leefomgeving. Reclamant stelt dat er reeds sprake is van forse lichtvervuiling en dat het toevoegen van extra lichtbronnen dit zou verergeren. Reclamant is van mening dat het opstellen van richtlijnen over de plaatsing en richting van het licht deel kunnen uitmaken van de oplossing.

Wateroverlast/afwatering

Reclamant geeft aan dat het maaiveld in de tuin een stuk lager ligt dan het maaiveld bij de woning en de weg en vreest dat met het doorgaan van de plannen afwatering mogelijk een issue kan worden. Dit omdat door verharding en mogelijke extremere weersomstandigheden in de nabije toekomst, fikse regenbuien tot overstromingen zullen leiden en water door de aanwezige afvoerinstallaties niet voldoende afgevoerd kan worden, wat tot wateroverlast in de tuin van reclamant tot gevolg kan hebben. Reclamant geeft daarnaast aan dat de plannen mogelijk invloed hebben op de stand van het grondwater en afwatering bij hevige regenval of mogelijk in andere voorkomende gevallen, vanwege de extra verharding van flinke delen in de directe omgeving. Reclamant stelt dat er bij de huidige plannen onvoldoende rekening is gehouden met wateroverlast en de hiervoor genoemde ontwikkelingen en dat er geen voorzieningen zijn getroffen om mogelijke gevolgen hiervan in te perken. Het plan moet hier op aangepast worden.

Kwaliteit van wonen

Reclamant geeft aan dat mede door voorgaande punten de kwaliteit van wonen ten gevolge van de voorgestelde plannen enorm achteruit gaat, waardoor zij minder kunnen genieten van het huis en de tuin. Reclamant merkt op dat er geen beschermende voorzieningen worden getroffen om dit tegen te gaan en dat zij niet gecompenseerd worden hiervoor.

Onjuiste voorstelling van zaken (maaiveld, 3d tekeningen/bomen, leefbaarheid omgeving)

Reclamant is van mening dat het gepresenteerde plan geen recht doet aan de werkelijke situatie en realisatie. Dit omdat er sprake zou zijn van allerlei trucs om het plan beter te presenteren, waardoor de overlast minder lijkt te zijn.

Reclamant stelt dat de plannen aangepast dienen te worden en gegevens geverifieerd moeten worden en onderzoeken opnieuw en grondig uitgevoerd moeten worden om tot een juiste voorstelling van zaken te komen en dat vanuit deze voorstelling en op basis van deze voorstelling van zaken de onderzoeken en metingen alsnog/opnieuw uit te voeren. Op basis van die resultaten zou de haalbaarheid van het plan getoetst en eventueel aangepast moeten worden.

Afsluiting

Reclamant is van mening dat bovenstaande punten ertoe hebben geleid dat het ontwerpbestemmingsplan onzorgvuldig is voorbereid, dat er geen adequate belangenafweging en deugdelijke motivering heeft plaatsgevonden en het gebaseerd is op een onjuiste voorstelling van zaken en daardoor niet de nodige onderzoeken zijn verricht e/o toegepast, geen rekening is gehouden met de van toepassing zijnde richtlijnen en overlast. Reclamant stelt dat dit ertoe zal leiden dat de woning van reclamant onvoldoende bescherming is toebedeeld.

Naar aanleiding van bovenstaande argumenten en dan met name leefbaarheid en geluid, verzoeken reclamanten dan ook met inachtneming van hun zienswijze het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen en de voorgelegde plannen en het ontwerp niet goed te keuren.

Indien de plannen toch doorgang vinden, verzoeken reclamanten met inachtneming van de hiervoor gegeven argumentatie het ontwerpbestemmingsplan zodanig gewijzigd vast te stellen en de plannen pas goed te keuren wanneer er in zijn totaliteit dermate concrete aanpassingen gedaan zijn dat:

- Er geen of in aanzienlijk mindere mate sprake is van (met name geluids)hinder, bijvoorbeeld door het aanleggen van adequate voorzieningen;
- De bescherming van de woning van reclamanten, hun woongenot en hun rechten worden gegarandeerd en;
- De bestaande (groene) leefomgeving en leefbaarheid van onze wijk wordt behouden e/o adequaat gecompenseerd.

4.1.3 Reactie gemeente

Onbehoorlijk bestuur

Het te bereiken doel voor het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerpplan is het verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijventerrein de Run. Om dit te bereiken wordt onder ander de Kempenbaan aangepast. Uiteraard dient de gemeente bij een dergelijke ontwikkeling rekening te houden met alle belangen in het gebied. Een deel van deze belanghebbenden zijn de bewoners wonend nabij de Kempenbaan. Het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerpplan mogen niet leiden tot onevenredige benadeling voor deze belanghebbenden. Volgens ons is hier ook geen sprake van. Bij de totstandkoming van de stukken heeft een zorgvuldige belangenafweging plaatsgevonden op basis van diverse wettelijk verplichte onderzoeken. Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van de stukken. Wij zijn dan ook niet van mening dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur.

Gebrekkige communicatie/ overleg door initiatiefnemer met belanghebbende

De gemeente is sinds een aantal jaren voornemens om de bereikbaarheid op met name de Kempenbaan te verbeteren. In januari 2019 is het eerste voorlopig ontwerp van de weg getoond aan alle geïnteresseerden tijdens een informatie-avond. Het voorlopige ontwerp is uiteindelijk omgezet in een concept definitief ontwerpplan en er is ook een ontwerpbestemmingsplan opgesteld. Wij hebben bewoners en ondernemers in het gebied hierover een aantal keer geïnformeerd via 2 brieven (zomer 2020), publicatie in het weekblad en via de website. Het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerpplan zijn gepresenteerd aan belanghebbenden op een informatieavond in september 2020. Tevens hebben de stukken ter inzage gelegen (ontwerpbestemmingsplan op grond van de Wet ruimtelijke ordening en het ontwerpplan op basis van de gemeentelijke inspraakverordening).

De gemeente is van mening dat ten onrechte wordt opgemerkt dat er geen inspraak mogelijkheden zijn geweest of overleg heeft plaatsgevonden door de gemeente met direct belanghebbenden. De gemeente heeft omwonenden in kennis gesteld van het ontwerpbestemmingsplan middels een publicatie in het gemeentebblad en heeft omwonenden de kans gegeven zienswijzen in te dienen op zowel het bestemmingsplan als het wegontwerp en heeft daarmee voldaan aan de wettelijke vereisten. Daarnaast is de omgeving zoals hiervoor beschreven op diverse momenten en op diverse manieren geïnformeerd.

Leefbaarheid / afbreuk leefomgeving

Door de ontwikkelingen aan de Kempenbaan hebben groengebieden gedeeltelijk plaats moeten maken voor wegen en verkeer. Het gedeelte waar reclamant mogelijk op doelt is de bypass ten noordoosten van het plangebied. Deze plek wordt in de huidige situatie veel gebruikt voor ommetjes. Echter is de Kempenbaan een belangrijke ontsluitingsweg op een bedrijventerrein waar nu (te) veel verkeersbewegingen zijn. De nieuwe inrichting leidt het verkeer in goede banen, verbetert de doorstroming, maar hiervoor zijn wel enkele maatregelen genomen, zoals bijvoorbeeld deze bypass. Dit is een concessie die in dit geval nadelig is voor groen.

Hiertegenover staat een betere toegankelijkheid van voor wandelaar en fietser. De nieuw te ontwikkelen ongelijkvloerse kruising (ministation) biedt voor wandelaars en fietsers een vriendelijke onderdoorgang van de Kempenbaan. Het gebied aan de Gender (achter "t Techniekhuis/ Run 2000) wordt beter bereikbaar en kan hierdoor onderdeel vormen van een ommetje. In het ontwerp voor Kempenbaan-Oost is er rekening mee gehouden dat in een later stadium een wandelpad langs de Gender kan worden doorgetrokken.

Er moeten voor de nieuwe inrichting ruim 100 bomen worden gekapt, maar als compensatie daarvoor worden ruim 150 bomen aangeplant, in de vorm van nieuwe bomenrijen en de versterking van bestaande structuren. Het doel is overigens niet het *aantal* bomen maar de kwaliteit van de bomen. Door de bomen een duurzame standplaats te geven is het mogelijk om te ontwikkelen naar een volwassen boom of boomstructuur.

Geluidhinder/niet voldoen aan geluidsrichtlijnen

De geluidbelasting zal ten gevolge van de fysieke wijziging nergens met meer dan 1 dB toenemen. De geluidbelasting ten gevolge van de Provincialeweg en Oranje Nassaulaan (die in het onderzoek zijn beschouwd als één doorlopende weg) neemt af door het wegnemen van de verbinding tussen de Provincialeweg en de Run 1100 / Kempenbaan. Om het effect van de wijziging van de wegen op de geluidbelasting in kaart te brengen, is de geluidbelasting in de huidige situatie (2020) vergeleken met de toekomstige geluidbelasting (2032). De verkeersintensiteiten zijn aangeleverd door het bedrijf Bonotraffics. De prognoses zijn toegelicht in de rapportage "Kempenbaan-Oost – Verkeersberekening BBMA-model t.b.v. milieuonderzoek" met datum 3 april 2020. Hierin is rekening gehouden met het verkeer in de plansituatie en de autonome groei.

Deze zienswijze en andere zienswijzen over het aspect 'geluid' hebben ertoe geleid dat er opnieuw is gekeken naar het akoestisch rapport (d.d. 10 augustus 2020) zoals dat bij het ontwerpbestemmingsplan in september-oktober 2020 ter inzage heeft gelegen.

In december 2020 is geconcludeerd dat in het akoestisch rapport van augustus 2020 geen rekening is gehouden met een eerdere aanpassing van het Reken- en Meetvoorschrift 2012. Deze aanpassing had een effect op de rekenresultaten bij wegen van 70 km/uur en meer, zoals de Kempenbaan. Volgens dit Reken- en Meetvoorschrift moet bij een geluidbelasting van 57 dB een aftrek van 4 dB worden toegepast en bij een geluidbelasting van 58 dB of meer een aftrek van 2 dB. Bij woningen waarop de geluidbelasting in de praktijk slechts beperkt werd verhoogd, kon hierdoor rekenkundig (door het moeten toepassen van een andere aftrek) toch een aanzienlijk hogere geluidbelasting ontstaan. Dit kon tot gevolg hebben dat woningen waarbij de geluidbelasting beperkt (enkele tienden van een dB) werd verhoogd, rekenkundig toch sprake was van een verhoging van meer dan 1,5 dB en dus van een reconstructie effect in de zin van de Wet geluidhinder. Dit was hoogstwaarschijnlijk niet wat de wetgever met de aanpassing had bedoeld.

In april 2021 is het Reken- en Meetvoorschrift 2012 op dit onderdeel door het Ministerie aangepast en is het ongewenste effect van de aanpassing teruggedraaid. Door deze aanpassing is het rapport van 10 augustus vorig jaar met terugwerkende kracht correct en blijven de rekenresultaten voor geluid ongewijzigd. Er blijft derhalve geen sprake van een reconstructie op basis van de Wet geluidhinder, omdat de geluidsbelasting niet meer toeneemt dan 2dB ten opzichte van de huidige situatie.

Bestudering van het rapport heeft wel uitgewezen dat een aantal weergaven/tekeningen niet geheel correct was in het rapport van augustus 2020. Deze zijn aangepast en weergegeven in de nieuwe versie van het akoestisch rapport d.d. 22 maart 2021. Dit rapport wordt bij de vastgestelde versie van het bestemmingsplan gevoegd en vervangt het rapport van augustus 2020.

