

Nota van zienswijzen en ambtshalve aanpassingen bestemmingsplan 'Kempenbaan-West'

Gemeente Veldhoven
Maart 2015

1. Inleiding

Conform het gestelde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) dient een ontwerpbestemmingsplan gedurende een periode van zes weken voor een ieder ter inzage te worden gelegd. De ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan 'Kempenbaan-West' hebben wij gepubliceerd in de Ahrenberger en de Staatscourant van woensdag 29 oktober 2014. Hierin is vermeld dat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage zou liggen van vrijdag 31 oktober tot en met donderdag 11 december 2014.

Naast de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan in het gemeentehuis was het ontwerpbestemmingsplan ook digitaal raadpleegbaar op de landelijke site www.ruimtelijkeplannen.nl.

Daarnaast is voor belangstellenden op woensdag 5 en donderdag 13 november 2014 een inloopavond georganiseerd, waarin desgewenst een nadere toelichting op het ontwerp-bestemmingsplan werd gegeven en vragen gesteld konden worden.

Tijdens de termijn van ter inzage legging zijn in totaal 49 zienswijzen ingediend. In paragraaf 2 worden de zienswijzen besproken en wordt aangegeven of deze zienswijzen hebben geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

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

2. Ingediende zienswijzen

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

1. Groenen Holding Veldhoven BV, A.C.J.M. Groenen, De Run 5404 te Veldhoven (brief d.d. 18 november 2014, ingekomen 19 november 2014, registratienummer 14.15604).
2. R.E.A.W. Groenen, De Run 8113 te Veldhoven (brief d.d. 18 november 2014, ingekomen 19 november 2014, registratienummer 14.15605).
3. G. de Werdt, Westervelden 24 te Veldhoven (brief d.d. 24 november 2014, ingekomen 27 november 2014, registratienummer 14.15975).
4. Holding Locht BV, H.M. van Lieshout, De Plank 93 te Veldhoven (brief d.d. 1 december 2014, ingekomen 3 december 2014, registratienummer 14.16262).
5. M. Welten, Welten Caravans, De Run 8256 te Veldhoven (brief d.d. 1 december 2014, ingekomen 3 december 2014, registratienummer 14.16308).
6. W.H. Smits, Kromstraat 55 te Veldhoven (brief d.d. 3 december 2014, ingekomen 4 december 2014, registratienummer 14.16474).
7. M. Wouters, Dreef 76 te Veldhoven (brief d.d. 3 december 2014, ingekomen 5 december 2014, registratienummer 14.16575).
8. K. Timmermans, De Plank 46 te Veldhoven (brief d.d. 5 december 2014, ingekomen 8 december 2014, registratienummer 14.16593).
9. W. Boerman, Schoolstraat 49 te Riethoven (brief d.d. 4 december 2014, ingekomen 8 december 2014, registratienummer 14.16599).
10. KBO Kring Veldhoven, G. de Wilt (brief d.d. 4 december 2014, ingekomen 4 december 2014, registratienummer 14.16694).
11. Provincie Noord-Brabant, college van Gedeputeerde Staten te 's-Hertogenbosch (brief d.d. 10 december 2014, ingekomen 11 december 2014, registratienummer 14.16860).
12. DAS Nederlandse Rechtsbijstand, J.T.F. van Berkel, namens C.J.C.R. Gompel, wonende Heerseweg 37 te Veldhoven (brief d.d. 5 december 2014, ingekomen 5 december 2014, registratienummer 14.68836).
13. M.A.C. Peters-Beerens, Kleine Dreef 28 te Veldhoven en F.H. Bank, Kleine Dreef 30 te Veldhoven (brief d.d. 6 december 2014, ingekomen 8 december 2014, registratienummer 14.16697).
14. T. Meurs, Y. Vosters en N. Simons, wonende aan De Run 8214 te Veldhoven, fam. Bullens, wonende aan De Run 8204, dhr. Renders, wonende aan De Run 8210 en de heer De Laat, wonende aan De Run 8216 (brief d.d. 7 december 2014, ingekomen 10 december 2014, registratienummer 14.16847). Door T. Meurs en Y. Vosters (brief d.d. 1 maart 2015, ingekomen 2 maart 2015), C. de Laat (brief d.d. 17 februari 2015, ingekomen 2 maart 2015), B. Renders (brief d.d. 19 februari 2015, ingekomen 2 maart 2015) en R. Bullens (brief d.d. 19 februari 2015, ingekomen 2 maart 2015) is de zienswijze gedeeltelijk ingetrokken.
15. Baetsen Groep, H. van Roosmalen, gevestigd aan de Locht 100 te Veldhoven (brief d.d. 9 december 2014, ingekomen 9 december 2014, registratienummer 14.16735).
16. E.J.M. Eussen, Tinelstraat 128 te Eindhoven (vanaf medio 2015: Locht 87 te Veldhoven), (brief d.d. 9 december 2014, ingekomen 9 december 2014, registratienummer 14.6736).
17. Dennis Auto's, D.W.P.C. van Oorschot, gevestigd aan De Run 8202 te Veldhoven (brief d.d. 1 december 2014, ingekomen 9 december 2014, registratienummer 14.16755).
18. R.J.M. Laurs, Westervelden 17, H. Verheggen, Westervelden 3, H.J.E.M. Bazelmans, Westerveldseweg 25, M. de Werelt, Westervelden 24, T.C. van Loon en R.A. Manssen, Westervelden 1, S. Vijn, Westervelden 20, fam. Maass, Westervelden 17, Th. Hazendonk, Westervelden 19, B. Gielissen, Westervelden 9, fam. Smolders, Westervelden 5, Verouden, Westervelden 21, H. Rensma, Westervelden 23, M.G. Luiting, Westerveldseweg 27, J. Mikkers, Westervelden 15,

- E. Bazelmans, Westervelden 11 en J. Beitschat, Westervelden 13, allen te Veldhoven (brief d.d. 27 november 2014, ingekomen 9 december 2014, registratienummer 14.16757).
19. C. Neutkens, Pegbroekenlaan 46 te Veldhoven (brief d.d. 6 december 2014, ingekomen 10 december 2014, registratienummer 14.16764).
 20. VOS & Vennoten Advocaten, J.E. Dijk, namens Stichting Oplossing N69 Bewonersoverleg Dommelen, Vereniging Milieuwerkgroep Valkenswaard, IVN Instituut voor Natuureducatie en Duurzaamheid, afdeling Veldhoven Eindhoven Vessem, Stichting Kernraad Riethoven, Henk Mulder wonende Wilgerijs 6 te Riethoven, George G.E. Huijgens wonende Broekhovenseweg 3 te Riethoven, B. de Jong wonende Keersopperdreef 3 te Riethoven, W. Gijsbers, wonende Broekhovenseweg 21 te Riethoven, en A. van Dort wonende Wilgerijs 6 te Riethoven (brief d.d. 10 december 2014, ingekomen 10 december 2014, registratienummer 14.16841).
 21. Das Rechtsbijstand, B. de Jong, namens A.A.M. Essens wonende De Run 8111 te Veldhoven (pro forma brief d.d. 10 december 2014, ingekomen 10 december 2014, registratienummer 14.68977; aanvullende brief d.d. 29 december 2014, ingekomen 29 december 2014, registratienummer 14.69433).
 22. BMV Beheer, R.H.M. van Sambeek en BMV Beheer B.V., gevestigd aan de Plank 120 te Veldhoven (pro forma brief d.d. 10 december 2014, ingekomen 11 december 2014, registratienummer 14.16864; aanvullende brief d.d. 22 december, ingekomen 29 december 2014, registratienummer 14.17873).
 23. T. Hoang, Heerseweg 35 te Veldhoven (brief d.d. 9 december 2014, ingekomen 10 december 2014, registratienummer 14.16853).
 24. T. Emmen, Locht 64 te Veldhoven (brief ingekomen 10 december 2014, registratienummer 14.16850).
 25. S. en M. Boes-van Ham, Kleine Dreef 32 te Veldhoven (brief d.d. 10 december 2014, ingekomen 10 december 2014, registratienummer 14.16854).
 26. Bouwinitiatief, A. Laureijs, namens J.M.M. Heeren, eigenaar De Run 8402, 8404, 8301, 8303, 8231 en 8232 (brief d.d. 10 december 2014, ingekomen 11 december 2014, registratienummer 14.16919).
 27. Familie Meulenbroek, Heerseweg 33 te Veldhoven (brief d.d. 10 december 2014, ingekomen 11 december 2014, registratienummer 14.16921).
 28. Bewonerscomité Kempenbaan-West, E. Peeters, Locht 15 te Veldhoven (brief d.d. 10 december 2014, ingekomen 11 december 2014, registratienummer 14.16922).
 29. Brabantse Milieu Federatie, N. Verdaasdonk (brief. d.d. 11 december 2014, ingekomen 11 december 2014, registratienummer 14.17108).
 30. B.P.A. Dekkers en S.C.M. Mutsaers-Dekkers, Kleine Dreef 41 te Veldhoven (brief d.d. 11 december 2014, ingekomen 11 december 2014, registratienummer 14.16939).
 31. A.J.H.A. Wouters, De Run 8304 te Veldhoven (brief d.d. 11 december 2014, ingekomen 11 december 2014, registratienummer 14.16940).
 32. M.A.J.N. en F.N.J.M. Kwinten, De Run 8280 te Veldhoven (brief ingekomen 11 december 2014, registratienummer 14.16945).
 33. M. Welten, De Run 8256 te Veldhoven (brief d.d. 19 november 2014, ingekomen 11 december 2014, registratienummer 14.16946).
 34. A. Welten, De Run 8262 te Veldhoven (brief d.d. 19 november 2014, ingekomen 11 december 2014, registratienummer 14.16947).
 35. Fam. Gerlag, De Run 8226 te Veldhoven (brief d.d. 19 november 2014, ingekomen 11 december 2014, registratienummer 14.16948).
 36. R. Vermeulen, De Run 8320 te Veldhoven (brief d.d. 19 november 2014, ingekomen 11 december 2014, registratienummer 14.16949).
 37. J. van Diessen, De Run 8274 te Veldhoven (brief d.d. 19 november 2014, ingekomen 11 december 2014, registratienummer 14.16950).
 38. B. en I. Imming, De Run 8247 te Veldhoven (brief d.d. 19 november 2014, ingekomen 11 december 2014, registratienummer 14.16951).

39. P. van de Burgt, De Run 8271 te Veldhoven (brief d.d. 19 november 2014, ingekomen 11 december 2014, registratienummer 14.16952).
40. J.J.M. Heeren, De Run 8402 te Veldhoven (brief d.d. 19 november 2014, ingekomen 11 december 2014, registratienummer 14.16953).
41. Aarts Staalconstructie, G. Heeren, De Run 8334 te Veldhoven (brief d.d. 19 november 2014, ingekomen 11 december 2014, registratienummer 14.16954).
42. Fam. Russo, De Run 8325 te Veldhoven (brief d.d. 19 december 2014, ingekomen 11 december 2014, registratienummer 14.16955).
43. Van Hooff Party-service en Catering bv, A.W.H. van Hooff, De Run 8251 te Veldhoven (brief d.d. 19 november 2014, ingekomen 11 december 2014, registratienummer 14.16956).
44. T. Meurs, De Run 8214, M. Vosters, De Run 8214 en B. Renders, De Run 8210 te Veldhoven (brief d.d. 19 november 2014, ingekomen 11 december 2014, registratienummer 14.16957).
45. Fam. Kwinten, De Run 8280 te Veldhoven (brief d.d. 19 november 2014, ingekomen 11 december 2014, registratienummer 14.16958).
46. Jonkers Advies, M.A.M. Jonkers, namens M.M.A. Wintermans, wonende Dommelstraat Zuid 48 te Veldhoven (brief d.d. 11 december 2014, ingekomen 12 december 2014, registratienummer 14.16962).
47. Ing. A.J. de Jager, namens de heer B.J.H. van den Berg, Locht 125 te Veldhoven (brief d.d. 10 december 2014, ingekomen 11 december 2014, registratienummer 14.68993).
48. G.J.F.M. Coppens, Schoot 16 te Veldhoven (brief d.d. 8 december 2014, ingekomen 12 december 2014, registratienummer 14.16982).
49. J.A.M. van Kasteren, Heerseweg 21 te Veldhoven (brief d.d. 11 december 2014, ingekomen 11 december 2014, registratienummer 14.16929).

Alle ingediende zienswijzen zijn binnen de gestelde termijnen ontvangen en ontvankelijk.

2.1. A.C.J.M. Groenen, De Run 8121

2.1.1. Inhoud zienswijze

Door de plaatsing van een geluidsscherm recht voor het perceel De Run 8121 wordt het uitzicht ernstig geweld aangedaan. De zichtlocatie van het perceel en het bedrijfspand wordt hierdoor teniet gedaan. Daarnaast is er sprake van een negatief effect op de onroerende zaak. Dit terwijl de geluidsoverlast van de Kempenbaan gering is. Door de hoge ligging van de weg ten opzichte van het perceel is er geheel geen sprake van overlast. Aangezien er sprake is van een bedrijventerrein is zichtbaarheid van groot belang. Het volledig ontnemen van alle zicht op deze locatie is niet aanvaardbaar. Verzoek dan ook om de plannen ten aanzien van de geluidswal te herzien.

2.1.2. Reactie gemeente

In het ontwerpbestemmingsplan is ter hoogte van De Run 8100 de aanduiding 'geluidsscherm' opgenomen. Op basis van het bepaalde in de regels van het ontwerpbestemmingsplan kunnen op gronden met deze aanduiding geluidsschermen worden gerealiseerd met een maximale bouwhoogte van 5 meter.

Gelijktijdig en in samenhang met het ontwerpbestemmingsplan is een ontwerpbeschikking hogere grenswaarden Wet geluidhinder ter inzage gelegd. Op 17 maart 2015 is voor onder andere een zevental woningen in het gebied De Run 8100 en 8200 door het college van burgemeester en wethouders een hogere grenswaarde vastgesteld. Deze vaststelling is nodig in verband met het niet plaatsen van een geluidsscherm ter hoogte van De Run 8100 aan de zuidzijde van de Kempenbaan. Het niet plaatsen van een geluidsscherm is gebaseerd op onderstaande overwegingen.

Het zicht op de entree van het bedrijventerrein De Run komende vanaf de Locht dient zoveel mogelijk behouden te blijven. De Run moet dé toegangspoort met allure worden van Brainport via de A67. Om dit te bewaken dient, overeenkomstig de wens van reclamant, voorkomen te worden dat geluidsschermen het zicht op het bedrijventerrein beperken. Hierbij is in de overweging meegenomen dat het gebied De Run 8100 met name gekenmerkt wordt als een bedrijventerrein en dat in het gebied slechts 3 burgerwoningen zijn gelegen (waar het geluidsscherm ten behoeve van de vermindering van de geluidsbelasting voor geplaatst zou worden).

Ook het plaatsen van een geheel transparant scherm, waardoor het zicht behouden zou kunnen blijven, heeft vanwege vandalismegevoeligheid en het bijbehorende onderhoud niet de voorkeur. Hierbij wordt tevens overwogen dat door het plaatsen van een transparant scherm en de plaatsing op een talud, er sprake is van hoge kosten. De hoge kosten in combinatie met het feit dat de bewoners in het gebied waar het geluidsscherm voor geplaatst zou worden hebben aangegeven geen geluidsscherm te wensen, met uitzondering van de bewoners van één pand, hebben ertoe geleid dat de keuze is gemaakt geen geluidsscherm te plaatsen.

Daarnaast is het vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet wenselijk een geluidsscherm te plaatsen ter hoogte van De Run 8100 omdat de vier woningen aan de zijde van het te plaatsen scherm op redelijk korte afstand van het scherm zijn gelegen. Zo zou de schermhoogte 4 meter dienen te bedragen en geplaatst worden op het talud welke op een hoogte van 2 meter boven het plaatselijk maaiveld is gelegen. Met een totale hoogte van 6 meter zou het uitzicht vanuit de woningen volledig door het scherm worden bepaald.

Gelet op het voornoemde zal de aanduiding 'geluidsscherm' in het bestemmingsplan ter hoogte van De Run 8100 niet worden opgenomen.

Indien reclamant van mening is dat de waarde van de onroerende zaak door het voorliggende bestemmingsplan wordt verminderd, kan reclamant na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan desgewenst een aanvraag om tegemoetkoming in planschade indienen conform het gestelde in artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Voor de procedure met betrekking tot planschadeverzoeken heeft de gemeenteraad de 'Procedureverordening voor tegemoetkoming in planschade' vastgesteld.

2.1.3. Advies

Zienswijze gedeeltelijk gegrond verklaren en het bestemmingsplan aan te passen door de aanduiding 'geluidsscherm' ter hoogte van De Run 8100 niet meer op de verbeelding op te nemen.

2.2. R.E.A.W. Groenen, De Run 8113

2.2.1. Inhoud zienswijze

Door de plaatsing van een geluidsscherm recht tegenover de woning De Run 8113 wordt het uitzicht ernstig aangetast. De plaatsing van een geluidsscherm geeft een benauwend gevoel en heeft een negatieve invloed op de waarde van de woning.

2.2.2. Reactie gemeente

Zie reactie gemeente 2.1.2.

2.2.3. Advies

Zienswijze gedeeltelijk gegrond verklaren en het bestemmingsplan aan te passen door de aanduiding 'geluidsscherm' ter hoogte van De Run 8100 niet meer op de verbeelding op te nemen.

2.3. G. de Werdt, Westervelden 24

2.3.1. Inhoud zienswijze

Door het bestemmingsplan zal de Kempenbaan-West een druk gebruikte weg gaan worden. Ook zal de aanleg van de N69 en de Zilverbaan tot een toename van het verkeer op de A67 en de Kempenbaan-West leiden. Door de plaatsing van de geluidsschermen aan de noordzijde van de Kempenbaan-West zal er sprake zijn van een geluidsweerkaatsing naar het zuiden waardoor de geluidstoename aan de zuidzijde toeneemt. De huidige geluidshinder is reeds onacceptabel, welke door de maatregelen versterkt zullen worden. Het verzoek dan ook om in samenspraak met Rijkswaterstaat de geluidsoverlast te beperken c.q. te doen afnemen tot een acceptabel niveau.

2.3.2. Reactie gemeente

De maximaal toegestane geluidsbelasting vanwege het verkeer op rijksinfrastructuur is ingevolge hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer vastgelegd in zogenaamde geluidproductieplafonds. Als door de genoemde ontwikkelingen de waarde van het geluidproductieplafond wordt overschreden moeten zodanige voorzieningen worden getroffen dat de geluidsbelasting wordt teruggebracht tot onder deze waarde. Dit valt buiten de reikwijdte van voorliggend bestemmingsplan.

De geluidsschermen langs de Kempenbaan worden absorberend uitgevoerd. Reflectie van het verkeerslawaai vanwege de Kempenbaan, zou daar al sprake van zijn, is gelet op de afstand tot de omgeving Westervelden daar niet waarneembaar.

2.3.3. Advies

Zienswijze ongegrond verklaren; de zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

2.4. Holding Locht BV

2.4.1. Inhoud zienswijze

a. Niet kan worden ingestemd met het plaatsen van een geluidsscherm aan de zuidzijde van de Kempenbaan ter hoogte van de overgang Locht-Kempenbaan. Deze wordt geplaatst tussen de gronden aan De Run 8215 en de Kempenbaan. Omdat de locatie een ontwikkellocatie is voor een bedrijfsgebouw en een zichtlocatie waarbij volgens het vigerende bestemmingsplan een bebouwingsaccent gerealiseerd dient te worden, is een geluidsscherm hier niet passend. Hierdoor zal de waarde van de grond sterk dalen en is het moeilijker om kopers of huurders voor deze locatie te vinden.

b. Indien de maximale snelheid niet wordt verhoogd naar 70 km/uur zal de geluidshinder verminderen en is een geluidsscherm wellicht niet nodig. Het onderzoek van Goudappel Coffeng (uitgevoerd op verzoek van het bewonerscomité Kempenbaan-West) is een duidelijk bewijs dat het handhaven van 50 km/uur op de Kempenbaan-West gunstiger is.

2.4.2. Reactie gemeente

a. Het geluidsscherm aan de zuidzijde van de Kempenbaan ter hoogte van het perceel De Run 8215 vult een "geluidslek" op in de afscherming naar de woningen aan De Run 8200. De afscherming van deze woningen wordt voor het overige gevormd door de bedrijfsgebouwen langs de Kempenbaan. Zonder dit scherm zou de geluidsbelasting op deze woningen verder toenemen. Zodra op de locatie bedrijfsbebouwing is gerealiseerd kan het scherm mogelijk komen te vervallen.

Hiervoor is in het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Bij het toepassen van de wijzigingsbevoegdheid moet dan worden aangetoond dat voldaan wordt aan de eisen uit de Wet geluidshinder.

Het belang van de geluidsafscherming door dit (tijdelijke) scherm weegt hierbij zwaarder dan de vermeende verminderde zichtbaarheid en verkoopbaarheid van de locatie.

Indien reclamant van mening is dat de waarde van de grond door het voorliggende bestemmingsplan wordt verminderd, kan reclamant na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan desgewenst een aanvraag om tegemoetkoming in planschade indienen conform het gestelde in artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Voor de procedure met betrekking tot planschadeverzoeken heeft de gemeenteraad de 'Procedureverordening voor tegemoetkoming in planschade' vastgesteld.

b. Reclamant suggereert dat een geluidsscherm bij de invoering van een maximale snelheid van 50 km/uur op de Kempenbaan-West mogelijk niet nodig zou zijn. Deze opmerking wordt niet nader aangetoond en onderbouwd. Wij schatten daarentegen in dat bij een maximale snelheid van 50 km/uur op de Kempenbaan-West ter hoogte van het perceel De Run 8215 een geluidsscherm nog steeds noodzakelijk is. Bovenal is het om de volgende redenen van belang dat de maximale snelheid op de Kempenbaan-West 70 km/uur bedraagt in plaats van 50 km/uur:

- De Kempenbaan vormt de belangrijkste verkeersschakel van en naar bedrijventerrein De Run (onderdeel van Brainport Avenue) en het zuidelijk deel van Veldhoven. Om ervoor te zorgen dat de Kempenbaan ook deze functie zal vervullen, dient de Kempenbaan een aantrekkelijke route te zijn. Het beleid van de gemeente heeft als uitgangspunt ervoor te zorgen dat zo min mogelijk verkeer door de woongebieden van Veldhoven gaat rijden. Indien de maximale snelheid 70 km/uur bedraagt in plaats van 50 km/uur wordt dit beter bewerkstelligd. Doordat de snelheid in dat geval hoger is dan op alternatieve routes door Veldhoven, is er sprake van een verkeersaantrekkende werking van de Kempenbaan waardoor diverse routes in de woongebieden rustiger worden. Dit volgt ook uit het onderzoek van Goudappel Coffeng d.d. 18 augustus 2014. Door Goudappel Coffeng is in opdracht van de gemeente een nader onderzoek uitgevoerd om inzicht te verkrijgen in de effecten op de verkeersintensiteiten bij een verlaging van de snelheid op de Kempenbaan naar 50 km/uur. Uit dit onderzoek volgt dat een maximumsnelheid van 50 km/h ten opzichte van 70 km/h voor het weggedeelte tussen de Locht en De Run 6800 tot een lagere verkeersintensiteit op de Kempenbaan-West leidt (18.000 mvt/etmaal in plaats van 20.900 mvt/etmaal). Deze afname van de verkeersintensiteit op de Kempenbaan-West leidt tot een toename van de verkeersintensiteiten in de woongebieden. Zo is er in de Nieuwstraat een toename van 900 mvt/etmaal (toename van 2.600 mvt/etmaal naar 3.500 mvt/etmaal), wat in strijd zou zijn met de doelstellingen, zoals verwoord in het Verkeerscirculatieplan.

Een van de doelstellingen uit het Verkeerscirculatieplan is het borgen van een goede doorstroming op gebiedsontsluitingswegen, waaronder de Kempenbaan, zodat minder verkeer door verblijfsgebieden, zoals de Nieuwstraat, sluipt. Het verlagen van de snelheid naar 50 km/uur zou hier niet aan bijdragen.