Los van deze ingediende zienswijze (en ook andere zienswijzen in deze nota die gaan over het aspect geluid), is ambtshalve nader gekeken naar het huidige woon- en leefklimaat voor de woningen nabij de Kempenbaan. Er is onderzocht wat er binnen dit project gedaan kan worden om dit te verbeteren. Het is de gemeente bekend dat omwonden overlast ervaren van het steeds toenemende verkeer op de Kempenbaan. Onderzocht is daarom, hoewel hiertoe geen wettelijke verplichting voor is, of het mogelijk en zinvol is om tijdens de reconstructie van de Kempenbaan Oost maatregelen te nemen aan de weg zelf die bij kunnen dragen aan een geluidsreductie. Hieruit is gebleken dat het een meerwaarde is als op een aantal delen van de Kempenbaan, "stil" asfalt wordt gelegd. (zie weergave achterin in dit document). Door de aanleg van dit type asfalt neemt de geluidsbelasting niet verder toe voor meerdere woningen gelegen nabij de Kempenbaan ten opzichte van de huidige situatie, ook al is er een toename van verkeer. Dit geldt onder andere voor de woning van reclamant.

Deze aanpassingen aan de weg vormen geen onderdeel van het bestemmingsplan, maar worden meegenomen in het nog door het college vast te stellen ontwerpplan 'Kempenbaan Oost'.

Uit de zienswijze van reclamant wordt niet geheel duidelijk welke voorschriften van de VNG er worden bedoeld, maar uit de omschrijving van reclamant lijkt te kunnen worden afgeleid dat dit de 'Handreiking bedrijven en milieuzonering betreft. De VNG-publicatie bedrijven en milieuzoneringen geeft een beoordelingskader voor bedrijven (vestiging van een bedrijf) in de buurt van gevoelige bestemmingen (waaronder woningen). Hieronder valt dan ook het geluid dat afkomstig is van een inrichting en niet het geluid ten gevolge van wegverkeer. Er worden geen nieuwe bedrijven mogelijk gemaakt binnen het huidige bestemmingsplan. Hiermee is het vestigen van een bedrijf binnen het bestemmingsplan "Kempenbaan-Oost 2020" niet mogelijk. De VNG-publicatie is hierdoor niet van toepassing op dit bestemmingsplan en het daarbij behorend akoestisch onderzoek.

Lichtoverlast

Wat betreft het aspect lichtoverlast wordt opgemerkt dat aan de voorzijde van de woning van reclamant (Provincialeweg) geen nieuwe lichtpunten zijn voorzien. Vanuit de Kempenbaan leidt het eventueel plaatsen van nieuwe lichtpunten niet tot significante lichthinder. Enerzijds vanwege de afstand van het perceel van reclamant tot de weg, anderzijds omdat de woning (en tuin van reclamant) worden

afgeschermd van de weg door een bomenrij. Een definitief lichtplan zal nog gemaakt worden en maakt nu geen onderdeel uit van het ontwerpbestemmingsplan danwel het ontwerpplan.

Wateroverlast/afwatering

Eventuele wateroverlast is onderzocht middels een watertoets die is bijgevoegd bij het bestemmingsplan. Uit de watertoets blijkt dat de aanpassingen aan de weg niet leiden tot een toename van wateroverlast of overlast ten gevolge van afwatering. Er is namelijk sprake van een hydrologisch neutraal ontwerp. Dit is geborgd door het treffen van de volgende voorzieningen:

- aanbrengen van waterbergende fundering onder de rijbaan;
- afvoer van water naar (bestaande en nieuwe) bermen, greppels, wadi's en poelen;
- afvoer van water via (waterbergende) HWA-riolering;

Bij de nadere uitwerking van het ontwerp zal rekening worden gehouden met eventuele hoogteverschillen. Hierbij wordt directe afwatering naar percelen van derden voorkomen.

Kwaliteit van wonen

Hoewel de onderzoeken aantonen dat er nog steeds sprake is van een goed woon- en leefklimaat en er wettelijk geen maatregelen hoeven te worden genomen inzake het aspect geluid, hebben wij ervoor gekozen om toch op een aantal onderdelen van de Kempenbaan geluidsreducerend asfalt te leggen. Verwezen wordt hier naar onze reactie hierboven onder het kopje '*Geluidshinder/ niet voldoen aan richtlijnen*'.

Onjuiste voorstelling van zaken (maaiveld, 3d tekeningen/bomen, leefbaarheid omgeving)

Het wegontwerp is op een juiste manier gerepresenteerd en er is geen sprake van een onjuiste weergave van de voorgenomen plannen. De relevante onderzoeken zijn getoetst aan de betreffende wet- en regelgeving. De voorkeursgrenswaarde wordt niet overschreden vanwege de Bypass, de Provincialeweg, Oranje Nassaulaan en De Run 3100.

Wij realiseren ons dat een omvangrijk project als Kempenbaan Oost een impact heeft op de omgeving. Dat is een van de redenen geweest waarom wij hebben besloten om inzake het aspect geluid, extra maatregelen te nemen aan het wegdek van de Kempenbaan. Wij verwijzen hier voor het uitgebreide antwoord op dit punt naar onze reactie onder het kopje '*Geluidshinder/niet voldoen aan geluidsrichtlijnen*'.

Afsluiting / onbehoorlijk bestuur

Op basis van de bovenstaande beantwoording kan worden geconcludeerd dat de relevante zaken omtrent het plan op een juiste manier inzichtelijk zijn gemaakt en er sprake is geweest van een gedegen belangenafweging. De gemeente heeft daarnaast voldaan aan de wettelijke vereisten ten aanzien van inspraak. Tevens zijn er meerdere communicatiemomenten geweest middels 2 informatieavonden, brieven, publicaties in weekblad en informatie op de website. Er is ons inziens dan ook geen sprake geweest van onbehoorlijk bestuur.

4.1.4 Conclusie

Ontwerpplan

Ambtshalve wordt het ontwerpplan op een onderdeel aangepast, inhoudende dat op een aantal wegvlakken van de Kempenbaan stil asfalt wordt gerealiseerd.

Bestemmingsplan

Deze zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. De aangepaste versie van het akoestisch rapport d.d. 22 maart 2021 wordt in het bestemmingsplan opgenomen.

De overige punten van reclamant leiden niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

4.2.1 Reclamant 2, registratienummer 20.16918

4.2.2. Inhoud zienswijze

Geluid

Reclamant ziet graag dat door de gemeente geluidsreducerende maatregelen worden getroffen door de gemeente in het wegontwerp. Omdat het gedeelte van de Kempenbaan tussen De Run 1100 en De Run 3100 veel overlast veroorzaakt aan de achterzijde van de woningen aan de Provinciale weg 118 t/m 142. Reclamant merkt op dat de bestaande geluidsbelasting reeds boven de wettelijke streefwaarde zijn gelegen. Reclamant geeft aan dat reconstructie van de Kempenbaan een uitgelezen kans is om de overlast te reduceren. Reclamant geeft hierbij aan dat gedacht kan worden aan maatregelen als geluidsreducerend asfalt of nog liever een geluidsscherm/wal.

Reclamant geeft aan dat er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en is van mening dat in paragraaf 4.5 "Geluid" van de toelichting van het bestemmingsplan ten onrechte geconcludeerd is dat er voor de fysieke aanpassingen aan de Kempenbaan geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet Geluidhinder. Deze conclusie is gebaseerd op het feit dat de aanpassing niet zorgt voor een verhoging van de geluidbelasting van 2 dB of meer. Reclamant is van mening dat uit het Akoestisch onderzoek genaamd "Veldhoven, Kempenbaan Oost, Akoestisch onderzoek (reconstructie en goede ruimtelijke ordening)" definitief revisie 02 gedateerd 10 augustus 2020 (Antea Group) blijkt dat er sprake is van een geluidstoename van meer dan 2 dB voor de woningen aan de Provincialeweg 122, 126 en 130. Het betreft volgens de reclamant de volgende toetspunten:

Provincialeweg 122 Veldhoven [6]	TP-1056_B
Provincialeweg 126 Veldhoven [3]	TP-1063_B
Provincialeweg 126 Veldhoven [5]	TP-1065_A
Provincialeweg 126 Veldhoven [5]	TP-1065_B
Provincialeweg 130 Veldhoven [2]	TP-1071_B

Reclamant is van mening dat uit het onderzoek blijkt dat het verschil exact 2 dB lager uitvalt dan dat volgens de calculatie zou moeten zijn.

Op basis van bovenstaande constatering stelt reclamant dat de gemeente wettelijk verplicht was om geluidreducerende maatregelen te onderzoeken. Reclamant ziet vanwege de hoogte van de geluidbelasting van de Kempenbaan op de panden Provincialeweg 118 t/m 142 (even nummers) graag dat er geluidreducerende maatregelen worden toegepast in het ontwerp.

Reclamant geeft daarnaast aan graag geïnformeerd te worden over de bodemfactor die is toegepast in Geomilieu op het bodemgebied gelegen tussen de Kempenbaan, de Run 3100 en Provincialeweg (bedrijventerrein en woningen). Reclamant vermoedt namelijk dat er ten onrechte een bodemfactor 1,0 is toegepast en dat dit in de berekening heeft geleid tot een onderschatting van de geluidbelasting op de woningen aan de provincialeweg 112-142.

Verkeersituatie

Reclamant geeft aan dat het in het nieuwe ontwerp nog steeds lijkt of de Provincialeweg op het kruispunt Provincialeweg-De Run 3100 de doorgaande route is. Dit terwijl de bij de doorgaande route in het ontwerp deze afbuigt van de Provincialeweg naar De Run 3100. Dit levert gevaarlijke keersituaties op volgens reclamant. Laatstgenoemde stelt het volgende voor:

- a. Duidelijk maken dat de nieuwe doorgaande route voor gemotoriseerd verkeer van de Provincialeweg naar De Run 3100 gaat.
- b. Hierbij moet rekening worden gehouden dat de doorgaande route voor fietsverkeer nog wel rechtdoor gaat over de Provincialeweg.
- c. Van het stuk Provincialeweg tussen de Run 3100 en de Oranje-Nassaulaan zou een 30km-zone gemaakt kunnen worden.

4.2.3 Reactie gemeente

Geluid

Deze zienswijze en andere zienswijzen over het aspect 'geluid' hebben ertoe geleid dat er opnieuw is gekeken naar het akoestisch rapport (d.d. 10 augustus 2020) zoals dat bij het ontwerpbestemmingsplan in september-oktober 2020 ter inzage heeft gelegen.

In december 2020 is geconcludeerd dat in het akoestisch rapport van augustus 2020 geen rekening is gehouden met een eerdere aanpassing van het Reken- en Meetvoorschrift 2012. Deze aanpassing had een effect op de rekenresultaten bij wegen van 70 km/uur en meer, zoals de Kempenbaan. Volgens dit Reken- en Meetvoorschrift moet bij een geluidbelasting van 57 dB een aftrek van 4 dB worden toegepast en bij een geluidbelasting van 58 dB of meer een aftrek van 2 dB. Bij woningen waarop de geluidbelasting in de praktijk slechts beperkt werd verhoogd, kon hierdoor rekenkundig (door het moeten toepassen van een andere aftrek) toch een aanzienlijk hogere geluidbelasting ontstaan. Dit kon tot gevolg hebben dat woningen waarbij de geluidbelasting beperkt (enkele tienden van een dB) werd verhoogd, rekenkundig toch sprake was van een verhoging van meer dan 1,5 dB en dus van een reconstructie effect in de zin van de Wet geluidhinder. Dit was hoogstwaarschijnlijk niet wat de wetgever met de aanpassing had bedoeld.