- Op het oostelijk deel van de Kempenbaan geldt een maximumsnelheid van 70 km/uur met 2x2 rijstroken. Voor een goede doorstroming is het hebben van een logisch en consistent beeld voor automobilisten van belang. Door voor het gehele plangebied van de Kempenbaan-West (tot aan de nieuwe bebouwde komgrens nabij de aansluiting N69/Westparallel) 2 x 2 rijstroken te creëren en een maximumsnelheid van 70 km/uur in te stellen, wordt dit beeld gecreëerd.

Ook het verlagen van de snelheid over de gehele Kempenbaan naar 50 km/uur ten behoeve van het creëren van een consistent beeld zou hier niet de oplossing zijn. Uit het voornoemde onderzoek van Goudappel Coffeng volgt immers dat een verlaging van de snelheid over de gehele Kempenbaan naar 50 km/uur zou leiden tot een nog grotere verplaatsing van het verkeer naar andere routes door Veldhoven. Zo zou er in dat geval bovenop de toename van de verkeersintensiteit in de Nieuwstraat ook een

sterke toename op de route Provincialeweg – Dorpsstraat optreden. Zoals hiervoor al staat vermeld is dit een ongewenste ontwikkeling wat in strijd is met het gemeentelijk beleid, zoals opgenomen in het Verkeerscirculatieplan.

- De extra aansluiting op de A67 en de uitbreiding van de Kempenbaan worden onder andere gerealiseerd om de huidige problematiek op de Kempenbaan bij de aansluiting N2 te verminderen én economische ontwikkelingen op De Run mogelijk te maken. Momenteel staat er op werkdagen in de spits structureel file bij deze aansluiting. Het is de bedoeling dat een groot deel van dit verkeer gebruik gaat maken van de nieuwe aansluiting en niet (meer) van de aansluiting bij de N2. Juist om deze reden dient de route van en naar de A67 een aantrekkelijke route te zijn vanuit bedrijventerrein De Run en Veldhoven Zuid om een goed alternatief te zijn om de aansluiting bij de N2 te ontlasten. Met een maximale snelheid van 70 km/uur is dat meer het geval dan bij 50 km/uur. Het voornoemde onderzoek van Goudappel Coffeng onderschrijft dit.

2.4.3. Advies

Zienswijze ongegrond verklaren; de zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

2.5. Welten Caravans, De Run 8256

2.5.1. Inhoud zienswijze

a. Niet kan worden ingestemd met het plaatsen van een geluidsscherm aan de zuidzijde van de Kempenbaan ter hoogte van De Run 8100. Het plaatsen van een geluidsscherm zou de zichtlocatie teniet doen, waar veel moeite en geld in is geïnvesteerd om deze zichtlocatie te realiseren.

b. Indien de maximum snelheid op de Kempenbaan-West niet wordt verhoogd naar 70 km/uur maar 50 km/uur blijft, zal de geluidshinder verminderen en is het geluidsscherm wellicht ook niet nodig. Uit het onderzoek van Goudappel Coffeng volgt dat het handhaven van 50 km/uur op de Kempenbaan-West gunstiger is.

c. Variant 1 op blz. 26, punt 5.2.1.2 op basis van eindvariant 9a + scherm is wel acceptabel.

2.5.2. Reactie gemeente

a. Zie reactie gemeente nr. 2.1.2.

b. Zie reactie gemeente 2.4.2, sub b

c. In tegenstelling tot hetgeen wordt aangegeven wordt hoogstwaarschijnlijk bedoeld op variant 1, zoals opgenomen in afbeelding 11. Zoals uit de behandeling van zienswijze nr. 2.4.2., sub a volgt, vult dit geluidsscherm (zuidzijde van de Kempenbaan ter hoogte van het perceel De Run 8215) een "geluidsslek" op in de afscherming voor de woningen aan De Run 8200 die voor het overige gevormd wordt door de bedrijfsgebouwen langs de Kempenbaan. Zonder dit scherm zou de geluidsbelasting op deze woningen verder toenemen. Zodra op de locatie bedrijfsbebouwing wordt gerealiseerd kan het scherm mogelijk komen te vervallen. Hiervoor is in het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Bij het toepassen van de wijzigingsbevoegdheid moet dan worden aangetoond dat voldaan wordt aan de eisen uit de Wet geluidhinder.

2.5.3. Advies

Zienswijze gedeeltelijk gegrond verklaren en het bestemmingsplan aan te passen door de aanduiding 'geluidsscherm' ter hoogte van De Run 8100 niet meer op de verbeelding op te nemen. De overige onderdelen van de zienswijze (sub b en c)

ongegrond verklaren; deze onderdelen leiden niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

2.6. W.H. Smits, Kromstraat 55

2.6.1. Inhoud zienswijze

Verzoek om het plan ongewijzigd vast te stellen. De reden voor het indienen van een zienswijze is om te benadrukken dat de snelheid van het weggedeelte van de Kempenbaan-West niet teruggebracht dient te worden naar 50 km/uur. Uit het onderzoek van Goudappel Coffeng volgt dat een verlaging van de snelheid op de Kempenbaan-West leidt tot een verkeersdruk op andere routes binnen Veldhoven, zoals op de Nieuwstraat. Een verlaging van de snelheid is dus nadelig voor de overige bewoners van Veldhoven (dorp) en staat haaks op de doelstellingen zoals beschreven in het Verkeerscirculatieplan.

2.6.2. Reactie gemeente

De Kempenbaan-West is ontworpen als een gebiedsontsluitingsweg met 2x2 rijstroken en een maximumsnelheid van 70 km/uur. De bedoeling van de gebiedsontsluitingswegen is dat het verkeer zoveel mogelijk via deze wegen rijdt en het 'sluipen' door de woon-/verblijfsgebieden wordt voorkomen. Eén van de belangrijke assen binnen de hoofdwegenstructuur in Veldhoven is de Kempenbaan. Om ervoor te zorgen dat de Kempenbaan ook een aantrekkelijke route voor het autoverkeer blijft, zal een maximale snelheid van 70 km/uur worden aangehouden juist om te voorkomen dat het verkeer andere routes binnen Veldhoven gaat zoeken. Uit het onderzoek van Goudappel Coffeng volgt dat bij een maximale snelheid van 50 km/uur het verkeer toch andere routes binnen Veldhoven gaat zoeken. Het uitgangspunt zal dus blijven dat de gehele Kempenbaan en de Locht tot aan de bebouwde komgrens een maximumsnelheid zal krijgen van 70 km/uur. Voor een goed overzicht van alle redenen om te kiezen voor een maximale snelheid van 70 km/uur wordt verwezen naar de reactie van de gemeente op zienswijze nr. 2.4.2, sub b.

2.6.3. Advies

Instemmen met zienswijze 2.6; de zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

2.7. M. Wouters, Dreef 76

2.7.1. Inhoud zienswijze

De huidige sloot aan de zijde van Van Hulst en de vergaarbak nabij de Heiberg/Heerseweg komen te vervallen door dit plan. Op dit moment is er al veel wateroverlast bij hevige regenval. Door de toevoeging van extra asfalt, moet er ook meer water worden afgevoerd. Waar gaat al dit water naar toe, nu de riolering al vol zit en de Gender het ook niet aan kan? Waar moet het water naar toe wat nu in de sloot en vergaarbak komt? Door deze plannen wordt de buurt met de nodige ergere wateroverlast geconfronteerd.

2.7.2. Reactie gemeente

Het watersysteem van de huidige Kempenbaan is dusdanig ontworpen dat het water vanuit het westen middels een slotenstelsel richting het oosten loopt (richting de Gender). Daarbij is een retentiebak aangebracht ter hoogte van de Heiberg/Heerseweg voor tijdelijke berging van het water.

In de nieuwe situatie wordt de Kempenbaan in drie delen onderverdeeld voor de opvang van het water. Door deze onderverdeling / splitsing aan te brengen wordt het water op verschillende plekken geborgen. Binnen het systeem zijn bewust vertragingen ingebouwd, waardoor eerst de eigen systemen worden gevuld en na

verloop van tijd het water wordt afgevoerd naar lager gelegen gedeelten. Het idee hierachter is om het water niet meteen naar de lager gelegen gedeelten af te voeren en dus problemen te krijgen bij de Gender op het moment dat deze ook vol staat. Een volledige beschrijving van het toekomstig watersysteem staat beschreven in het Waterhuishoudkundig plan, welke als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd. Hieruit volgt dat voorzien wordt in voldoende waterbergingslocaties met voldoende capaciteit om de gewijzigde situatie door voorliggend bestemmingsplan goed op te kunnen vangen. Het waterhuishoudingsplan is door het waterschap beoordeeld en akkoord bevonden. Verschillende varianten om het water af te voeren zijn daarbij besproken en voorgelegd. Het systeem waar uiteindelijk voor gekozen is, geeft het meest optimale resultaat.

Het probleem wat door reclamant in de zienswijze wordt omschreven wordt niet veroorzaakt door de Kempenbaan-West, maar door de bestaande riolering in de Dorpstraat. De bestaande riolering in de Dorpstraat kan de hoeveelheid water niet aan en stroomt over de drempel richting Genderstraat en de Dreef en Kleine Dreef. Voor dit bestaande probleem is een extern adviesbureau ingeschakeld om het probleem te analyseren en te bezien of de oorzaak kan worden opgelost dan wel kan worden verminderd.

De bestaande vergaarbak (in Genderstraat) voor afvoer van het overtollige water vanuit de Dorpstraat naar de sloot langs de Kempenbaan blijft, in tegenstelling tot hetgeen reclamant opmerkt, in de huidige en nieuwe situatie bestaan. In het ontwerp van de riolering van de Kempenbaan zal worden meegenomen dat het water vanuit deze bak ook kan blijven worden afgevoerd.

Over de problematiek is reeds contact geweest met reclamant, waarbij eveneens is afgesproken dat de gemeente contact houdt over de voortgang van de aanpak.

2.7.3. Advies

Zienswijze ongegrond verklaren; de zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

2.8. K. Timmermans, De Plank 46

2.8.1. Inhoud zienswijze

a. Door de aansluitingen op de A67 zal het verkeer toenemen. Het verkeer van en naar de aansluitingen zal zijn weg zoeken door Veldhoven-dorp en niet alleen gebruik maken van de Kempenbaan. Hierdoor zal het op de wegen De Plank, Kromstraat, Sondervick en de Nieuwstraat drukker worden en de geluidsbelasting en uitstoot van fijnstof zal daardoor toenemen. Reclamant is dan ook van mening dat eerst de westelijke randweg (Zilverbaan) geheel dient te zijn aangelegd zodat daarvan gebruik kan worden gemaakt om van en naar de aansluitingen op de A67 te komen. Daarna dienen de wegen De Plank, Nieuwstraat en Kromstraat fysiek aangepast te worden zodat deze onaantrekkelijk worden voor het doorgaande verkeer. Pas als dat uitgevoerd is, kan het bestemmingsplan Kempenbaan-West worden uitgevoerd.

b. Door het ontbreken van een fietspad op de nog aan te leggen route vanaf de Locht over het viaduct bij de Oeienbosch naar de Knegselweg moeten fietsers die vanaf de aan te leggen Zilverbaan richting de Locht willen fietsen om fietsen door Veldhoven-dorp.

2.8.2. Reactie gemeente

a. De Westelijke Ontsluitingsroute is op dit moment gedeeltelijk gerealiseerd. Zo zijn de verlengde Oersebaan en de verlengde Heerbaan inmiddels aangelegd en in gebruik genomen. De voorbereidingen om te komen tot de aanleg van de Zilverbaan, zijnde de tweede fase van de Westelijke Ontsluitingsroute, zijn inmiddels ook gestart. De

benodigde planologische trajecten zijn doorlopen. Zo is het bestemmingsplan voor de aanleg van de Zilverbaan bij uitspraak van de Raad van State onherroepelijk geworden.

Op dit moment heeft de aanleg van de aansluiting van de A67 en de verbreding van de Kempenbaan echter prioriteit. Er wordt op dit moment meer belang gehecht aan het direct oplossen van de huidige verkeersproblemen, het bieden van mogelijkheden om bedrijventerrein De Run beter bereikbaar te maken door de aansluiting met de A67 en het mogelijk maken van een aansluiting met de N69. Dat de Zilverbaan gerealiseerd zal worden, is duidelijk. Zo is de aanleg van de Zilverbaan noodzakelijk voor het creëren van een goede wegenstructuur met een gedegen noord-zuid verbinding en is dit geheel in lijn met het gemeentelijk ruimtelijk (verkeers)beleid zoals vastgelegd in de Ruimtelijke Structuurvisie en het Verkeerscirculatieplan. Aangezien er verder geen belemmeringen bestaan tegen de realisering van de Zilverbaan en er slechts sprake zal zijn van een tijdelijke situatie waarin mogelijkwjs de Zilverbaan niet gerealiseerd is en de aansluiting met de A67 wel, zijn wij van mening dat gelet op het voornoemde deze tijdelijke situatie overkomelijk is.

b. Er zijn diverse fietspaden en –verbindingen in het project van de Kempenbaan-West voorzien. Zo zal bijvoorbeeld langs de Kempenbaan en de Locht (tot aan de N69/Westparallel) een tweerichtingenfietspad aan de zuidzijde worden gerealiseerd, inclusief een fietsviaduct over de A67 parallel aan het huidige viaduct voor gemotoriseerd verkeer. Verder is tussen de Locht en de Knegselseweg voorzien in een tweerichtingenfietspad aan de westzijde, inclusief een nieuw viaduct over de A67 bij het Oeienbosch. Er is dus wel degelijk een fietsroute mogelijk tussen de Knegselseweg-Locht-Kempenbaan en vice versa. Het gestelde van reclamant dat fietsers vanaf de Zilverbaan richting de Locht om moeten fietsen door Veldhoven Dorp is dus niet juist.

2.8.3. Advies

Zienswijze ongegrond verklaren; de zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

2.9. W. Boerman, Schoolstraat 49 (Riethoven)

2.9.1. Inhoud zienswijze

a. De samenhang tussen de oplossingen in het ontwerpbestemmingsplan Kempenbaan-West en het provinciaal PIP voor de N69 is niet, althans onvoldoende, onderkend en uitgewerkt. Beide plannen betreffen een aaneengesloten gebied en aaneengesloten weggedeelten, welke niet in afzonderlijkheid kunnen en mogen worden beoordeeld. De consequenties van keuzes bij de aansluiting van de N69 op de A67 en een optimale oplossing voor verkeer en milieu vormen een essentieel en noodzakelijk onderwerp van de betreffende bestemmingsplannen. Die zijn nu niet samenhangend op een verantwoorde wijze uitgewerkt. Het ontwerpbestemmingsplan Kempenbaan-West kan zonder de voldoende samenhang en gelijktijdigheid tussen de plannen van de provincie en de Rijksoverheid niet worden vastgesteld.

b. Door de N69 en de nieuwe aansluiting op de A67 zal er sprake zijn van een overbelasting op de A67. Aanpassing van de A67 is niet in het plan voorzien en niet verzekerd binnen de planperiode van 10 jaar. De verkeerssituatie op de A67 tussen de N69 nieuwe aansluiting Veldhoven-West en het knooppunt De Hogt op het moment van aansluiten en de eerste jaren daarna zal volledig bekend moeten zijn.

c. Er zullen stagnatie en files ontstaan in noordelijke richting op de Grenscorridor N69 voor de aansluiting op de A67. Dit traject bevindt zich in belangrijke natuurgebieden zoals Goor, Groot Vlasroot en Rundal. Gegevens betreffende fijnstof en

stikstofdepositie dienen daarom ook voor een situatie van stagnatie en files op dit deel van het nieuwe tracé bekend te zijn.

d. Er zullen stagnatie en files ontstaan op de afritten van de A67 aansluiting Veldhoven-West. Dit is logisch aangezien de afrit Veldhoven-West een belangrijk deel van de functie van de huidige afrit Eersel overneemt, en verkeer naar Veldhoven zal verwerken. Voor de geprojecteerde verkeerslichten bij de aansluiting van de N69 dient een andere oplossing te worden gevonden teneinde de doorstroming op het traject Grenscorridor N69 te waarborgen.

e. De in het project MER aangegeven I/C waarden op de A67 op termijn tgv de aansluiting van de N69 zijn groter dan 0,9 of zelfs 1,0. Dit leidt tot stagnatie van de verkeersstromen op dit A67-traject en de betrokken aansluitingen. Er dient een nadere analyse gegeven te worden op basis van de I/C verhoudingen op de A67 zoals die worden verwacht op het daadwerkelijke moment van aansluiting van de Grenscorridor N69 en welke consequenties deze aansluiting heeft voor de verkeersdoorstroming en voor het milieu vanaf het daadwerkelijke moment van aansluiten. Een nadere analyse van de I/C verhoudingen op de A67 is essentieel om te kunnen beoordelen of, en in hoeverre de aansluiting in 2017 op de huidige ongewijzigde A67 verkeerstechnisch wel haalbaar is. De planning van het rijk met betrekking tot het snelwegennet is verregaande onvoldoende in de besluitvorming betrokken.

f. Er is niet eenduidig vastgesteld of de N69 met haar aansluiting op de A67 tracéwetplichtig is.

g. Zonder duidelijkheid over de consequenties van stagnatie van het verkeer voor het milieu op de natuurgebieden Het Goor, Groot Vlasroot en Rundal is het besluit tot aansluiting onvoldoende onderbouwd en mogelijk onverantwoord.

h. Door de stagnatie op de N69 zal het sluipverkeer in de gehele regio ongewenst toenemen door ontwijkgedrag van de verkeersdeelnemers. Dit zal in het bijzonder in het gebied Riethoven/Broekhoven/Walik ernstige consequenties hebben ten gevolge van sluipverkeer richting Veldhoven.

i. De gevolgen van de aansluiting van de N69 op de A67 heeft ook gevolgen voor de veiligheidssituatie, aangezien de N69 en A67 zich kenmerken door zwaar vrachtverkeer inclusief gevaarlijke stoffen. De consequenties voor de veiligheidssituatie moeten onderdeel van de besluitvorming zijn.

j. Van de eerdere alternatieven West 1, 2 en 3 uit de plan-mer van Grenscorridor N69 kan niet worden afgezien. De keuze voor het provinciale traject N69 is niet voldoende en niet deugdelijk gemotiveerd in de betreffende project MER. Er zijn dus alternatieven en de N69 behoeft niet noodzakelijkerwijs te worden aangesloten via de A67 aansluiting Veldhoven-West.

k. Er dient een uitvoeringsovereenkomst met Rijkswaterstaat tot stand te zijn gekomen alvorens de N69 op de A67 kan worden aangesloten. Deze overeenkomst dient tot stand te zijn gekomen voor vaststelling van het bestemmingsplan, omdat anders de bestuurlijke basis voor de aansluiting ontbreekt. Verzoek om de status van de overeenkomst openbaar te maken, te publiceren of een kopie hiervan toe te sturen naar reclamant.

l. Eventuele aanpassingen aan de A67 dienen voorafgaand aan de nieuwe aansluiting op de A67 plaats te vinden.

m. Voor gevallen van stagnatie van verkeer op de N69 en de aansluiting op de A67 dienen de consequenties van fijnstof en andere milieu-effecten op de Natura 2000 beken en de EHS volledig bekend te zijn. Dat is nu onvoldoende meegenomen, terwijl stagnatie wel dreigt.

n. De ontbrekende schakel loopt dwars door EHS-gebied. De realisering van dit tracé dient dan ook aan alle voorwaarden als gesteld in hoofdstuk 5 van de Verordening ruimte 2014 te voldoen.

o. Het PIP N69 is niet in overeenstemming met artikel 5.3, lid 2 van de Verordening ruimte dat vereist dat er geen andere oplossingen voorhanden zijn buiten de EHS. Deze zijn er echter wel, namelijk de West en West-midden tracés. Dit dient de gemeente aan te voeren bij de Raad van State om een aansluiting van de N69 op de aansluiting bij de A67 te voorkomen.

p. De verlegging van de SABIC pijpleiding vereist een aparte MER. Verzoek om de bestaande bestemmingen voor de SABIC pijpleiding te handhaven zolang er geen specifieke MER is uitgevoerd.

q. Verzoek om kwantitatieve gegevens uit simulatiestudies en rekenprogramma's aan te leveren.

2.9.2. Reactie gemeente

a. Het gestelde dat de projecten ten behoeve van het PIP N69 en voorliggend bestemmingsplan los van elkaar zijn voorbereid, uitgewerkt en beoordeeld is niet juist. Over beide plannen heeft intensief overleg tussen de provincie en gemeente plaatsgevonden, heeft afstemming plaatsgevonden en zijn de gevolgen van beide plannen goed op elkaar afgestemd. Ook de procedures van het bestemmingsplan en het Provinciaal Inpassingsplan lopen nagenoeg parallel. Zo is het Inpassingsplan 'Grenscorridor N69' op 31 oktober 2014 vastgesteld en heeft voorliggend ontwerpbestemmingsplan vanaf die datum ter inzage gelegen.

De afstemming en uitwerking volgt bijvoorbeeld uit het feit dat in het MER varianten zijn onderzocht zonder én met realisering van de N69. Daarnaast zijn de gevolgen van de N69 voor bijvoorbeeld akoestiek, verkeersintensiteiten en luchtkwaliteit inzichtelijk gemaakt in voorliggend bestemmingsplan.

Ook is vanuit de PIP N69 in de bijbehorende Projectmer de aansluiting op de A67 in de effect beschrijving en beoordeling meegenomen.

Het feit dat het tracé gesplitst is in twee aparte planologische plannen wil dus niet zeggen dat er geen afstemming heeft plaatsgevonden. De keuze om dit te splitsen in twee aparte plannen is dat de gemeente Veldhoven, ook zonder realisering van de N69, een aansluiting op de A67 wil realiseren. De aansluiting is van belang om de huidige verkeersproblematiek in Veldhoven goed op te kunnen lossen. Deze beleidslijn is al in het Verkeerscirculatieplan, vastgesteld in 2007, bepaald.

In 2007 had de provincie Noord-Brabant alleen nog een studiegebied in haar ruimtelijke plannen opgenomen. De vaststelling van het zoekgebied voor de Westparallel en daarmee de koppeling met de aansluiting op de A67 heeft in 2012 plaatsgevonden.

b. Een aanpassing aan de A67 is inderdaad niet in voorliggend bestemmingsplan voorzien. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu is bevoegd om de urgentie van de situaties op de rijkswegen te beoordelen en eventuele aanpassingen door te voeren. Het Ministerie heeft schriftelijk toestemming verleend dat een aansluiting voor Veldhoven op de A67 gerealiseerd mag worden (zie ook bijlage 2 van het bestemmingsplan). Gegevens over de verkeerssituatie op de A67 op het moment van

aansluiten zijn niet bekend. De verkeersberekeningen welke zijn uitgevoerd hebben betrekking op het prognosejaar 2030. Dit is maatgevend voor de besluitvorming.

In bijlage 5, Verkeerstoets, zijn ter verduidelijking wel de verkeersgegevens en intensiteiten opgenomen van de huidige situatie en de toekomstige situatie in 2030 voor de A67 (de situatie na realisatie van voorliggend bestemmingsplan ('plan')) én de situatie met aansluiting hierop van de N69 ('plan+'), zie ambtshalve aanpassing nr. 3.1, sub a.