In april 2021 is het Reken- en Meetvoorschrift 2012 op dit onderdeel door het Ministerie aangepast en is het ongewenste effect van de aanpassing teruggedraaid. Door deze aanpassing is het rapport van 10 augustus vorig jaar met terugwerkende kracht correct en blijven de rekenresultaten voor geluid ongewijzigd. Er blijft derhalve geen sprake van een reconstructie op basis van de Wet geluidhinder, omdat de geluidsbelasting niet meer toeneemt dan 2dB ten opzichte van de huidige situatie.

Bestudering van het rapport heeft wel uitgewezen dat een aantal weergaven/tekeningen niet geheel correct was in het rapport van augustus 2020. Deze zijn aangepast en weergegeven in de nieuwe versie van het akoestisch rapport d.d. 22 maart 2021. Dit rapport wordt bij de vastgestelde versie van het bestemmingsplan gevoegd en vervangt het rapport van augustus 2020.

Over de bodemfactor kan het volgende gezegd worden. Bij geluidonderzoeken wordt gebruik gemaakt van een bodemfactor om te bepalen of de ondergrond hard of zacht is. Dit heeft effect op het overbrengen van geluid van bron naar ontvanger en het effect hiervan wordt meegenomen in een akoestische berekening. Op basis van het reken- en meetvoorschrift zijn er akoestisch harde en zachte ondergronden met een bodemfactor tussen de 0,0 (hard, zoals wegen en water) en 1,0 (zacht, zoals grasland, tuin of park). Er is in het akoestisch model uitgegaan van een standaard bodemfactor van 0,8. Dit wil zeggen dat de bodem zacht is, maar er ook rekening is gehouden met enige verharding in bijvoorbeeld tuinen, zoals een tuinpad. Vervolgens zijn alle harde bodemgebieden met een bodemfactor van 0,0 toegevoegd. Dit betreffen onder andere de wegen, water en bedrijventerreinen. In bijlage 1 van het onderzoek is op een kaart opgenomen welke delen in de huidige situatie als hard zijn meegenomen en welke delen als zacht, in bijlage 2 is een kaart opgenomen voor de toekomstige situatie. Het benoemde gebied in de zienswijze is in het onderzoek bijna volledig meegenomen als akoestisch harde ondergrond. De berekeningen zijn hiermee juist uitgevoerd. In de rapportage stond dat er gerekend is met bodemfactor 1,0. Ook op dit punt is de rapportage aangepast.

Los van deze ingediende zienswijze (en ook andere zienswijzen in deze nota die gaan over het aspect geluid), is ambtshalve nader gekeken naar het huidige woon- en leefklimaat voor de woningen nabij de Kempenbaan. Er is onderzocht wat er binnen dit project gedaan kan worden om dit te verbeteren. Het is de gemeente bekend dat omwonden overlast ervaren van het steeds toenemende verkeer op de Kempenbaan. Onderzocht is daarom, hoewel hiertoe geen wettelijke verplichting voor is, of het mogelijk en zinvol is om tijdens de reconstructie van de Kempenbaan Oost maatregelen te nemen aan de weg zelf die bij kunnen dragen aan een geluidsreductie. Hieruit is gebleken dat het een meerwaarde is als op een aantal delen van de Kempenbaan, "stil" asfalt wordt gelegd. (zie weergave achterin in dit document). Door de aanleg van dit type asfalt neemt de geluidsbelasting niet verder toe voor meerdere woningen gelegen nabij de Kempenbaan ten opzichte van de huidige situatie, ook al is er een toename van verkeer. Dit geldt onder andere voor de woning van reclamant.

Verkeerssituatie

De gedachte achter het ontwerpplan is dat het doorgaande verkeer over de Provincialeweg wordt beperkt. Om deze reden gaan wij de Provincialeweg tussen de Oranje-Nassaulaan en de Run 1000 volledig afsluiten. Bestemmingsverkeer vanuit de omgeving Provincialeweg kan dan via De Run 3100 of De Run 5300 de Kempenbaan bereiken. Wij hebben er bewust voor gekozen om de verkeersconstructie op het kruispunt Provincialeweg - De Run 3100 niet aan te passen. De belangrijkste reden hiervoor is dat de Provincialeweg nog wel een doorgaande route blijft voor het fietsverkeer. Het fietsverkeer willen we daarom in de voorrang houden en dan kunnen we het kruispunt niet aanpassen. Om het fietsverkeer tussen Eindhoven en Veldhoven – Dorp voorrang te blijven geven, kunnen we de voorrang situatie niet aanpassen. Wel gaan we de doorgaande route van de Provincialeweg naar De Run 3100 benadrukken door bewegwijzering op het kruispunt te zetten met de aanduiding 'Doorgaand verkeer' in de richting van De Run 3100. Hiervoor hebben wij onlangs een wegwijzer geplaatst op het kruispunt Provincialeweg – De Run 3100.

Wij snappen de suggestie om van het weggedeelte van de Provincialeweg tussen De Run 3100 en de Oranje Nassaulaan een 30 km/h zone te maken. Echter, we hebben ervoor gekozen om dit werk op dit moment nog niet uit te voeren. In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) zal de gehele Provincialeweg bij een grootschalige integrale herinrichting wél een 30 km/h weg worden. Dit zal plaatsvinden op het moment dat groot onderhoud ter plaatse nodig is aan het riool of de kabels en leidingen.

4.2.4 Conclusie

Ontwerp

De zienswijze leidt niet tot aanpassingen aan het ontwerpplan.

Ambtshalve wordt het ontwerpplan 'Kempenbaan Oost' op een onderdeel aangepast, inhoudende dat op een aantal wegvlakken van de Kempenbaan stil asfalt wordt gerealiseerd.

Bestemmingsplan

Deze zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. De aangepaste versie van het akoestisch rapport d.d. 22 maart 2021 wordt in het bestemmingsplan opgenomen.

4.3.1 Reclamant 3, registratienummer 20.16340

4.3.2 Inhoud zienswijze

Geluid

Reclamant ziet graag dat door de gemeente reluidsreducerende maatregelen worden getroffen door de gemeente in het wegontwerp. Omdat de geluidsbelasting van de Kempenbaan op de woonhuizen aan de provinciale weg nu al erg hoog is en veel overlast aan de achterzijde van haar woning veroorzaakt. Reclamant merkt op dat de bestaande geluidsbelasting reeds boven de wettelijke streefwaarde zijn gelegen.

Daarnaast merkt reclamant op dat de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) op 10 oktober 2018 nieuwe gezondheidkundige richtlijnen voor omgevingsgeluid heeft gepubliceerd en dat het RIVM naar aanleiding van deze richtlijnen heeft aanbevolen het gezondheidsbelang zwaarder mee te wegen in het beleid over omgevingsgeluid.

Reclamant geeft aan dat reconstructie van de Kempenbaan een uitgelezen kans is om de overlast te reduceren. Reclamant geeft hierbij aan dat gedacht kan worden aan maatregelen als; geluidsreducerend asfalt of een geluidsschermen (eventueel aangevuld met bomen).

Verkeerssituatie

Reclamant geeft aan dat het in het nieuwe ontwerp nog steeds lijkt of de Provincialeweg op het kruispunt Provincialeweg-De Run 3100 de doorgaande route is. Dit terwijl de bij de doorgaande route in het ontwerp deze afbuigt van de Provincialeweg naar De Run 3100. Dit levert gevaarlijke keersituaties op volgens reclamant. Laatstgenoemde stelt het volgende voor:

- a. Duidelijk maken dat de nieuwe doorgaande route voor gemotoriseerd verkeer van de Provincialeweg naar De Run 3100 gaat.
- b. Hierbij moet rekening worden gehouden dat de doorgaande route voor fietsverkeer nog wel rechtdoor gaat over de Provincialeweg.
- c. Van het stuk Provincialeweg tussen de Run 3100 en de Oranje-Nassaulaan zou een 30km-zone gemaakt kunnen worden.

4.3.3 Reactie gemeente

Geluid

Deze zienswijze en andere zienswijzen over het aspect 'geluid' hebben ertoe geleid dat er opnieuw is gekeken naar het akoestisch rapport (d.d. 10 augustus 2020) zoals dat bij het ontwerpbestemmingsplan in september-oktober 2020 ter inzage heeft gelegen.

In december 2020 is geconcludeerd dat in het akoestisch rapport van augustus 2020 geen rekening is gehouden met een eerdere aanpassing van het Reken- en Meetvoorschrift 2012. Deze aanpassing had een effect op de rekenresultaten bij wegen van 70 km/uur en meer, zoals de Kempenbaan. Volgens dit Reken- en Meetvoorschrift moet bij een geluidbelasting van 57 dB een aftrek van 4 dB worden toegepast en bij een geluidbelasting van 58 dB of meer een aftrek van 2 dB. Bij woningen waarop de geluidbelasting in de praktijk slechts beperkt werd verhoogd, kon hierdoor rekenkundig (door het moeten toepassen van een andere aftrek) toch een aanzienlijk hogere geluidbelasting ontstaan. Dit kon tot gevolg hebben dat woningen waarbij de geluidbelasting beperkt (enkele tienden van een dB) werd verhoogd, rekenkundig toch sprake was van een verhoging van meer dan 1,5 dB en dus van een reconstructie effect in de zin van de Wet geluidhinder. Dit was hoogstwaarschijnlijk niet wat de wetgever met de aanpassing had bedoeld.

In april 2021 is het Reken- en Meetvoorschrift 2012 op dit onderdeel door het Ministerie aangepast en is het ongewenste effect van de aanpassing teruggedraaid. Door deze aanpassing is het rapport van 10 augustus vorig jaar met terugwerkende kracht correct en blijven de rekenresultaten voor geluid ongewijzigd. Er blijft derhalve geen sprake van een reconstructie op basis van de Wet geluidhinder, omdat de geluidsbelasting niet meer toeneemt dan 2dB ten opzichte van de huidige situatie.

Bestudering van het rapport heeft wel uitgewezen dat een aantal weergaven/tekeningen niet geheel correct was in het rapport van augustus 2020. Deze zijn aangepast en weergegeven in de nieuwe versie van het akoestisch rapport d.d. 22 maart 2021. Dit rapport wordt bij de vastgestelde versie van het bestemmingsplan gevoegd en vervangt het rapport van augustus 2020.

Los van deze ingediende zienswijze (en ook andere zienswijzen in deze nota die gaan over het aspect geluid), is ambtshalve nader gekeken naar het huidige woon- en leefklimaat voor de woningen nabij de Kempenbaan. Er is onderzocht wat er binnen dit project gedaan kan worden om dit te verbeteren. Het is de gemeente bekend dat omwonden overlast ervaren van het steeds toenemende verkeer op de Kempenbaan. Onderzocht is daarom, hoewel hiertoe geen wettelijke verplichting voor is, of het mogelijk en zinvol is om tijdens de reconstructie van de Kempenbaan Oost maatregelen te nemen aan de weg zelf die bij kunnen dragen aan een geluidsreductie.