Hier willen wij wel bij benadrukken dat in het verkeersmodel alle economische ontwikkelingen op De Run en woningbouwontwikkelingen (bijvoorbeeld de Drie Dorpen) zijn meegenomen, evenals de autonome ontwikkelingen met betrekking tot het autoverkeer. Omdat het nog niet zeker is dat alle deze economische ontwikkelingen / uitbreidingen ook daadwerkelijk zullen worden uitgevoerd, is er sprake van een worstcase benadering.

c. In de Passende Beoordeling (bijlage 12 van het bestemmingsplan) zijn alle mogelijke storingsfactoren op de Natura 2000-gebieden onderzocht. Fijn stof is niet een aangewezen storingsfactor voor Natura 2000-gebieden. Bij de stikstofberekeningen is de stagnatie van het verkeer betrokken, zowel in de autonome situatie als in de plansituatie.

d. Uit bijlage 5 van het bestemmingsplan volgt dat op de af- en toeritten van de A67 geen sprake zal zijn van structurele congestie. De I/C-waarden van de af- en toeritten van de A67 zijn immers allemaal gesteld op 61 of nog lager. Enkel is een I/C-waarde van 83 ten zuiden van de Locht berekend. Een I/C waarde van 83 op dit wegvak in de ochtendspits betekent dat er kans is op congestie, maar dat dit niet structureel zal zijn. Het met verkeerslichten geregelde kruispunt Locht-N69 wordt zodanig vormgegeven dat de kans op congestie sterk verlaagd wordt. Kruispunten zijn over het algemeen bepalend voor de doorstroming, niet de wegvakken.

e. Zie de gemeentelijke reactie onder nr. b. Er zijn geen berekeningen gemaakt voor de situatie direct na openstelling. I/C-verhoudingen zijn voor die situatie dan ook niet beschikbaar.

f. Dit betreft een niet-tracéwetplichtige aansluiting. De Tracéwet is volgens het bepaalde in artikel 8 van toepassing op de aanleg van een hoofdweg, landelijke spoorweg of hoofdvaarweg dan wel een wijziging van een hoofdweg welke bestaat uit of de ombouw van een weg tot autosnelweg of de uitbreiding van een weg met één of meer rijstroken, indien het uit te breiden weggedeelte twee knooppunten of aansluitingen met elkaar verbindt. Aangezien hier in voorliggend bestemmingsplan geen sprake van is, is er geen sprake van een 'Tracéwetplichtige' aansluiting.

g. De effecten van de aansluiting van de A67 zijn volgens de eisen die wet en recht daaraan stellen op de natuurwaarden onderzocht en verantwoord in de bijlagen 'Natuurtoets', 'Compensatieplan en wijziging EHS-herbegrenzing' en de 'Passende beoordeling'. Zoals al aangegeven onder het gestelde in sub c is bij de stikstofberekeningen de stagnatie van het verkeer betrokken.

h. Deze opmerking heeft betrekking op de planontwikkeling rondom de N69 en niet op voorliggend bestemmingsplan. Het feit dat er mogelijk stagnatie optreedt op de N69 wordt niet onderbouwd in de zienswijze. Verder blijkt uit de verkeersmodelberekeningen dat er op de onderzochte wegen in de directe omgeving van de aansluiting geen sprake is van stagnatie, met uitzondering van het wegvak ten zuiden van De Locht / N69. De kruispunten van deze wegvakken zullen zodanig worden vormgegeven dat de kans op congestie sterk verlaagd zal worden.

Kruispunten zijn over het algemeen maatgevend voor de doorstroming, niet de wegvakken.

i. In het MER zijn de veiligheidseffecten van de aansluiting van de A67 ten aanzien van de verschillende alternatieven in beeld gebracht. Dit aspect heeft uiteindelijk ook meegewogen in de keuze voor het voorkeursalternatief. Daarnaast is ook in het kader van het bestemmingsplan de veiligheidssituatie onderzocht en maakt het daarmee ook onderdeel uit van de besluitvorming, zie hiervoor par. 5.4 (externe veiligheid) van de toelichting van het bestemmingsplan en bijlage 13 (rapportage externe veiligheid). Inzake de beoordeling van de veranderingen in het vervoer van gevaarlijke stoffen is uitgegaan van een 'worst case' scenario. Met dit scenario, dat een overschatting van de risico's kent, is vervolgens een risicoberekening uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het maatgevende plaatsgebonden risico ($PR=10^{-6}/\text{jr}$) niet wijzigt en niet van belang is (contour op 0 meter). Wel neemt voor dit 'worst case' scenario het groepsrisico beperkt toe. Om die reden is in bijlage 13 een verantwoording groepsrisico opgenomen. Ook heeft de Veiligheidsregio reeds in de voorfase over de plannen geadviseerd en is het ontwerpbesluit met bijlagen wederom voor advies voorgelegd aan de Veiligheidsregio. De veiligheidsaspecten hebben dus wel degelijk een rol gespeeld in de besluitvorming.

j. De opmerkingen over het plan-mer Grenscorridor N69 hebben geen betrekking op voorliggend bestemmingsplan. Het feit is dat het Provinciaal Inpassingsplan Grenscorridor N69 met een aansluiting op de Locht is vastgesteld. Gelet hierop kan de gemeente niet anders dan rekening houden met de toekomstige aansluiting van de N69 op de Locht. Dit is overigens ook geheel in lijn met de voorbereidingen en uitgevoerde onderzoeken in het kader van voorliggend bestemmingsplan.

k. Op dit moment is er nog geen uitvoeringsovereenkomst ondertekend. Dit wil niet zeggen dat er geen sprake is van een bestuurlijke basis over de aansluiting. Zo heeft Rijkswaterstaat schriftelijke toestemming verleend voor de aansluiting (zie bijlage 2 van het bestemmingsplan) en heeft Rijkswaterstaat in het kader van het vooroverleg over voorliggend bestemmingsplan instemmend op de aansluiting gereageerd. Een uitvoeringsovereenkomst is dus niet noodzakelijk voor het hebben van een goede bestuurlijke basis.

l. Zie de gemeentelijke reactie onder sub b. Daarnaast is het van belang dat voorliggend bestemmingsplan verder wordt voortgezet vanwege de volgende ontwikkelingen:

- de bestaande verkeersproblematiek op de Kempenbaan (onder andere bij de aansluiting op de N2) en de effecten hiervan op de leefbaarheid van de woongebieden in Veldhoven nopen tot het realiseren van een aansluiting van de A67;
- de reconstructie van de Kempenbaan mét een aansluiting op de A67 is noodzakelijk;
- het PIP Grenscorridor N69 is al vastgesteld. Het creëren van een goede aansluiting van de N69 op de A67 is dan ook noodzakelijk. Dit om de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek in de Grenscorridor N69 te verminderen.

Het niet doorzetten van het project leidt er toe dat de problemen voor Veldhoven blijven bestaan. Nut en noodzaak van de aansluiting op de A67 wordt nader verwoord in het bestemmingsplan en de daarbij behorende bijlagen (zoals bijlage 1: Notitie nut en noodzaak aansluiting Veldhoven op A67).

m. Zie de gemeentelijke reactie onder sub c. Reclamant onderbouwt zijn stelling verder niet. Zo voldoet het plan aan alle eisen die gesteld worden ten aanzien van de aspecten inzake de Ecologische Hoofdstructuur, zie ook de bijlagen.

n. Voorliggend bestemmingsplan voldoet aan de eisen welke gesteld worden in de Verordening ruimte 2014 ten aanzien van de Ecologische Hoofdstructuur. Ter verfijning zijn er wel enkele aspecten in de betreffende bijlagen welke zullen worden aangepast

(zie hiervoor de ambtshalve aanpassing nr. 3.1, sub d). In bijlage 10 van het bestemmingsplan wordt uitgebreid ingegaan op de eisen ten aanzien van de Ecologische Hoofdstructuur uit de Verordening ruimte 2014. Reclamant onderbouwt verder niet op welke punten niet voldaan zou worden aan de eisen uit de Verordening ruimte 2014.

o. De opmerking van reclamant heeft betrekking op het PIP Grenscorridor N69 en niet op voorliggend bestemmingsplan. Hier zal dan ook niet nader op worden ingegaan.

p. Anders dan reclamant stelt, is verlegging van de SABIC-leiding niet m.e.r.-plichtig. De verlegging van de reeds bestaande SABIC-leiding ter hoogte van / onder de A67, die noodzakelijk is in verband met het realiseren van het viaduct ter plaatse, is slechts zeer beperkt en vanuit een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk. Een milieueffectrapportage kan in geval het een buisleiding betreft met een diameter van meer dan 80 cm (Bijlage behorende bij het Besluit milieueffectrapportage, onderdeel C 8.1) verplicht zijn. De diameter van de SABIC-leiding is echter 20 cm. Overigens willen wij hierbij opmerken dat de bestaande leiding (met bijbehorende wijzigingsbevoegdheid) conform de bestaande situatie op de verbeelding is opgenomen.

q. Dit verzoek staat los van het voorliggende bestemmingsplan.

2.9.3. Advies

Zienswijze ongegrond verklaren; de zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

2.10. KBO Kring Veldhoven

2.10.1. Inhoud zienswijze

a. Het aanleggen van vrij liggende fietspaden aan één zijde van de autowegen is geen goede zaak. Hierdoor komen er extra oversteken voor de fietsers en is er hinder van tegemoetkomende fietsers. Als voorbeeld worden de oversteken bij het MMC genoemd welke gevaarlijk, onlogisch en onduidelijk zijn. Verzoek om de plannen hierop aan te passen.

b. Het is jammer om een groot stuk mooi bos aan te tasten voor de aanleg van wegen zonder voldoende compensatie.

2.10.2. Reactie gemeente

a. Vanwege ruimtegebrek op sommige locaties was er geen mogelijkheid om vrijliggende (brom)fietspaden aan beide zijden van de Kempenbaan aan te leggen. Dit ruimtegebrek volgt vooral uit het gegeven dat naast verkeer, ook voor groen, water, geluid, kabels, leidingen e.d. ruimte benodigd is. Daarom is er bewust voor gekozen om een vrijliggend tweerichtings(brom)fietspad aan de zuidzijde van de Kempenbaan en de Locht (tot aan de N69) aan te leggen. Hierdoor blijft een duidelijke fietsroute bestaan tussen N2 en Eersel. Een tweerichtingsfietspad aan een zijde brengt een iets groter risico op ongevallen tussen fietsers onderling met zich mee. Dit risico is echter niet dermate groot dat een dergelijke fietsvoorziening niet aangelegd zou kunnen/mogen worden. Naar onze mening hoeft een tweerichtingsfietspad aan een zijde niet te leiden tot extra fietsoversteken. Dat ligt vooral aan de vormgeving van de kruispunten en de herkomst en bestemming van de fietser.

b. Door de aansluiting van de A67 is er sprake van aantasting van de Ecologische hoofdstructuur. In totaal zal er een aantasting plaatsvinden van 11,66 hectare. Overeenkomstig de geldende provinciale regels zal er maar liefst een oppervlakte van 19,98 hectare hiervoor worden gecompenseerd. Dit is zelfs 0,21 hectare meer dan op

basis van voornoemde regels verplicht is. De stelling dat er sprake is van onvoldoende compensatie wordt dan ook niet gedeeld.

2.10.3. Advies

Zienswijze ongegrond verklaren; de zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

2.11. Provincie Noord-Brabant

2.11.1. Inhoud zienswijze

Het bestemmingsplan voldoet voor wat betreft de natuurcompensatie aan de artikelen 5.6 en 5.7 van de Verordening ruimte. Vanwege de aantasting van de EHS en de daarvoor benodigde natuurcompensatie dient door het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant een besluit genomen te worden over de herbegrenzing van de EHS. Het bestemmingsplan is niet in strijd met de Verordening, maar het kan niet eerder worden vastgesteld dan nadat Gedeputeerde Staten een besluit tot herbegrenzing hebben genomen.

2.11.2. Reactie gemeente

In het ontwerpbestemmingsplan was het concept-verzoek om herbegrenzing van de EHS al als bijlage bijgevoegd. Daarnaast was op de verbeelding bij het ontwerpbestemmingsplan de te verwijderen ehs en toe te voegen ehs aangeduid. Conform deze aanduidingen en de in paragraaf 3.1, sub d beschreven wijzigingen met betrekking tot de aanpassingen in het compensatieplan is een verzoek ingediend bij Gedeputeerde Staten tot herbegrenzing ingediend. Het positieve besluit over de herbegrenzing is voor de vaststelling van het bestemmingsplan ontvangen.

2.11.3. Advies

Naar aanleiding van instemming van Gedeputeerde Staten met de herbegrenzing van de EHS zullen de aanduidingen 'overige zone – te verwijderen ehs' en 'overige zone – toe te voegen ehs' niet meer op de verbeelding worden opgenomen en zullen de regels overeenkomstig worden aangepast.

2.12. R. van Gompel, Heerseweg 37

2.12.1. Inhoud zienswijze

a. Naast en achter de woning Heerseweg 37 wordt een weg aangelegd, wat leidt tot geluidsoverlast, verkeersoverlast en een teveel aan fijnstof.

b. In de toelichting is niets aangetroffen over nut en noodzaak tot wijziging van de planologische situatie rondom de woning van reclamant. Er wordt niet aangegeven dat er een noodzaak is om wegen aan te leggen rondom de woning. De studie ziet met name op de opwaardering van de Kempenbaan zelf en de aansluiting ervan op de A67, maar niet op de toevoeging van dit stuk weg. Door de verplaatsing van de in- en uitrit van de Heiberg zal er sprake zijn van nog meer overlast. Hard toeteren, hard wegrijden, etc. aan de achterzijde van de woning, waar de tuin en de slaapkamer is gesitueerd. Nu de nut en noodzaak niet is aangetoond, is er sprake van een onzorgvuldige voorbereiding.

c. De voorwaardelijke verplichting in artikel 10 is niet gerelateerd aan het gebruik van of de aanleg van de nieuwe wegen, maar aan de realisatie van de voorziening. De voorwaarde dient te worden gerelateerd aan het gebruik van de wegen en de aanleg/wijziging ervan.

d. In het akoestisch onderzoek is ervan uitgegaan dat de weg voor de woning Heerseweg 37 niet is aangesloten op de Kempenbaan. Uit de plankaart volgt echter niet dat dit planologisch is uitgesloten. Zowel voor als achter de woning zal verkeer

komen en dit had ook als zodanig voor zowel de verkeersbewegingen als de akoestische gevolgen moeten worden beoordeeld. Het onderzoek is onzorgvuldig.

e. Het ontwerpbesluit hogere grenswaarde is niet getoetst aan de 'Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder' en is daarom onzorgvuldig.

2.12.2. Reactie gemeente

a. Dat de situatie ten opzichte van de huidige situatie voor het perceel Heerseweg 37 wijzigt is correct. In de huidige situatie passeert er verkeer aan de voorzijde van het perceel, wat in de toekomstige situatie een doodlopende weg zal worden enkel ten behoeve van bestemmingsverkeer voor de vier naast elkaar gelegen woningen. Aan de achter- en zijkant van de woning zal een nieuwe weg worden gerealiseerd. Deze nieuw aan te leggen weg zal ter vermindering van de geluidsoverlast worden voorzien van geluidsreducerend asfalt SMA-NL5. Tezamen met een op te richten scherm van 27 meter lang en 2,5 meter hoog wordt ter plaatse van de woning Heerseweg 37 voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Verder blijkt uit het luchtkwaliteitsonderzoek, bijlage 15 van het bestemmingsplan, dat de grenswaarde voor fijnstof niet wordt overschreden.

Ten aanzien van de vermeende verkeersoverlast verwijzen wij ter motivering van de keuze voor de bajonetaansluiting naar het gestelde onder sub b. Door de bajonetaansluiting kan het woongenot van reclamant wellicht iets veranderen. Ondanks deze verandering, zijn wij van mening dat het algemeen belang dat gediend is bij de doorstroming van de Kempenbaan groter is dan het individuele belang van reclamant. Op basis van een integrale belangenafweging is uiteindelijk gekozen voor de bajonetoplossing. Het belang van een goede doorstroming van de Kempenbaan is verder beschreven in het gemeentelijk beleid, zoals het Verkeerscirculatieplan.

b. De wegen naast en achter de woning Heerseweg 37 zijn noodzakelijk om te zorgen voor een goede verkeersafwikkeling en de doorstroming te kunnen garanderen. Na aanleg van de aansluiting op de A67 (en de aansluiting met de N69) wijzigen immers de verkeersstromen. Zo zal er meer verkeer via de aansluiting met de A67 rijden, waardoor de huidige rotonde bij de Plank de verkeersstromen niet meer kan afwikkelen.

Indien de rotonde naar een kruispunt met verkeerslichten wordt omgebouwd, is berekend dat de noodzakelijke vormgeving, om alle verkeersstromen adequaat af te kunnen wikkelen, niet binnen de beschikbare ruimte past. Zou er wel een viertakskruispunt binnen deze beschikbare ruimte gerealiseerd worden, dan zou in de spits structureel filevorming ontstaan. Binnen de beschikbare ruimte kunnen op het viertakskruispunt namelijk op diverse richtingen door ruimtegebrek onvoldoende opstelstroken gerealiseerd worden. Verder zou het niet mogelijk zijn een fietspad aan de zuidzijde van de Kempenbaan nabij en op het kruispunt te realiseren en dient de iets verderop gelegen fiets- en overgangsoversteek bij de Heerseweg uit verkeersveiligheids- en doorstromingsoogpunt te vervallen. Het alternatief om de fietsers over het bedrijventerrein De Run 8000 te laten fietsen en dus geen fietspad aan de zuidzijde van de Kempenbaan aan te leggen heeft duidelijk niet de voorkeur. Dit zou in strijd zijn met het bepaalde in het Verkeerscirculatieplan waarin de Kempenbaan/Locht is aangewezen als hoofdfietsroute en dit zou leiden tot omrijden (geen directe verbindingen), onveiligere situaties en geen samenhangend fietsnetwerk, etc.

Juist een goede verkeersafwikkeling en doorstroming op de Kempenbaan is van belang om ervoor te zorgen dat de Kempenbaan haar functie als gebiedsontsluitingsweg goed kan vervullen.

Er is dus meer fysieke ruimte nodig of een tweede T-splitsing (de bajonetaansluiting). Indien er voldoende fysieke ruimte zou moeten worden gecreëerd moet van een groot

aantal bedrijven gronden of zelfs kavels worden aangekocht. Dit is vanuit economisch oogpunt niet wenselijk / niet haalbaar.

Gelet hierop is ervoor gekozen de aansluiting van De Run 8000 op de Kempenbaan op een andere locatie te positioneren, waardoor conflicterende bewegingen uit elkaar worden getrokken en het verkeer alsnog adequaat afgewikkeld kan worden en de doorstroming gegarandeerd blijft. Door deze aanpassing kan een kruispunt gerealiseerd worden dat minder fysieke ruimte vereist op De Plank-Kempenbaan. Hierdoor ontstaat ruimte om aan de zuidzijde van de Kempenbaan een tweerichtingen fietspad in te passen. Voor fietsverkeer is dit veel fietsvriendelijker (samenhangend fietsnetwerk, directer en veiliger). De verkeerslichten van de beide kruispunten worden met elkaar gekoppeld. Er is dus bewust gekozen voor twee T-kruispunten in nabijheid van elkaar (bajonetaansluiting) in plaats van één viertakskruispunt. Ook voor de realisatie van de bajonetaansluiting zijn grondaankopen noodzakelijk. Deze gronden zijn echter niet bebouwd en het aantal grondeigenaren is kleiner. Op basis van economische overwegingen en het voordeel dat bij de bajonetaansluiting de verkeersafwikkeling gewaarborgd kan blijven, evenals het fietsnetwerk langs de Kempenbaan en de (brom)fietsdoorsteek over de Kempenbaan bij de Heerseweg, is voor deze oplossing gekozen.

In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is, conform hetgeen reclamant aangeeft, de motivering waarom gekozen is voor een bajonetaansluiting inderdaad onvoldoende verwoord. De toelichting zal op dit punt dan ook worden aangepast.

Verder is ervoor gekozen om de in- en uitrit van sportcomplex De Heiberg te verplaatsen. Door deze verplaatsing is er sprake van een directere, kortere verbinding met de Kempenbaan ten opzichte van de huidige in- en uitrit. Voor het totale woongebied aan de Heerseweg betreft dit een verbetering. Hierbij hebben wij in de overwegingen meegenomen dat het verkeer van en naar De Heiberg bij een bajonetaansluiting ook de achterzijde van het perceel Heerseweg 37 moet passeren.

c. Hetgeen reclamant stelt is juist. De voorwaardelijke verplichting, zoals opgenomen in de artikelen 6 en 10, zullen dusdanig worden aangepast dat deze gekoppeld worden aan het gebruik van de Kempenbaan als 2x2 weg.

d. Op de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan is inderdaad een verkeersbestemming gelegd op de gronden voor de woning Heerseweg 37 tot aan de Kempenbaan. Hierdoor is het op basis van het bestemmingsplan planologisch-juridisch mogelijk dat er op deze locatie een aansluiting komt tussen de Kempenbaan en de Heerseweg. Dit is echter niet de bedoeling. Zo zal er aan deze zijde een geluidsscherm geplaatst worden en zal er geen verkeersverbinding worden gerealiseerd met de Kempenbaan. De verbeelding zal op dit punt worden aangepast (zie voor de aanpassing van de verbeelding 2.12.3).

e. Deze zienswijze heeft betrekking op het ontwerpbesluit Hogere grenswaarde en zal in de procedure betreffende de hogere grenswaarde beantwoord worden.

2.12.3. Advies

Zienswijze sub b gedeeltelijk, sub c en d geheel gegrond verklaren. Naar aanleiding van de zienswijze zal het bestemmingsplan als volgt aangepast worden:

- Nadere motivering over de gekozen bajonetaansluiting opnemen;
- Voorwaardelijke verplichtingen in de artikel 6 en 10 koppelen aan het gebruik van de Kempenbaan als 2 x 2 weg;
- Verbeelding ter hoogte van de aansluiting Heerseweg-Kempenbaan, zoals gesteld onder 2.12.2, sub d, als volgt aanpassen:



Ontwerp bestemmingsplan



Vastgesteld bestemmingsplan

De overige onderdelen van de zienswijzen ongegrond verklaren; deze leiden niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.13. Peters, Kleine Dreef 28 en Bank, Kleine Dreef 30

2.13.1 Inhoud zienswijze

a. Uit deskundige adviezen blijkt dat handhaving van de huidige maximum snelheid geen of nauwelijks nadelig effect heeft voor de overlast van verkeer door de dorpskern van Veldhoven. Ook bij handhaving van de 50 km/uur snelheid wordt de verkeersdoorstroming op de Kempenbaan niet belemmerd. Het argument dat dit is om een eenvormig beeld te creëren voor de automobilisten is zwak. Een snelheid van 50 km/uur zal een gelijkmatiger verloop van de verkeersstroom veroorzaken, waardoor eenzelfde doorstroming wordt bewerkstelligt. Ook zullen de kosten voor de geluidwerende voorzieningen bij een maximum snelheid van 50 km/uur lager uitvallen. Een snelheid van 70 km/uur leidt tot meer geluidsoverlast, meer trillingen en wellicht ook schade. Verzoek om vanaf de kruising met de Runstraat tot aan de aansluiting bij de Plank een snelheid van maximaal 50 km/uur aan te houden en maatregelen te nemen om deze snelheid ook te handhaven.

b. Bij de keuze van de wegbedekking wordt erop vertrouwd dat een geluidwerende asfaltsoort het uitgangspunt zal zijn.

c. Door het plan zal sprake zijn van waardevermindering van de eigendommen. Verzoek om nadere informatie om van de gemeente compensatie te ontvangen.

2.13.2. Reactie gemeente

a. Zie de gemeentelijke reactie nr. 2.4.2, sub b. Verder willen wij hier nog bij opmerken dat het niet juist is dat voor de omwonenden van de Kempenbaan een maximale snelheid van de Kempenbaan met 70 km/uur tot meer geluidsoverlast leidt dan bij 50 km/uur. Uitgangspunt is immers dat de maatregelen zodanig zijn gedimensioneerd dat bij de woningen aan de Kleine Dreef de toename van de geluidsbelasting ten gevolge van het plan wettelijk gezien wordt weggenomen. Gelet op de aftrek ingevolge artikel 110g van de Wet geluidhinder, die bij 70 km/uur maximaal 2 dB bedraagt en bij 50 km/uur maximaal 5 dB, zal de werkelijke geluidsbelasting (dus zonder aftrek) bij 70 km/uur lager zijn dan bij 50 km/uur.