Hieruit is gebleken dat het een meerwaarde is als op een aantal delen van de Kempenbaan, "stil" asfalt wordt gelegd. (zie weergave achterin in dit document). Door de aanleg van dit type asfalt neemt de geluidsbelasting niet verder toe voor meerdere woningen gelegen nabij de Kempenbaan ten opzichte van de huidige situatie, ook al is er een toename van verkeer. Dit geldt onder andere voor de woning van reclamant.

Verkeerssituatie

De gedachte achter het ontwerpplan is dat het doorgaande verkeer over de Provincialeweg wordt beperkt. Om deze reden gaan wij de Provincialeweg tussen de Oranje-Nassaulaan en de Run 1000 volledig afsluiten. Bestemmingsverkeer vanuit de omgeving Provincialeweg kan dan via De Run 3100 of De Run 5300 de Kempenbaan bereiken. Wij hebben er bewust voor gekozen om de verkeersconstructie op het kruispunt Provincialeweg - De Run 3100 niet aan te passen. De belangrijkste reden hiervoor is dat de Provincialeweg nog wel een doorgaande route blijft voor het fietsverkeer. Het fietsverkeer willen we daarom in de voorrang houden en dan kunnen we het kruispunt niet aanpassen. Wel gaan we de doorgaande route van de Provincialeweg naar De Run 3100 benadrukken door bewegwijzering op het kruispunt te zetten met de aanduiding 'Doorgaand verkeer' in de richting van De Run 3100. Hiervoor hebben wij onlangs een wegwijzer geplaatst op het kruispunt Provincialeweg - De Run 3100.

Wij snappen de suggestie om van het weggedeelte van de Provincialeweg tussen De Run 3100 en de Oranje Nassaulaan een 30 km/h zone te maken. Echter, we hebben ervoor gekozen om dit werk op dit moment nog niet uit te voeren. In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) zal de gehele Provincialeweg bij een grootschalige herinrichting wél een 30 km/h weg worden. Dit zal plaatsvinden op het moment dat groot ondehoud ter plaatse nodig is aan het riool of de kabels en leidingen.

4.3.4 Conclusie

Ontwerp

Ambtshalve wordt het ontwerpplan 'Kempenbaan Oost' op een onderdeel aangepast, inhoudende dat op een aantal wegvlakken van de Kempenbaan stil asfalt wordt gerealiseerd.

Bestemmingsplan

Deze zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. De aangepaste versie van het akoestisch rapport d.d. 22 maart 2021 wordt in het bestemmingsplan opgenomen.

4.4.1 Reclamant 4, registratienummer 20.16381

4.4.2 Inhoud zienswijze

Reclamant is van mening dat de aanpassingen van de Kempenbaan leidt tot een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. En dat de gemeente ten onrechte de toepassing van geluidreducerende maatregelen niet heeft onderzocht. Daarnaast geeft reclamant aan dat de bestaande geluidsbelasting hoger is dan de wettelijke streefwaarden en de richtlijnen van de WHO.

Reclamant verzoekt de gemeente om geluidreducerende maatregelen te treffen ter plaatse van haar woning. Reclamant denkt daarbij aan het toepassen van geluidsreducerend asfalt, maar ziet nog liever de toepassing van een geluidsscherm/wal.

4.4.3 Reactie gemeente

Deze zienswijze en andere zienswijzen over het aspect 'geluid' hebben ertoe geleid dat er opnieuw is gekeken naar het akoestisch rapport (d.d. 10 augustus 2020) zoals dat bij het ontwerpbestemmingsplan in september-oktober 2020 ter inzage heeft gelegen.

In december 2020 is geconcludeerd dat in het akoestisch rapport van augustus 2020 geen rekening is gehouden met een eerdere aanpassing van het Reken- en Meetvoorschrift 2012. Deze aanpassing had een effect op de rekenresultaten bij wegen van 70 km/uur en meer, zoals de Kempenbaan. Volgens dit Reken- en Meetvoorschrift moet bij een geluidbelasting van 57 dB een aftrek van 4 dB worden toegepast en bij een geluidbelasting van 58 dB of meer een aftrek van 2 dB. Bij woningen waarop de geluidbelasting in de praktijk slechts beperkt werd verhoogd, kon hierdoor rekenkundig (door het moeten toepassen van een andere aftrek) toch een aanzienlijk hogere geluidbelasting ontstaan. Dit kon tot gevolg hebben dat woningen waarbij de geluidbelasting beperkt (enkele tienden van een dB) werd verhoogd, rekenkundig toch sprake was van een verhoging van meer dan 1,5 dB en dus van een reconstructie effect in de zin van de Wet geluidhinder. Dit was hoogstwaarschijnlijk niet wat de wetgever met de aanpassing had bedoeld.

In april 2021 is het Reken- en Meetvoorschrift 2012 op dit onderdeel door het Ministerie aangepast en is het ongewenste effect van de aanpassing teruggedraaid. Door deze aanpassing is het rapport van 10 augustus vorig jaar met terugwerkende kracht correct en blijven de rekenresultaten voor geluid ongewijzigd. Er blijft derhalve geen sprake van een reconstructie op basis van de Wet geluidhinder, omdat de geluidsbelasting niet meer toeneemt dan 2dB ten opzichte van de huidige situatie.

Bestudering van het rapport heeft wel uitgewezen dat een aantal weergaven/tekeningen niet geheel correct was in het rapport van augustus 2020. Deze zijn aangepast en weergegeven in de nieuwe versie van het akoestisch rapport d.d. 22 maart 2021. Dit rapport wordt bij de vastgestelde versie van het bestemmingsplan gevoegd en vervangt het rapport van augustus 2020.

Los van deze ingediende zienswijze (en ook andere zienswijzen in deze nota die gaan over het aspect geluid), is ambtshalve nader gekeken naar het huidige woon- en leefklimaat voor de woningen nabij de Kempenbaan. Er is onderzocht wat er binnen dit project gedaan kan worden om dit te verbeteren. Het is de gemeente bekend dat omwonden overlast ervaren van het steeds toenemende verkeer op de Kempenbaan. Onderzocht is daarom, hoewel hiertoe geen wettelijke verplichting voor is, of het mogelijk en zinvol is om tijdens de reconstructie van de Kempenbaan Oost maatregelen te nemen aan de weg zelf die bij kunnen dragen aan een geluidsreductie. Hieruit is gebleken dat het een meerwaarde is als op een aantal delen van de Kempenbaan, "stil" asfalt wordt gelegd. (zie weergave achterin in dit document). Door de aanleg van dit type asfalt neemt de geluidsbelasting niet verder toe voor meerdere woningen gelegen nabij de Kempenbaan ten opzichte van de huidige situatie, ook al is er een toename van verkeer. Dit geldt onder andere voor de woning van reclamant.

4.4.4 Conclusie

Ontwerpplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassingen aan het ontwerpplan.

Ambtshalve wordt het ontwerpplan op een onderdeel aangepast, inhoudende dat op een aantal wegvlakken van de Kempenbaan stil asfalt wordt gerealiseerd.

Bestemmingsplan

Deze zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. De aangepaste versie van het akoestisch rapport d.d. 22 maart 2021 wordt in het bestemmingsplan opgenomen.

4.5.1 Reclamant 5, registratienummer 20.16247

4.5.2 Inhoud zienswijze

Reclamant geeft aan dat de overlast door geluid in haar tuin de afgelopen jaren enorm is toegenomen en dat volgens haar dit plan zou moeten borgen dat de geluidswaarden in haar tuin en woningen weer terug worden gebracht naar een dragelijk niveau. Reclamant maakt zich zorgen over het feit dat het naar verwachting drukker gaat worden achter de woonhuizen aan de Provincialeweg 132 t/m 140 en is ongerust over de extra geluidsdruk die zij gaat ervaren omdat het verkeer een betere doorvoer gaat krijgen (in haar beleving zijn dat hogere snelheden en hebben deze hogere geluidsbelastingen dB's tot gevolg).

Reclamant pleit voor een geluidswal achter haar perceel en de toepassing van geluidsarm asfalt voor de Kempenbaan. Daarnaast ziet ze graag andere maatregelen toegepast die verder bijdragen aan een prettige (geluidsarme) buurt, zoals meer groen (wat ook gunstige effecten op fijn- en stikstof kan hebben).

Reclamant vraagt verder begrip voor het feit dat ze al jarenlang op deze plek woont en in de loop der jaren het verkeer alleen maar heeft zien toenemen met de bijbehorende overlast. Overlast die zij dagelijks merkt. Reclamant vindt het teleurstellend dat niet bij voorbaat rekening is gehouden met deze toenemende geluidsoverlast. Reclamant is van mening dat een handvol mensen die in de aanliegroute naar de Run wonen last ondervinden van deze verkeerstoename terwijl de gehele regio profiteert van de economische vooruitgang door ASML. Nu er een omvangrijk plan ligt om ASML te ontsluiten zouden de kosten beperkt zijn om een geluidswal of fijnstof verminderende maatregel te treffen.

4.5.3 Reactie gemeente

De toename in de geluidbelasting ten gevolge van autonome groei (natuurlijke groei van het verkeer zonder dat de weg wordt aangepast) is niet juridisch geregeld en valt ook niet onder dit bestemmingsplan. Bij een fysieke wijziging van een weg dient er te worden gekeken naar de geluidbelasting 1 jaar voor aanvang van de fysieke wijziging en de geluidbelasting 10 jaar na de realisatie van de fysieke wijziging.

Deze zienswijze en andere zienswijzen over het aspect 'geluid' hebben ertoe geleid dat er opnieuw is gekeken naar het akoestisch rapport (d.d. 10 augustus 2020) zoals dat bij het ontwerpbestemmingsplan in september-oktober 2020 ter inzage heeft gelegen.

In december 2020 is geconcludeerd dat in het akoestisch rapport van augustus 2020 geen rekening is gehouden met een eerdere aanpassing van het Reken- en Meetvoorschrift 2012. Deze aanpassing had een effect op de rekenresultaten bij wegen van 70 km/uur en meer, zoals de Kempenbaan. Volgens dit Reken- en Meetvoorschrift moet bij een geluidbelasting van 57 dB een aftrek van 4 dB worden toegepast en bij een geluidbelasting van 58 dB of meer een aftrek van 2 dB. Bij woningen waarop de geluidbelasting in de praktijk slechts beperkt werd verhoogd, kon hierdoor rekenkundig (door het moeten toepassen van een andere aftrek) toch een aanzienlijk hogere geluidbelasting ontstaan. Dit kon tot gevolg hebben dat woningen waarbij de geluidbelasting beperkt (enkele tienden van een dB) werd verhoogd, rekenkundig toch sprake was van een verhoging van meer dan 1,5 dB en dus van een reconstructie effect in de zin van de Wet geluidhinder. Dit was hoogstwaarschijnlijk niet wat de wetgever met de aanpassing had bedoeld.

In april 2021 is het Reken- en Meetvoorschrift 2012 op dit onderdeel door het Ministerie aangepast en is het ongewenste effect van de aanpassing teruggedraaid. Door deze aanpassing is het rapport van 10 augustus vorig jaar met terugwerkende kracht correct en blijven de rekenresultaten voor geluid ongewijzigd. Er blijft derhalve geen sprake van een reconstructie op basis van de Wet geluidhinder, omdat de geluidsbelasting niet meer toeneemt dan 2dB ten opzichte van de huidige situatie.

Bestudering van het rapport heeft wel uitgewezen dat een aantal weergaven/tekeningen niet geheel correct was in het rapport van augustus 2020. Deze zijn aangepast en weergegeven in de nieuwe versie van het akoestisch rapport d.d. 22 maart 2021. Dit rapport wordt bij de vastgestelde versie van het bestemmingsplan gevoegd en vervangt het rapport van augustus 2020.

Los van deze ingediende zienswijze (en ook andere zienswijzen in deze nota die gaan over het aspect geluid), is ambtshalve nader gekeken naar het huidige woon- en leefklimaat voor de woningen nabij de Kempenbaan. Er is onderzocht wat er binnen dit project gedaan kan worden om dit te verbeteren. Het is de gemeente bekend dat omwonden overlast ervaren van het steeds toenemende verkeer op de Kempenbaan. Onderzocht is daarom, hoewel hiertoe geen wettelijke verplichting voor is, of het mogelijk en zinvol is om tijdens de reconstructie van de Kempenbaan Oost maatregelen te nemen aan de weg zelf die bij kunnen dragen aan een geluidsreductie. Hieruit is gebleken dat het een meerwaarde is als op een aantal delen van de Kempenbaan, "stil" asfalt wordt gelegd. (zie weergave achterin in dit document). Door de aanleg van dit type asfalt neemt de geluidsbelasting niet verder toe voor meerdere woningen gelegen nabij de Kempenbaan ten opzichte van de huidige situatie, ook al is er een toename van verkeer. Dit geldt onder andere voor de woning van reclamant.

Wij begrijpen de zorg omtrent luchtkwaliteit van reclamant. Bij het opstellen van een nieuw bestemmingsplan moet naast geluid, bodem etc. ook onderzoek worden gedaan naar luchtkwaliteit. Dit is ook bij dit bestemmingsplan gebeurd. Uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat er geen sprake is van een overschrijding van grenswaarden. Het is om deze reden dan ook niet nodig om maatregelen te treffen.

De doorstroming verbeterd door de aanleg van een nieuwe weg (Bypass). De Bypass komt te liggen in het gebied tussen ASML en de A2/N2. Door de Bypass kan het verkeer richting ASML direct richting het bedrijf worden geleid, zonder eerst over de omliggende wegen te rijden. Dit geeft een verbetering van de doorstroming. De Bypass heeft een maximum snelheid van 30 km/uur tot 50 km/uur. Daarnaast wordt er een ongelijke kruising aangelegd waarmee de doorstroming van langzaam verkeer ter plaatse van de Kempenbaan wordt bevorderd. Ook wordt de bereikbaarheid van het bedrijventerrein De Run 4200 verbeterd. De voertuigen bestemd voor De Run 4200 maken hierdoor minder gebruik van de Kempenbaan tussen de kruising van de Kempenbaan en De Run 1100 en de kruising van de Kempenbaan en De Run 3100. Daarnaast wordt de verbinding tussen de Provincialeweg en de Kempenbaan doorbroken, waardoor dit niet langer als sluiproute kan worden gebruikt.

De doorstroming wordt nergens bevorderd door het wijzingen van de maximum snelheid. Er is gerekend met de maximale snelheid die is toegestaan op de wegen.

4.5.4 Conclusie

Ontwerpplan

De zienswijze leidt niet tot aanpassingen aan het ontwerpplan. Ambtshalve wordt het ontwerpplan op een onderdeel aangepast, inhoudende dat op een aantal wegvlakken van de Kempenbaan stil asfalt wordt gerealiseerd.

Bestemmingsplan

Deze zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. De aangepaste versie van het akoestisch rapport d.d. 22 maart 2021 wordt in het bestemmingsplan opgenomen.

4.6.1 Reclamant 6, registratienummer 20.635004, zienswijze A

4.6.2 Inhoud zienswijze

Reclamant geeft aan dat er sprake is van geluidshinder van de Kempenbaan en de snelweg in de huizen gelegen aan de Frederikadreef. Zowel van het reguliere verkeer als de frequent passerende ambulances wordt geluidshinder ervaren. Reclamant geeft aan dat dit er niet beter op is geworden nadat één van de monumentale bomen tussen de weg en de woning van reclamant is getroffen door blikseminslag. Hierdoor is de afscherming van de woning van reclamant minder geworden en de geluidsdruk teogenomen. Reclamant geeft aan dat de betreffende boom op de kaarten bij het plan nog steeds zijn weergegeven en verwacht daarom dat het wegvallen van de boom ten onrechte niet is meegenomen in de berekeningen. Reclamant stelt daarom voor dat er geluidvermindereende voorzieningen worden getroffen, in de vorm van een zandrug voor of achter de huidige provinciale weg en stelt voor deze te beplanten met wintergroene planten. Hiermee wordt in de optiek van reclamant de hinder t.g.v. wegverkeerslawaai verminderd en wordt het zicht vanuit de woningen op de Kempenbaan onttrokken.

4.6.3 Reactie Gemeente

'Het effect van bomen op de geluidbelasting is niet meegenomen in de geluidberekening. De berekeningen zijn uitgevoerd met behulp van de hiervoor wettelijk vastgestelde methode uit het "Reken- en meetvoorschrift geluid 2012". Door de grote onzekerheid (denk bijvoorbeeld aan de verschillende seizoenen, in de winter heeft de boom bijvoorbeeld geen bladeren) en het beperkte effect van bomen (een boom heeft een relatief open structuur hierdoor houdt hij weinig geluid tegen daarnaast buigt het geluid gemakkelijk om de ronde stam van de boom) op de geluidbelasting dienen deze niet te worden gemodelleerd. Deze zijn dan ook niet meegenomen in de modellering.

4.6.4 Conclusie

De geluidsberekeningen zijn conform de geldende wet- en regelgeving uitgevoerd en de geluidhinder ter plaatse van de woning van reclamant zijn op een juiste manier in beeld gebracht. De resultaten geven geen aanleiding tot het treffen van aanvullende maatregelen. De zienswijze van reclamant geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp.

4.7.1 Reclamant 7, registratienummer 20.16453

4.7.2. Inhoud zienswijze

Reclamant geeft aan dat hij verwacht dat De Run 3100 door het afsluiten van de Provincialeweg ter hoogte van de Run 1000 een stuk drukker wordt. Reclamant geeft aan dat er veel overstekende bewegingen zijn op de Run 3100 en vraagt zich af of de situatie in de toekomst veilig blijft.

4.7.3 Reactie gemeente

Wij hebben door een onafhankelijk adviesbureau een onderzoek laten uitvoeren naar de te verwachte situatie op De Run 3100. Allereerst is onderzocht of het verkeer, dat na realisatie van het project Kempenbaan-Oost gebruik maakt van De Run 3100, een andere route kan rijden. Echter, het adviesbureau is tot de conclusie gekomen dat het grootste deel van het verkeer over De Run 3100 een bestemming heeft in Meerveldhoven en Zeelst. Daarom is het lastig tot onmogelijk om dit verkeer om te leiden via een andere route.

Vervolgens heeft het adviesbureau het ontwerp van De Run 3100 getoetst aan de ontwerpprincipes 'Duurzaam Veilig'. Door de bochten in de weg wordt de snelheid van het autoverkeer afgeremd. Daarom zijn in principe geen extra snelheidsverlagende voorzieningen nodig. Wel gaan wij de asmarkering op de rechtsstanden van De Run 3100 verwijderen, hierdoor lijkt de weg smaller en rijdt het verkeer (iets) langzamer. Direct na oplevering van het project Kempenbaan Oost wordt de verkeerssituatie op De Run 3100 voor minimaal 1 jaar gemonitord. Als blijkt dat er aanvullende snelheidsremmende maatregelen nodig/wenselijk zijn, dan zullen wij overwegen deze aan te brengen.

4.7.4 Conclusie

De zienswijze leidt tot aanpassingen aan het ontwerpplan. De asmarkering op de rechtsstanden De Run 3100 wordt verwijderd om de weg smaller te laten lijken. Een jaar na oplevering van het project Kempenbaan Oost wordt de verkeerssituatie op De Run 3100 gemonitord. Als blijkt dat er aanvullende snelheidsremmende maatregelen nodig/wenselijk zijn, dan zullen overwogen wij deze aan te brengen.

4.8.1 Reclamant 8, registratienummer 20.635003, zienswijze B

4.8.2 Inhoud zienswijze

Reclamant geeft aan dat hij verwacht dat door het in twee richtingen afsluiten van de Provincialeweg, De Run 3100 drukker wordt. Tevens geeft de indiener aan dat de nieuwe route om van de Provincialeweg op de Kempenbaan te komen, niet helemaal duidelijk staat aangegeven. Ook keren met regelmaat vrachtwagens ter hoogte van de Oranje Nassaulaan, wat onveilige situaties kan opleveren. Hierdoor wenst reclamant dat er een bestemmingsverkeer limitatie voor vrachtverkeer wordt ingesteld op de Provincialeweg tussen De Run 3100 en de Oranje Nassaulaan.

Reclamant geeft aan dat de inrichting van De Run 3100 ter hoogte van de Provincialeweg niet voldoet in de nieuwe situatie. Ter hoogte van 'Sfeervol wonen' is de weg erg smal. De indiener van de zienswijze stelt voor om dit stuk van De Run 3100 te herbestraten en om een voetpad en fietssuggestiestroken aan te brengen.

4.8.3 Reactie gemeente

Wij hebben door een onafhankelijk adviesbureau een onderzoek laten uitvoeren naar de te verwachtte situatie op De Run 3100. Allereerst is onderzocht of het verkeer, dat na realisatie van het project Kempenbaan-Oost gebruik maakt van De Run 3100, een andere route kan rijden. Echter, het adviesbureau is tot de conclusie gekomen dat het grootste deel van het verkeer over De Run 3100 een bestemming heeft in Meerveldhoven en Zeelst. Daarom is het lastig tot onmogelijk om dit verkeer om te leiden via een andere route.

Het voorliggende ontwerp voorziet in het vervangen van de klinkerverharding naar asfaltverharding op het laatste stuk van De Run 3100 aan de kant van de Provincialeweg. Naar aanleiding van deze en enkele andere zienswijzen gaan wij de asmarkering op de rechtsstanden van De Run 3100 verwijderen, hierdoor lijkt de weg smaller en rijdt het verkeer (iets) langzamer. Tevens willen wij een trottoir aanleggen op het laatste stuk van De Run 3100.

Direct na oplevering van het project Kempenbaan Oost gaan wij de verkeerssituatie op De Run 3100 minimaal 1 jaar monitoren. Mochten er aanvullende maatregelen nodig/wenselijk zijn, dan overwogen wij deze aan te brengen.

Bij het kruispunt Provincialeweg – De Run 3100 hebben wij recent bewegwijzering aangebracht met daarop de tekst 'Doorgaand verkeer' in de richting van De Run 3100. Hiermee willen wij de situatie duidelijker aangeven. Er is niet voor gekozen om een bestemmingsverkeer limitatie op de Provincialeweg tussen De Run 3100 en de Oranje-Nassaulaan in te stellen. Door de nieuwe verkeersstructuur rondom de

Kempenbaan-Oost, De Run 3100 en Provincialeweg verwachten wij dat straks weinig doorgaand vrachtverkeer over het laatste stuk van de Provincialeweg rijdt.