Dat de benodigde geluidsmaatregelen bij 50 km/uur goedkoper uitvallen ligt voor de hand. Het verschil in kosten hebben wij echter niet doorberekend, aangezien het uitgangspunt is dat de Kempenbaan een maximale snelheid krijgt van 70 km/uur. Zoals ook al gesteld in de gemeentelijke reactie nr. 2.4.2, sub b is het gemeentelijk beleid er immers op gericht dat doorstroming op de Kempenbaan wordt bewerkstelligd en dat het een aantrekkelijke route blijft zodat verkeer niet door de woonwijken gaat

rijden. In dit kader is er dan ook bewust voor gekozen de maximum snelheid op de Kempenbaan 70 km/uur te laten zijn.

Handhaving van de maximumsnelheid staat verder los van het bestemmingsplan en is een taak van de politie. Met de politie is afgesproken dat na oplevering van de Kempenbaan-West de nieuwe situatie besproken zal worden.

b. Zoals ook in het akoestisch onderzoek is aangegeven, zal voor de Kempenbaan/Locht geluidsarm asfalt (met akoestische eigenschappen minimaal gelijkwaardig aan dunne deklagen B) worden toegepast. Door de in de artikelen 6 en 10 opgenomen voorwaardelijke verplichtingen wordt ook juridisch vastgelegd dat deze bronmaatregelen moeten worden uitgevoerd.

c. Indien reclamant van mening is dat de waarde van de woning door het voorliggende bestemmingsplan wordt verminderd, kan reclamant na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan desgewenst een aanvraag om tegemoetkoming in planschade indienen conform het gestelde in artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Voor de procedure met betrekking tot planschadeverzoeken heeft de gemeenteraad de 'Procedureverordening voor tegemoetkoming in planschade' vastgesteld.

2.13.3. Advies

Zienswijze ongegrond verklaren; de zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

2.14. T. Meurs e.a.

2.14.1. Inhoud zienswijze

a. Na een uitnodiging van de gemeente over een bijeenkomst over de vormgeving van de geluidsschermen, blijkt tijdens de bijeenkomst dat er geen geluidsschermen geplaatst zullen worden op de locatie waar dat door reclamanten gewenst is. Uit een schrijven van de gemeente volgt dat de gemeente voornemens is een hogere geluidsbelasting op de woning toe te laten, omdat 'mogelijke maatregelen niet voldoende zijn of op bezwaren stuiten'. Dit terwijl het plaatsen van geluidsschermen juist wel voldoende effect zou hebben. Welke bezwaren zijn er dan en waarom wordt aan die bezwaren meer waarde toegekend dan aan het bezwaar van geluidsoverlast?

b. Daarnaast leidt de A67 tot een grote hoeveelheid geluid, die in de huidige situatie ook alle normen overschrijdt. Verzoek dan ook om de situatie rondom de percelen 8204, 8210, 8214 en 8216 in zijn geheel te beschouwen en niet geïsoleerd te kijken naar wat de verandering van de Kempenbaan met zich meebrengt. Een toename van geluid is echt onacceptabel.

2.14.2. Reactie gemeente

a. Per brief is door De Laat, Bullens en Renders dit onderdeel van de zienswijze ingetrokken.

Door Meurs en Vosters is dit onderdeel van de zienswijze eveneens ingetrokken, waarbij de opmerking is geplaatst dat af wordt gezien van de wens om een geluidsscherm te plaatsen ter hoogte van De Run 8100 op voorwaarde dat de woning, De Run 8214, de wettelijk verplichte geluidssanering zal krijgen. Zoals gesteld onder 2.1.2 is de keuze gemaakt geen scherm te plaatsen ter hoogte van De Run 8100 (zie voor de overwegingen het gestelde onder 2.1.2). Als gevolg hiervan moet bij de woning De Run 8214 worden onderzocht of de geluidsisolatie voldoende is om te voldoen aan de vereiste binnenwaarde van 33 dB, uitgaande van de gecumuleerde geluidsbelasting. Mocht niet voldaan worden aan de vereiste binnenwaarde dan zullen er aanvullende voorzieningen moeten worden getroffen.

b. Toetsing van het verkeersgeluid van de A67 vindt plaats aan de hand van het zogenaamde geluidproductieplafond zoals vastgelegd in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. Als uit onderzoek blijkt dat het vastgestelde geluidproductieplafond wordt overschreden moeten zodanige maatregelen worden getroffen dat de overschrijding teniet wordt gedaan. Uit het meest recente nalevingsverslag van Rijkswaterstaat van 14 september 2014 blijkt dat in de huidige situatie het geluidproductieplafond ter plaatse van De Run 8200 niet wordt overschreden.

2.14.3. Advies

Zienswijze ongegrond verklaren; de zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

2.15. Baetsen groep, Locht 100

2.15.1. Inhoud zienswijze

Voor Baetsen zijn normen opgelegd waarbinnen de belasting aan te produceren geluid en stof is gemaximaliseerd. Door het ontwerpbestemmingsplan zal de geluid- en stofbelasting nabij de A67 toenemen. Dit zal ten koste gaan van de 'milieu-ruimte' voor geluid en stof van Baetsen. In ruimtelijke plannen dient immers altijd een cumulatie van deze aspecten te worden beschouwd. Het verzoek is dan ook om het bestemmingsplan en de daarbij behorende geluid- en stofmaatregelen dusdanig aan te passen, dat Baetsen niet belemmerd wordt in de bedrijfsvoering en er geen sprake is van inperking van haar geluid- en stofproductie.

2.15.2. Reactie gemeente

De 'milieuruimte' van Baetsen voor geluid en stof wordt bepaald door de emissie- en immissienormen die zijn opgenomen in de vergunning op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en de geluidszonering rondom het industrieterrein. Deze veranderen niet door de vaststelling van het bestemmingsplan, zodat er van inperking geen sprake is.

2.15.3. Advies

Zienswijze ongegrond verklaren; de zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

2.16. E. Eussen, Locht 87

2.16.1. Inhoud zienswijze

In het bestemmingsplan wordt niet in detail ingegaan op de uitvoering van de straatverlichting. Tijdens de informatie-avonden is echter aangegeven dat dit op dezelfde manier wordt uitgevoerd als bij Kempenbaan-midden, namelijk via LED verlichting. Dergelijke nieuwe lantaarns hebben tot gevolg dat er in de avond continu een zeer felle lichtbron aan/boven het eind van de achtertuin is te zien. Dit zou verholpen kunnen worden door de lantaarns uit te rusten met een extra schild dat rechtstreeks zicht op de lichtbron vanaf de zijkant verhindert, zonder dat dit ten koste gaat van het functioneren. Verzoek om dit voorstel in overweging te nemen.

2.16.2. Reactie gemeente

Het gestelde door reclamant heeft betrekking op de uitvoering van de straatverlichting. Dergelijke uitvoeringsaspecten maken geen onderdeel uit van en kunnen niet geregeld worden via een bestemmingsplan. Gelet hierop zal het bestemmingsplan dan ook niet aangepast worden naar aanleiding van de zienswijze. Wel zullen wij bij de verdere inrichting en vormgeving van de Kempenbaan de reactie nader in overweging nemen en bezien of aan de opmerkingen tegemoet kan worden gekomen.

2.16.3. Advies

Zienswijze ongegrond verklaren; de zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

2.17. Dennis Auto's, De Run 8202

2.17.1. Inhoud zienswijze

Met het voornemen om een geluidsscherm te plaatsen aan de zuidzijde van de Kempenbaan ter hoogte van de overgang Locht-Kempenbaan kan niet worden ingestemd. Tien jaar geleden is de woonbestemming daar omgezet naar een bedrijfslocatie waar veel voor betaald is. Het is een goede zichtlocatie, waarmee veel klandizie wordt binnengehaald. Door het plaatsen van een geluidsscherm wordt dit teniet gedaan en zal er sprake zijn van waardevermindering.

2.17.2. Reactie gemeente

Zie gemeentelijke reactie zienswijze nr. 1 (reactie gemeente 2.1.2).

2.17.3. Advies

Zienswijze gedeeltelijk gegrond verklaren en het bestemmingsplan aan te passen door de aanduiding 'geluidsscherm' ter hoogte van De Run 8100 niet meer op de verbeelding op te nemen.

2.18. R. Laurs e.a.

2.18.1. Inhoud zienswijze

a. Het bestemmingsplan voorziet in een extreme uitbreiding in de directe leefomgeving van reclamanten van het reeds aanwezige wegennet. De invloed die de overlast van het aanwezige wegennet op de woon- en levenskwaliteit heeft is nu al onaanvaardbaar. Door het plan zullen de negatieve gevolgen voor de Westervelden enorm toenemen. De buurt zal vrijwel volledig worden omsloten door druk tot zeer druk bereden wegen en autowegen. Wat zijn de effecten van de toename van het verkeer met bijbehorende overlast van stank, stof en kabaal op de gezondheid en het woonplezier? Wat blijft er over van de woonkwaliteit van de Westervelden? Alle aandacht wordt in het plan besteedt aan de belangen van bedrijventerreinen en congrescentrum. Onbegrijpelijk en onacceptabel is het dat slechts het woongebied ten noorden van de A67 middels geluidswerende voorzieningen wordt gecompenseerd voor het verlies aan levenskwaliteit, terwijl dit voor het gebied aan de zuidzijde niet geldt.

b. Door het plan zal de waarde van de woningen verontrustend dalen. Op welke wijze en door wie wordt dit gecompenseerd?

2.18.2. Reactie gemeente

a. Door voorliggend bestemmingsplan zullen de verkeersintensiteiten op het westelijk gedeelte van de Kempenbaan en de Locht hoger worden, waardoor het woongenot van reclamanten in meer of mindere mate mogelijk verandert. Uit het luchtkwaliteitsonderzoek, bijlage 15 van het bestemmingsplan, blijkt dat overal voldaan wordt aan de grenswaarden welke voor stikstof en fijnstof in de Wet milieubeheer worden gesteld. Daarnaast neemt overal aan de Westervelden de geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Kempenbaan/Locht in de toekomstige situatie af ten opzichte van de huidige situatie. Dit als gevolg van de verlaging van de snelheid van 80 naar 70 km/uur en het toepassen van een veel stiller wegdektype.

Hoewel voldaan wordt aan de gestelde normen in de Wet milieubeheer, kan het zijn dat de woonsituatie van reclamanten ten opzichte van de huidige situatie verandert. Ondanks de verhoging van de verkeersintensiteiten, zijn wij van mening dat het

algemeen belang dat gediend is bij de verbreding van de Kempenbaan-West en de aansluiting van de A67 groter is dan de individuele belangen van reclamanten. De bereikbaarheid van Veldhoven-Zuid en het bedrijventerrein De Run staat immers onder zware druk op dit moment. Omdat er slechts één aansluiting van de Kempenbaan op de N2 is, het lokale weggennet van Veldhoven niet in staat is om de verkeersproblematiek structureel op te lossen en de autonome ontwikkelingen op De Run zullen zorgen voor een nog grotere verkeersdruk in dit deel van Veldhoven, is voor de voorgestelde verkeerskundige oplossingen gekozen. Zou dit niet gebeuren dan zullen toekomstige economische ontwikkelingen op De Run niet meer plaats kunnen vinden en worden de leefbaarheidsproblemen in de woonwijken, doordat verkeer via de verblijfsgebieden naar alternatieve routes gaat zoeken, groter. Op basis van een integrale belangenafweging is uiteindelijk dan ook gekozen voor de aansluiting van de A67 en de verbreding van de Kempenbaan. Het belang van de aansluiting en de verbreding is verder beschreven in het Verkeerscirculatieplan, de Ruimtelijke Structuurvisie Veldhoven, het Milieueffectrapport Kempenbaan en Nieuwe aansluiting A67 en de notitie Nut en Noodzaak aansluiting Veldhoven op A67.

Verder zal toetsing van het verkeersgeluid van de A67 plaatsvinden aan de hand van het zogenaamde geluidproductieplafond zoals vastgelegd in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. Als uit onderzoek blijkt dat het vastgestelde geluidproductieplafond wordt overschreden moeten zodanige maatregelen worden getroffen dat de overschrijding teniet wordt gedaan.

b. Indien reclamanten van mening zijn dat de waarde van de woningen door het voorliggende bestemmingsplan wordt verminderd, kan na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan desgewenst een aanvraag om tegemoetkoming in planschade ingediend worden conform het gestelde in artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Voor de procedure met betrekking tot planschadeverzoeken heeft de gemeenteraad de 'Procedureverordening voor tegemoetkoming in planschade' vastgesteld.