4.8.4 Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassingen aan het ontwerpplan. Wij waren al voornemens om het laatste stuk van De Run 3100 uit te voeren in asfaltverharding in plaats van klinkerverharding. Tevens hebben wij een handwegwijzer geplaatst op het kruispunt Provincialeweg – De Run 3100. Naar aanleiding van de zienswijze gaan wij de asmarkering verwijderen op de rechtsstanden van De Run 3100 en gaan wij een trottoir aanleggen op het laatste deel van de Run 3100. Tevens gaan wij een jaar naar oplevering van het project de situatie op de Run 3100 monitoren. Mochten er aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn, dan zullen wij deze uitvoeren.

4.9.1 Reclamant 9, registratienummer 20.635002, zienswijze C

4.9.2 Inhoud zienswijze

Reclamant geeft aan dat in het ontwerp een stuk van het wandelpad tussen de groenzone ten oosten van de Run 1100 en de A2/N2 verdwijnt. Reclamant stelt voor om een trap aan te brengen ter hoogte van het Ministation een wandelroute te creëren tussen deze trap en de groenzone ten oosten van De Run 1100.

4.9.3 Reactie gemeente

Wij hebben de optie onderzocht om de wandelroute door te trekken van de huidige groenzone tussen De Run 1100 en de N2 naar de voetgangersaansluiting ter hoogte van het Ministation. Echter zijn we tot de conclusie gekomen dat dit niet inpasbaar is. De Kempenbaan is in het nieuwe ontwerp ontworpen als 'doorstroomas'. Om deze reden willen we zo veel mogelijk vertakkingen met de Kempenbaan vermijden. Daarom hebben we besloten om de Provincialeweg en de Run 2000 af te sluiten van de Kempenbaan. Hierdoor zijn er minder conflicten op het kruispunt, waardoor het verkeer beter afgewikkeld kan worden. Tevens investeren we fors in de bouw van het "Ministation" zodat het voet- en fietsverkeer niet via verkeerslichten de Kempenbaan hoeft te kruisen, maar dat dit gebeurt via een aantrekkelijke onderdoorgang. Dit levert een comfortabele en een verkeersveilige kruising op voor zowel voetgangers en fietsers als het gemotoriseerd verkeer. Het gevolg hiervan is dat de verbindingen voor langzaam verkeer aan de noordzijde van de Kempenbaan komen te vervallen. Aan de noordzijde is ook, in verband met de bypass, geen ruimte om een wandelpad aan te leggen. Tevens zou bij een trap vanaf het Ministation het voetgangersverkeer De Run 1100 moeten kruisen. Een voetgangersoversteek in de verkeersregeling ontwerpen kost relatief veel tijd in totale cyclus van de verkeerslichtenregeling op het kruispunt Kempenbaan – De Run 1100. Dit komt omdat een voetganger relatief gezien langzaam loopt tijdens een oversteek. Om de doorstroming van alle verkeersdeelnemers te verbeteren, is juist bij de Kempenbaan-Provincialeweg-De Run 1100 voor een ongelijkvloerse oplossing voor fietsers en voetgangers gekozen.

4.9.4 Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpplan.

4.10.1 Reclamant 10, registratienummer 20.635005, zienswijze D

4.10.2 Inhoud zienswijze

Reclamant geeft aan dat de nut en noodzaak en de rechtmatigheid van het realiseren van Kempenbaan Oost is verdwenen. Door COVID-19 heeft ASML plannen om hun personeel vaker te laten thuiswerken

Reclamant geeft aan dat er in de omgevingsaanvraag van ASML op De Run 1000 staat dat er 277 shuttlebussen en 336 taxibussen per dag gaan rijden over het kruispunt De Run 1000 - Kempenbaan. Reclamant vraagt zich af op het ontwerp hier op berekend is. Mochten de shuttlebussen in de toekomst minder vaak gaan rijden naar De Run 1000, dan klopt de parkeerbalans op De Run 1000 niet meer volgens de indiener van de zienswijze. Het parkeren voor ASML op De Run 1000 zal dan op afstand gebeuren. Vervolgens worden de medewerkers met shuttlebussen naar de locatie gebracht. Reclamant stelt voor om de shuttlebussen en het overige verkeer via De Hurk te laten rijden, hierdoor wordt de Kempenbaan niet belast met het verkeer van en naar De Run 1000.

4.10.3 Reactie gemeente

Het project Kempenbaan-Oost (het bestemmingsplan en het ontwerpplan) zijn opgesteld op basis van een doorkijk naar de lange termijn. In verband met COVID -19 werkt op dit moment een deel van de werknemers van ASML (alsook van andere bedrijven) thuis hetgeen een vermindering oplevert van het aantal verkeersstromen op de Kempenbaan. Dit is naar onze verwachting een tijdelijke situatie. ASML geeft aan dat zij verwachten dat ook in de toekomst (op midden- en lange termijn) personeel vaker thuis zal werken. Hoeveel procent dit van de werknemers is en hoe vaak dit zal zijn etc, is nog geheel onzeker en onbekend. De nut en noodzaak voor het uitvoeren van het project Kempenbaan-Oost is daarom ons inziens nog steeds aanwezig. Op basis van autonome ontwikkelingen zal, los van COVID-19 en het daarmee verbandhoudende thuiswerken, het verkeer nog steeds toenemen de komende jaren op de Kempenbaan. Er is ons inziens geen sprake van onrechtmatigheid en de plannen zijn nog steeds valide.

Reclamant geeft aan dat er in de omgevingsaanvraag van ASML op De Run 1000 staat dat er 277 shuttlebussen en 336 taxibussen per dag gaan rijden over het kruispunt Kempenbaan-De Run 1000. Het ontwerp van het kruispunt Kempenbaan – De Run 1000 kan deze bewegingen verwerken. Dit is gebleken uit verkeersberekeningen van de verkeerslichten. De omgevingsvergunning van ASML is overigens onherroepelijk en staat hier niet ter discussie.

Reclamant stelt voor om te onderzoeken of De Run 1000 niet via de Croy ontsloten kan worden in plaats van de Kempenbaan. Om het kruispunt Kempenbaan – De Run 1000 te onlasten gaan wij al de retourbypass aanleggen. Hierdoor hoeft een groot deel van de verkeersstroom niet meer over het kruispunt Kempenbaan – De Run 1000. Wij hebben onderzocht of het overige verkeer via Croy ontsloten kan worden. Wij vinden de route over Croy niet logisch. De Run 1000 maakt onderdeel uit van het bedrijventerrein 'De Run'. Dit hele bedrijventerrein wordt via de Kempenbaan ontsloten. Als wij de ontsluiting van De Run 1000 via Croy zouden laten verlopen dan komt onder meer de vindbaarheid in het geding en kan onnodig zoekverkeer optreden. Zoekverkeer is vaak onveilig omdat dit verkeer meestal onzeker en onvoorspellend rijgedrag vertoont. Daarnaast belast dit andere kruispunten, zoals het kruispunt de Karel de Grotelaan

– Bouvigne extra, waardoor daar problemen kunnen optreden. Tot slot is de gemeente Eindhoven wegbeheerder en eigenaar van een groot deel van bovengenoemde wegen. De gemeente Eindhoven heeft in een eerder stadium al laten weten dit geen goed voorstel te vinden, mede op basis van eerder genoemde redenen.

4.10.4 Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassingen aan het ontwerpplan.

4.11.1 Reclamant 11, registratienummer mb2008943

4.11.2 Inhoud zienswijze

Zienswijze op proces

Reclamant geeft aan dat de plannen voor het project Kempenbaan Oost voor het eerst zijn gepresenteerd op 19 januari 2019 in het Techniekhuis te Veldhoven. De plannen van het concept definitief ontwerp zijn op 23 september 2020 in het Mikrocentrum in Veldhoven gepresenteerd. Reclamant geeft aan in de tussentijd onvoldoende op de hoogte te zijn gehouden van de plannen. Tijdens de inzage termijn van onder andere het ontwerpplan Kempenbaan Oost, heeft een gesprek plaatsgevonden tussen verschillende partijen waaronder reclamant en de Gemeente Veldhoven. Tijdens dit gesprek zijn door de gemeente Veldhoven een drietal documenten verstrekt. Uit deze documenten blijkt hoe tot de afweging is gekomen om het fietspad aan de westzijde van De Run 1000 in het ontwerp op te nemen. Reclamant vraagt extra tijd om de drie aanvullende documenten te beoordelen. De documenten die door de Gemeente Veldhoven zijn verstrekt zijn:

- 20190610 Quickscan Infra Run1000
- Variantenstudie ontsluiting De Run 1000 2019-06-07
- Afwegingsmatrix fietspad De Run 1000

Zienswijze op inhoud

- a. Reclamant geeft aan dat het geplande tweerichtingen fietspad aan de westzijde van De Run 1100 verkeersonveilig is. Hierbij is in het bijzonder aandacht gevraagd voor de situatie ter plaatse van de in- en uitritten van de parkeerterreinen van de percelen De Run 1101 en 1115.
- b. Reclamant geeft aan dat de geplande inrichting de verkeersbeweging naar het logistiek centrum van een bedrijf op de Run 1000 verslechtert.
- c. Reclamant geeft aan dat de nieuwe geplande oversteekplaats ter hoogte van het bedrijf van reclamant onnodig en kostenverhogend, daarnaast blokkeert deze oversteek één van twee toegangspoorten van het bedrijf van reclamant.

d. Reclamant geeft aan dat het geplande fietspad ongewenst is op een industrieterrein dat intensief gebruikt wordt.

4.11.3 Reactie gemeente

Zienswijze op proces

Op verzoek van reclamant zijn drie documenten verstrekt aan de reclamant.

Deze drie documenten betroffen geen bijlagen van het concept definitief ontwerpplan. Het betrof enkel documenten waaruit de keuze van het voorliggende ontwerp tot stand is gekomen. Deze documenten maakten daarom geen deel uit van de inspraakprocedure. In kader van dienstverlening hebben wij deze documenten wel verstrekt en de reclamant tot 17 december de gelegenheid gegeven om een aanvulling op hun zienswijze hierover in te dienen. De reclamant heeft uiteindelijk geen aanvulling op de zienswijze ingediend.

Zienswijze op inhoud

a. De gemeente Veldhoven heeft naar aanleiding van de ontvangen zienswijze op het ontwerpplan Kempenbaan Oost een aanvullende Verkeersveiligheidsaudit (VVA) laten uitvoeren. Deze aanvullende VVA is specifiek gericht op de inrichting van De Run 1000. De VVA is uitgevoerd met als doel op onafhankelijke wijze potentiële verkeersveiligheidsproblemen te identificeren en mogelijke oplossingsrichtingen aan te geven. De gemeente Veldhoven heeft hiervoor een gecertificeerde auditor de VVA laten uitvoeren. De auditor valt onder toezicht van het Kwaliteitsorgaan Verkeersveiligheidsaudits (KoVa). Deze VVA is opgenomen in Bijlage 1 en de reactie op de VVA is opgenomen in Bijlage 2.

De conclusie van de VVA op het ontwerpplan Kempenbaan Oost is dat het eerste deel van De Run 1100 (vanaf de aansluiting Kempenbaan tot de bocht naar rechts, ter hoogte van Brasserie Puur) een duidelijke indeling kent. Deze indeling zorgt voor een scheiding tussen snelverkeer en langzaam verkeer. De aansluitingen op de bedrijventerreinen geven een conflict tussen de fietsers en motorvoertuigen. Dit geeft een verhoogd risico, vooral in drukke periodes. De conclusie van de VVA is dat er voldoende compenserende elementen aanwezig en toegevoegd zijn in het voorliggende ontwerp om tot een veilige situatie te komen. Er is ruimte om op te stellen in de tussenberm, de snelheid is laag (30 km/u) en er zijn inritbanden toegepast ter plaatse van de inritten. Daarnaast kan onderzocht worden of het verminderen of het verwijderen van de inritten mogelijk is. Tenslotte dient er aandacht te zijn voor de inrichting van de inritten om ervoor te zorgen dat zicht van de motorvoertuigen op de fietsers en andersom optimaal is. Hierover gaan wij in gesprek met reclamanten.

Het tweede deel van De Run 1100, gezien vanuit de Kempenbaan na de eerste bocht naar rechts bij Brasserie Puur, is een punt van aandacht. Hier dient de structuur en de inrichting voor het fiets- en voetgangersverkeer nader beschouwd te worden om te voorkomen dat het mengt met het gemotoriseerde verkeer. Wanneer het verkeer gemengd blijft, dienen compenserende maatregelen genomen te worden om tot een meer veilige situatie te komen.

Dit tweede deel is in de ontvangen zienswijze juist minder zwaarwegend beschouwd door indieners van de zienswijze en zodoende ook niet uitgebreid meegenomen in deze beantwoording. Geconcludeerd kan worden dat voor het tweede deel, met een aantal ontwerpaanpassingen en nadere onderbouwing van de bevindingen, dit deel veilig kan worden ingericht. Tevens is het de bedoeling dat

de doorgaande fietsers de vrijliggende fietsstructuur volgen (van en naar de Julianastraat). Hierdoor rijden straks over het tweede deel van De Run 1000 aanmerkelijk minder fietsers dan over het eerste deel van De Run 1000. Wij willen de doorgang voor fietsers naar het tweede deel van De Run 1000 ook niet optimaal faciliteren, omdat dit sluipfietsverkeer kan opleveren.

b. De geplande inrichting kan invloed hebben op de verkeersbewegingen naar het logistiek centrum van bedrijf van een van reclamanten. Op basis van de zienswijze kan worden geconcludeerd dat het huidige gebruik niet wenselijk is, met name voor het vrachtverkeer. De indiener geeft aan dat in de huidige situatie het vrachtverkeer achteruit het parkeerterrein op rijdt. De gemeente stelt dat de oorzaak hierin niet in de inrit en aansluiting op De Run 1000 ligt, maar het gevolg is van de inrichting van het eigen parkeerterrein van een van reclamanten. De gemeente is van mening dat het niet wenselijk is dat het vrachtverkeer van het bedrijf van een van reclamanten achteruit gebruik moet maken van de inrit. De gemeente stelt voor om hierover nader in gesprek te gaan met deze reclamant om samen te beoordelen hoe dit te kunnen oplossen in de nieuwe situatie en dit tezamen met de aanbeveling uit de VVA om het aantal conflicten te verminderen door het opheffen van één van de in- en uitritten van het bedrijf van deze reclamant.

c. De geplande fietsoversteekplaats is in nauw overleg met ASML op basis van de nieuwbouwplannen geprojecteerd en tevens op basis van deze locatie heeft de grondtransactie plaatsgevonden. De fietsoversteekplaats is bedoeld voor het expliciet faciliteren in een veilige oversteekplaats met een directe verbinding naar de fietsenstalling van ASML (begane grond huidige parkaargarage). Wat er vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen juist wordt getracht, is het voorkomen van overstekend (fiets) verkeer op verschillende locaties over De Run 1100. Met de fietsoversteekplaats wordt juist gepoogd om fietsers gebundeld te laten oversteken op een veilige locatie in twee fases met behulp van een middenberm.

De tweede poort van het bedrijf van reclamant heeft de gemeente geïnterpreteerd als een poort voor voetgangers en fietsers. Immers is hier momenteel geen fysieke in- en uitrit voor autoverkeer aanwezig en is er bij de gemeente geen inritvergunning bekend. Het ontwerp voorziet in de functie van deze poort voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers). Tevens is het onwenselijk in relatie tot verkeersveiligheid voor meerdere in- en uitritten per perceel, omdat hierdoor meer conflictpunten ontstaan. Zie ook aanbevelingen in VVA welke is opgenomen in Bijlage 1.

d. In het vastgestelde Maatregelenpakket bereikbaarheid De Run is vastgesteld dat het stimuleren van het fietsgebruik een belangrijke maatregel is voor het verbeteren van de bereikbaarheid op het bedrijventerrein De Run. De fietsroute over De Run 1100 maakt onderdeel uit van een rechtstreekse fietsverbinding tussen grofweg de Hovenring en de snelfietsroute bij De Run 4200 (Noord-Zuid). De gemeente Veldhoven is voornemens om fietsverbindingen van en naar bedrijventerrein De Run aantrekkelijker, veiliger en comfortabeler te maken.

Om de toekomst van bedrijventerrein De Run en Veldhoven in zijn algemeenheid bereikbaar te houden, is inzetten op een duurzame vervoerswijze als de fiets, noodzaak. Er is een mobiliteitsopgave in Brainportregio Eindhoven in de toekomst aanwezig. Uit diverse onderzoeken is namelijk gebleken dat bijvoorbeeld de Randweg N2/A2 rond 2030 flinke filevorming gaat kennen. De ambitie is om een toename in het fietsverkeer te krijgen en een kleinere toename in het autoverkeer. Bij het Maatregelenpakket De Run, een samenwerking gesloten in 2019 tussen het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat, provincie Noord-Brabant, gemeenten Eindhoven en Veldhoven en

ASML- om de bereikbaarheid van bedrijventerrein De Run te verbeteren, is een ambitie gesteld om het fietsverkeer van en naar De Run de komende jaren te verbeteren. Het gaat om het veranderen van de modal split van 23% fietsaandeel in 2020 naar circa 32% in 2025 en daarna naar 35%. Een van de maatregelen om dit hogere fietsaandeel te kunnen halen, is het aantrekkelijker maken van de fietsroute over De Run 1100 vanuit grofweg de Hovenring naar de Snelfietsroute bij De Run 4200. Door de maatregelen uit het Maatregelenpakket blijft het bedrijventerrein De Run (met het ziekenhuis MMC en ASML) bereikbaar voor alle vervoerswijzen, nu en in de toekomst. En blijft er ruimte voor economische ontwikkelingen op De Run.

Alternatieven zijn reeds beoordeeld door de gemeente. De keuze is gemaakt voor huidige variant als voorkeursoplossing. Wel wordt er voor een variant die aangedragen is door de indiener een haalbaarheidsstudie uitgevoerd.

4.11.4 Conclusie

Deze zienswijze leidt op dit moment niet tot aanpassing van het ontwerpplan. Naar aanleiding van deze zienswijze wordt er met reclamanten overleg gevoerd over het optimaliseren van zichtlijnen in- en uitritten. Daarnaast zijn wij met reclamant in overleg om te praten over mogelijkheden om de vrachtwagen op het terrein van een van reclamanten te laten keren, waardoor deze niet achter uit de inrit hoeft in te steken. Daarnaast voeren wij een haalbaarheidsstudie uit over de variant waar de fietsroute tussen De Run 1000 en Meerveldhoven in komt te liggen. Mocht dit leiden tot aanpassingen van het ontwerpplan, dan zal dit in een later stadium worden meegenomen.

4.12.1 Reclamant 12 en 13, registratienummers 20.16094 en 20.16343

4.12.2 Inhoud zienswijze

Reclamant geeft aan dat er tussen De Run 2190 en De Run 2196 jaren geleden een 'achterom' is aangelegd. Dit 'achterom' kan volgens de reclamant daarom niet zomaar verdwijnen. De nieuwe weg tussen De Run 2000 en De Run 4000 is over dit 'achterom' geprojecteerd. Het verzoek van de reclamant is om ervoor te zorgen dat de achterkanten van de woningen ontsloten kunnen blijven. Volgens de reclamant wordt de nieuwe verbindingsweg tussen De Run 2000 en De Run 4000 een stuk drukker met autoverkeer. Daarom verzoekt de reclamant om deze weg verder van de woningen af te leggen. Tevens verzoekt de reclamant om ervoor te zorgen dat de achtertuinen van De Run 2000 niet gemakkelijk te bereiken zijn vanaf de nieuwe verbindingsweg tussen De Run 2000 en De Run 4000, hierdoor zou het aantal inbraken en diefstallen kunnen toenemen.

De reclamant stelt de vraag of er in de toekomst nog een goede parkeervoorzieningen aanwezig zullen zijn op De Run 2000 als de carpoolplaats verdwijnt. Als laatste maakt de reclamant zich zorgen over schade aan de fundering van hun woning. Deze schade zou kunnen ontstaan als het grondwaterpeil wordt verlaagd als gevolg van de bouw van het Ministation.

4.12.3 Reactie gemeente

De 'achterom' ligt er al een hele tijd. Om ervoor te zorgen dat de achterkanten van de woningen van De Run 2000 via de achterzijde bereikbaar zullen blijven, ontsluiten we vanaf de nieuwe verbindingsweg de achterzijden van de woningen via een inritconstructie.

De reclamant uiten zorgen over de verkeersintensiteit van de nieuwe verbindingsweg naar De Run 2000. De nieuwe verbindingsweg tussen De Run 2000 en De Run 4000 fungeert als ontsluitingsweg voor het gebied De Run 2000. Het afkoppelen van de huidige aansluiting van De Run 2000 op de Kempenbaan is noodzakelijk om de doorstroming op de Kempenbaan te verbeteren. De nieuwe verbindingsweg wordt een weg voor bestemmingsverkeer zonder doorgaande functie (de weg loopt dood voor gemotoriseerd verkeer nabij de Kempenbaan). Om deze reden verwacht de gemeente Veldhoven geen aanzienlijke wijziging in het totaal aantal verkeer op de nieuwe en bestaande weg. Door de nieuwe verbindingsweg ontstaat voor de bewoners aan De Run 2100 een kleine wijziging. Het verkeer naar Shurgard en de Volvo-garage rijdt dan voortaan langs de woningen van de bewoners af. Echter is de weg hier op ingericht en verkeerskundig is het een beperkte hoeveelheid verkeer.

Er is onderzocht of de nieuwe verbindingsweg naar De Run 2000 verder naar het noorden en meer naar het oosten verlegd kan worden. De uitkomst hiervan is dat dit veel te veel ten koste gaat van de bestaande bomen. Daarom willen we de weg op de geplande plek realiseren. Omdat wij niet verwachten dat de nieuwe verbindingsweg druk gaat worden en omdat er zo veel mogelijk groen behouden blijft, verwachten wij niet dat de veiligheid en leefbaarheid onder druk komen te staan.

De reclamant geeft aan vragen te hebben over het aanbod aan parkeervoorzieningen op De Run 2000 als de carpoolplaats verdwijnt. In de nieuwe situatie zullen er vier openbare parkeerplaatsen op De Run 2000 worden gerealiseerd. Ook is er nog parkeergelegenheid op eigen terrein aanwezig bij de meeste woningen op De Run 2100.

De reclamant geeft aan dat ze verwacht dat de situatie onveiliger wordt omdat er meer inbraken zouden plaatsvinden door de komst van de nieuwe verbindingsweg. Wij verwachten niet dat dit gaat gebeuren. Integendeel zelfs. Door de komst van de nieuwe verbindingsweg is er minder groen waarachter inbrekers zich kunnen verschuilen.

De reclamant geeft aan zorgen te hebben over het grondwaterpeil. Wij hebben een ingenieursbureau enige tijd geleden een geohydrologische notitie laten opstellen. Deze notitie gaat over de eindsituatie en in welke mate het ontwerp impact heeft op het huidige grondwaterregime. De uitkomsten hiervan waren nihil en de effecten minimaal en akkoord voor het ontwerp. Deze documenten zijn erg groot en hebben wij daarom om praktische redenen niet bijgevoegd. Op verzoek kunnen deze wel worden opgevraagd.

Het waterpeil tijdens de bouwfase is nog niet uitgewerkt. Dit is omdat de aannemer op dit moment niet bekend is. De aannemer moet een plan opstellen voor de bouwfase. Dit betekent uiteraard wel dat de gemeente Veldhoven (waarschijnlijk door de aannemer) van de bouwfase een 'kaderstellend bemalingsplan' en een 'uitvoeringstechnisch bemalingsplan' gaat opstellen. In deze rapporten wordt expliciet rekening gehouden met de effecten op de omgeving zoals risico's op zettingen aan fundering van de bestaande bebouwing. De uitvoeringswijzen en bemalingswijze wordt zo voorbereid en uitgevoerd dat deze risico's volledig kunnen worden beheerd. Het is zeer waarschijnlijk dat noodzakelijke meldingen en of vergunningen aangevraagd moeten worden in het kader van de Waterwet en het Besluit

lozen buiten inrichtingen (zowel voor de onttrekking, als voor de lozing van het bronneringswater). De documenten worden dus ook beoordeeld door het bevoegd gezag.

4.12.4 Conclusie

De zienswijze leidt tot aanpassingen aan het ontwerpplan. Er wordt een inrit met inritconstructie naar de achterzijden van de woningen aan De Run 2000 gerealiseerd. Ook worden vier openbare langsparkeervakken langs De Run 2100 in het ontwerp opgenomen.

4.14.1 Reclamant 14, registratienummer 20.16342

4.14.2 Inhoud zienswijze

Reclamant heeft zijn zienswijze op verschillende punten ingediend. Het eerst punt is dat door de aanleg van de nieuwe verbindingsweg van De Run 2000 naar De Run 4000 de verkeersdruk zou toenemen op De Run 2000. Het voorstel is om de weg verder van hun woning af te leggen.

Tevens zou de verbindingsweg na de bocht dichterbij de N2 kunnen liggen. Dit komt ten goede aan de veiligheid en leefbaarheid van de bewoners aan De Run 2000.

Tevens geeft reclamant aan dat een andere loop van de verbindingsweg het voordeel biedt dat er geen grond van Brabant Water hoeft te worden aangekocht en dat er geen 3 eiken hoeven te worden gekapt.

Ook maakt reclamant zich zorgen over de parkeermogelijkheden op de Run 2000 als de carpoolplaats verdwijnt.

Tot slot maakt reclamant zich zorgen over schade aan de fundering van hun woning. Deze schade zou kunnen ontstaan als het grondwaterpeil wordt verlaagd als gevolg van de bouw van het Ministation.

4.14.3 Reactie gemeente

De nieuwe weg tussen De Run 2000 en De Run 4000 fungeert als ontsluitingsweg voor het gebied De Run 2000. Het afkoppelen van de huidige aansluiting van De Run 2100 op de Kempenbaan is noodzakelijk om de doorstroming op en nabij de kruispunten van de Kempenbaan-Karel de Grotelaan en N2 te verbeteren. De nieuwe verbindingsweg wordt een weg zonder doorgaande functie (de weg loopt dood voor gemotoriseerd verkeer nabij de Kempenbaan). Om deze reden verwacht de gemeente Veldhoven geen aanzienlijke wijziging in het totaal hoeveelheid verkeer op de nieuwe en bestaande verbindingsweg. Door de nieuwe verbindingsweg ontstaat voor de bewoners aan De Run 2100 een kleine wijziging. Het verkeer naar Shurgard en de Volvo-garage rijdt dan voortaan langs de woningen van de bewoners af. Echter is de weg hier op ingericht en verkeerskundig is het een beperkte hoeveelheid verkeer.

Er is onderzocht of de nieuwe verbindingsweg naar de Run 2000 verder naar het noorden en meer naar het oosten verlegd kan worden. De uitkomst hiervan is dat dit veel te veel ten koste zou gaan van bestaande bomen. Om zo veel mogelijk groen te behouden willen we de weg op de geplande plek realiseren. Omdat wij niet verwachten dat de nieuwe verbindingsweg druk gaat worden en omdat er zo veel mogelijk groen behouden blijft, verwachtten wij niet dat de veiligheid en leefbaarheid onder druk komen te staan.

Reclamant geeft aan vragen te hebben over het aanbod aan parkeervoorzieningen bij de Run 2000 als de carpoolplaats verdwijnt. In de nieuwe situatie zullen vier extra parkeerplaatsen op langs de Run 2000 worden gerealiseerd, tevens is er nog parkeergelegenheid op eigen terrein van een aantal woningen aan De Run 2000. Het vast te stellen definitief ontwerpplan zal hier op worden aangepast.

Reclamant geeft aan zorgen te hebben over het grondwaterpeil. Wij hebben een ingenieursbureau enige tijd geleden een geohydrologische notitie laten opstellen. Deze notitie gaat over de eindsituatie en in welke mate het ontwerp impact heeft op het huidige grondwaterregime. De uitkomsten hiervan waren nihil en de effecten minimaal en akkoord voor het ontwerp. Deze documenten zijn erg groot en hebben wij daarom om praktische redenen niet bijgevoegd. Op verzoek kunnen deze wel worden opgevraagd.

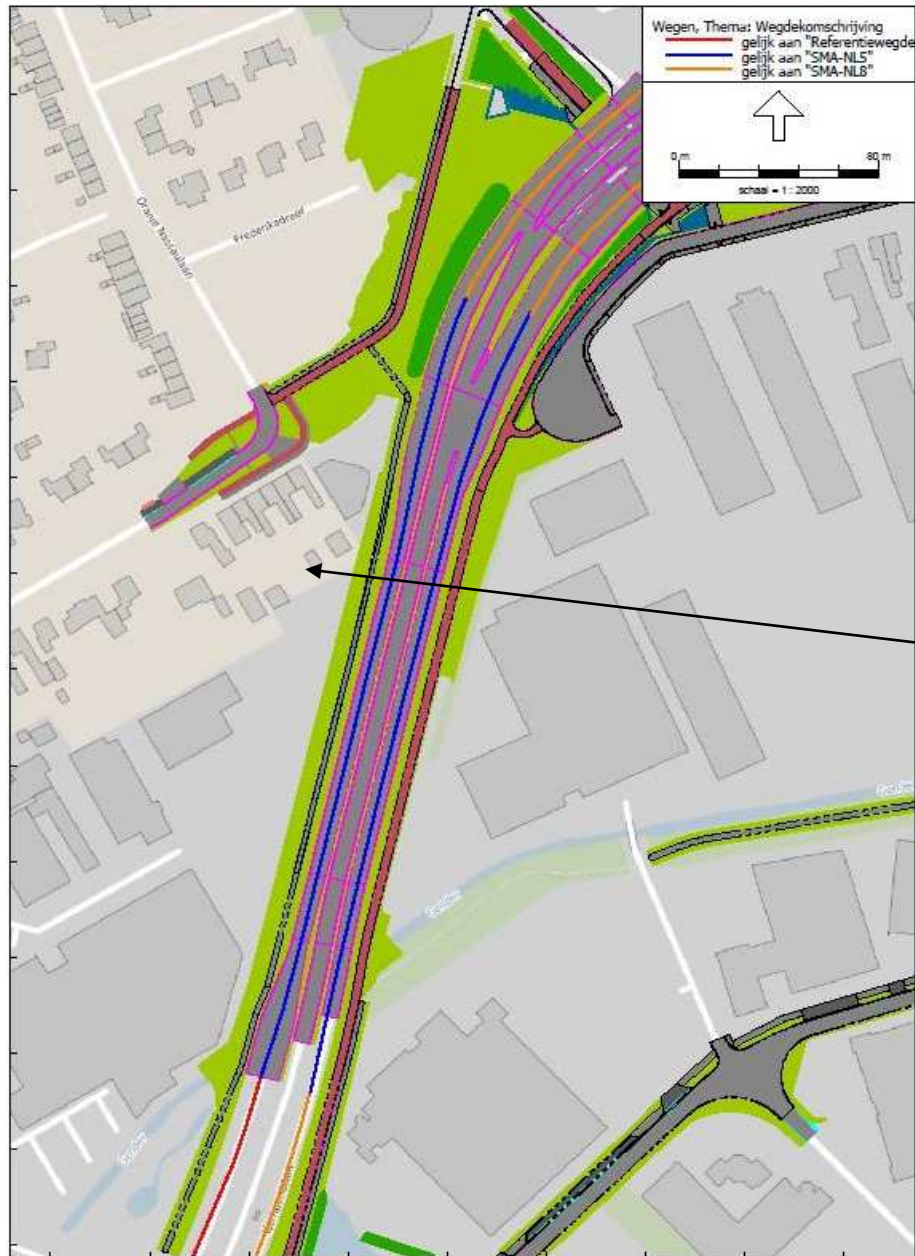
Het waterpeil tijdens de bouwfase is nog niet uitgewerkt. Dit is omdat de aannemer op dit moment niet bekend is de de aannemer moet een plan opstellen voor de bouwfase. Dit betekent uiteraard wel dat de gemeente Veldhoven (waarschijnlijk door de aannemer) van de bouwfase een 'kaderstellend bemalingsplan' en een 'uitvoeringstechnisch bemalingsplan' gaat opstellen. In deze rapporten wordt expliciet rekening gehouden met de effecten op de omgeving zoals risico's op zettingen bestaande / invloed op fundering bebouwing. De uitvoeringswijzen en bemalingswijze wordt zo voorbereid en uitgevoerd dat deze risico's volledig kunnen worden beheerst. Het is zeer waarschijnlijk noodzakelijke meldingen en of vergunningen te moeten aanvragen in het kader van de Waterwet en het Besluit lozen buiten inrichtingen, voor zowel de onttrekking als de lozing van het bronneringswater. Zodoende worden de documenten dus ook beoordeeld door het bevoegd gezag.

4.14.4 Conclusie

De zienswijze leidt tot aanpassingen aan het ontwerpplan. Er wordt een inrit met inritconstructie naar de achterzijden van de woningen aan De Run 2000 gerealiseerd. Ook worden vier openbare langsparkeervakken langs De Run 2100 in het ontwerp opgenomen.

5.1 Ambtshalve aanpassingen

Zoals vermeld in bovenstaande tekst wordt op een gedeelte van de Kempenbaan stilasfalt gerealiseerd. Hieronder de weergave van het gedeelte van de Kempenbaan waarbij de blauwe lijn aangeeft waar dit zal plaatsvinden. Het betreft hier aan weerszijden van de Kempenbaan over een totale lengte van circa 335 meter. Deze aanpassing vindt plaats in het vast te stellen ontwerpplan Kempenbaan-Oost.



Woningen gelegen aan de Provincialeweg, met tuinen gelegen nabij Kempenbaan.

BIJLAGEN (in 2 aparte bestanden bij deze notitie toegevoegd)

1. Aanvullende verkeersveiligheidstoets (VVA), van Leersum Infra d.d. 16 november 2020, projectnummer 20-013)
2. Reactie notitie VVA (TAUW d.d. 1 februari 2021, N016-1263777GRV-V01)