2.18.3. Advies

Zienswijze ongegrond verklaren; de zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

2.19. C. Neutkens, Pegbroekenlaan 46

2.19.1. Inhoud zienswijze

Het plan zal leiden tot een geluidstoename voor de wijk Pegbroeken, met name aan de Oeienbosch-zijde. Er staat in het bestemmingsplan niets vermeld over geluidswerende maatregelen in de buurt van het Oeienbosch. Reclamant maakt zich hier zorgen over.

2.19.2. Reactie gemeente

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting in de wijk Pegbroeken ten gevolge van de reconstructie van de Kempenbaan en de aanleg van de nieuwe weg niet of nauwelijks toeneemt en overal ver onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB blijft. Gelet hierop zijn geluidswerende maatregelen niet nodig en zullen deze ten behoeve van de wijk Pegbroeken niet worden gerealiseerd.

2.19.3. Advies

Zienswijze ongegrond verklaren; de zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

2.20. Stichting Oplossing N69 Bewonersoverleg Dommelen e.a.

2.20.1. Inhoud zienswijze

a. Het had in de rede gelegen de N69 en het weggedeelte tussen de N69 en de A67 in één integraal plan vast te leggen. Nu is er geen sprake van een 'goede ruimtelijke ordening'. Verzoek om te wachten met vaststelling van voorliggend bestemmingsplan dan nadat er een onherroepelijk PIP is. Als het PIP in beroep sneuvelt, is voorliggend plan niet uitvoerbaar. Reclamanten gaan er vanuit dat het deel van de N69 dat deel uitmaakt van het voorliggende bestemmingsplan niet als zelfstandige weg aangelegd zal worden.

b. Het voorliggende ontwerpbestemmingsplan heeft op zichzelf, maar ook in combinatie met andere plannen of projecten (zoals de aanleg van de N69), significante effecten op Natura 2000-gebieden. Ondanks de cumulatieve effecten op de Strabrechtse Heide en de Vlaamse Natura 2000-gebieden is in de passende beoordeling uitsluitend op de effecten op Leenderbos e.a. en Kempenland-West ingegaan. Dit is in strijd met artikel 19j, lid 2 Nbw.

c. Uit de Passende beoordeling volgt dat op diverse gebieden sprake is van toename van stikstofdepositie, waar de kritische depositiewaarden al ruimschoots worden overschreden. In de passende beoordeling wordt een groot aantal habitattypen gemeld waar significante effecten niet kunnen worden uitgesloten. Op grond van artikel 19j Nbw jo. artikel 19g, lid 1 Nbw kan het bestemmingsplan slechts worden vastgesteld indien het college zich ervan heeft verzekerd dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet worden aangetast.

d. Voor een aantal habitattypen is in de passende beoordeling geconstateerd dat er sprake is van een zeer geringe toename van de stikstofdepositie. Mits (regulier) beheer plaatsvindt, worden significante effecten uitgesloten. Reclamanten kunnen het standpunt dat daar geen sprake kan zijn van significante effecten niet volgen. Juist gezien het feit dat er sprake is van een aanzienlijke overschrijding van kritische depositiewaarden, is iedere verdere toename daarvan significant. Dat de toename percentueel vrij beperkt zou zijn, is niet relevant.

e. Voor een aantal gebieden worden mitigerende maatregelen getroffen. Zo worden bij de habitattypen H2310 (stuifzandheiden met struikhei), H3160 (zure vennen), alsmede H4030 (droge heiden) bomen gekapt. Verder wordt in het habitatype H4010A (vochtige heiden) extra gemaaid. De genoemde beheermaatregelen moeten echter worden beschouwd als reguliere, algemene beheermaatregelen die ook los van het project (moeten) worden uitgevoerd. De betreffende Natura 2000-gebieden hebben al te hoge depositiewaarden, de maatregelen dienen dus al te worden uitgevoerd om een gunstige staat van instandhouding te bereiken. In veel genoemde habitattypen past ook niet de aanwezigheid van bos (bijvoorbeeld de droge heiden en de stuifzandheiden). Maatregelen om bomen te verwijderen moeten dan ook beschouwd worden als instandhoudingsmaatregelen als bedoeld in artikel 6, lid 1 van de Habitatrichtlijn.

De maatregelen zijn bovendien op geen enkele wijze in het bestemmingsplan geborgd, de uitvoering van de maatregelen is niet verzekerd.

f. Mitigerende maatregelen dienen de schadelijke effecten te kunnen voorkomen of verminderen. Compenserende maatregelen vervangen achteraf de schade. Het kappen van bomen, het maaien, het afplaggen en de andere maatregelen die in de Natura 2000-gebieden worden genomen dienen te worden beschouwd als compenserende maatregelen. Verder blijkt uit het arrest van 15 mei 2014, zaak C-521/12 Briels, aangaande het tracéproject A2, dat de maatregelen die zijn voorzien niet, althans niet alle, kunnen worden beschouwd als mitigerende maatregelen. De maatregelen in de

Passende beoordeling kunnen niet worden beschouwd als mitigerende maatregelen. Hierdoor dient er een ADC-toets verricht te worden.

Verder leiden de maatregelen er toe dat dit leidt tot verstoring van soorten ten behoeve waarvan de Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden zijn aangewezen. Er wordt niet ingegaan op de aantasting van de leefgebieden als gevolg van de maatregelen.

g. Het bestemmingsplan staat niet op zichzelf. In de Passende beoordeling wordt ingegaan op het project N69. Gesteld wordt dat er geen sprake is van cumulatieve significante effecten, omdat negatieve effecten van de N69 worden gemitigeerd, maar dit is onjuist.

h. De aantasting van de EHS is in strijd met de Verordening ruimte 2014. Aan de criteria in de Verordening ruimte 2014 wordt niet voldaan. In zowel de natuurtoets als het compensatieplan wordt een beoordeling van het grote openbare belang, alsmede de vraag of er alternatieven zijn, volledig overgeslagen. Er wordt meteen op de compensatieverplichting ingegaan. Ook in de toelichting wordt geen beoordeling gemaakt volgens artikel 5.3 van de Verordening ruimte 2014. Er is wel een overzicht van de in het MER beoordeelde varianten, maar dat is niet de 'nee, tenzij'-toets waar artikel 5.3 van de Verordening ruimte toe verplicht. Verder eist de Verordening ruimte dat er geen alternatieve locaties voorhanden zijn die geen schade toebrengen aan de EHS, terwijl deze er wel degelijk zijn.

Hierbij is het van belang om de Kempenbaan-West te zien in samenhang met de N69. Uit het MER volgt dat de N69 als gegeven wordt beschouwd. Er had in dat verband ook moeten worden gekeken naar de alternatieven voor het gehele tracé. Hiertoe wordt verwezen naar bijvoorbeeld het tracé alternatief West (aanpassing N397)-Midden (aanpassing bestaande route door Valkenswaard en Aalst), welke niet leidt tot een aantasting van de EHS-gebieden.

i. De Verordening ruimte 2014 verplicht ook tot compensatie van verlies aan waarden als gevolg van externe effecten (zie artikel 5.1, lid 6 jo. artikel 5.6). Uit het compensatieplan kunnen reclamanten onvoldoende opmaken dat externe effecten ook worden gecompenseerd. Hierbij wordt verwezen naar een toename in de geluidhinder, verslechtering van de luchtkwaliteit alsook een aanzienlijke barrièrewerking van de weg. Het verlies van de waarden in de driehoek A67 –N69 – Locht dient bijvoorbeeld te worden gecompenseerd. Ook de effecten van de kans op congestie op de A67 dienen gecompenseerd te worden.

j. De uitvoerbaarheid van het plan is niet verzekerd. Uit de natuurtoets volgt dat voor de aantasting van habitats van een aantal soorten een ontheffing benodigd is. Een dergelijke ontheffing is aan strikte eisen gebonden. In dat verband is de vraag aan de orde of er redelijke alternatieven zijn. Reclamanten zijn van mening dat deze er zijn, zoals gesteld onder sub h.

k. Reclamanten verwijzen naar de zienswijze van reclamant nr. 9. Verzoek om de opmerkingen van reclamant als herhaald en ingelast te beschouwen.

l. Het bestemmingsplan dient integraal te worden beoordeeld met de effecten van de Westparallel in haar geheel. Dat betekent dat de negatieve effecten van de Westparallel, ook met betrekking tot het verkeer, dienen te worden afgewogen.

Hiertoe worden vier opmerkingen geplaatst:

1. De voorkeursvariant Nulplus met Westparallel leidt tot minder winst dan het alternatief Nulplus met West-Midden.
2. Het verbod op vrachtverkeer maakt geen deel uit van het nulplusalternatief omdat het zonder alternatief niet uitvoerbaar zou zijn.
3. De uitvoering van de nulplusmaatregelen is niet gewaarborgd.

4. Het effect van de nieuwe autosnelweg in België is onvoldoende meegenomen in de besluitvorming. De N69 kan als sluiproute gebruikt gaan worden, met alle gevolgen voor de hoeveelheid verkeer, aantasting natuur, etc.

2.20.2. Reactie gemeente

a. Ten tijde van het ter inzage leggen van voorliggend bestemmingsplan was het PIP Grenscorridor N69 al vastgesteld door Provinciale Staten. Waarom er bij een splitsing van de twee plannen geen sprake zou zijn van een goede ruimtelijke ordening, wordt niet nader onderbouwd. Doordat in voorliggend plan expliciet rekening wordt gehouden met de komst van de N69 is er sprake van een goede afstemming van beide projecten. De afstemming tussen beide projecten volgt bijvoorbeeld uit het feit dat in het MER varianten zijn onderzocht zonder én met realisering van de N69. Daarnaast zijn de gevolgen van de N69 voor bijvoorbeeld akoestiek, verkeersintensiteiten en luchtkwaliteit inzichtelijk gemaakt in voorliggend bestemmingsplan.

Het feit dat het tracé gesplitst is in twee aparte planologische plannen wil dus niet zeggen dat er geen afstemming heeft plaatsgevonden en er sprake zou zijn van onvoldoende samenhang. De keuze om dit te splitsen in twee aparte plannen is dat de gemeente Veldhoven, ook zonder realisering van de N69, een aansluiting op de A67 wil realiseren. De aansluiting is van belang om de huidige verkeersproblematiek in Veldhoven goed op te kunnen lossen. Deze beleidslijn is al in het Verkeerscirculatieplan, vastgesteld in 2007, bepaald. Het gestelde van reclamanten dat zonder N69 niet zal worden overgegaan tot aansluiting op de A67 is dus onjuist.

b. In paragraaf 2.1 van bijlage 2 van de Passende beoordeling (zijnde bijlage 12 van de toelichting van het bestemmingsplan) is de afbakening van het onderzoeksgebied beschreven. Op basis hiervan is bepaald op welke Natura 2000-gebieden (of een gedeelte ervan) er een toename aan stikstofdepositie te verwachten is. Er is geen aanleiding om te verwachten dat er dan nog op andere verder weg gelegen Natura 2000-gebieden een toename aan stikstofdepositie zal zijn. Vanuit cumulatie is gekeken naar projecten die op hetzelfde gebied als Kempenbaan-West een negatief, niet significant effect hebben. Als de realisering van de N69 effecten heeft op andere Natura 2000-gebieden dan dient dat binnen die procedure nader onderzocht te worden.

c. In de Passende beoordeling is op een aantal stikstofgevoelige habitattypen in overbelaste situatie een toename aan stikstofdepositie als gevolg van de planontwikkeling geconstateerd. In een ecologische analyse is deze toename beoordeeld op significantie, waarna in geval van significant (negatieve) effecten mitigerende maatregelen worden benoemd. Niet is aangegeven op welk punt deze analyse onvolledig is.

d. De conclusie dat er geen sprake is van een significant effect bij genoemde habitattypen is niet gebaseerd op een percentueel beperkte bijdrage. Bij de ecologische analyse is hier een nadere onderbouwing voor gegeven (H2330 stikstofdepositie geen ecologische betekenis + enige bufferende werking door zandverstuiving, H3130: bufferend vermogen + robuuster systeem door recente herstelmaatregelen en H7150: beheer vermindert overmaat aan stikstof).

e. De genoemde mitigerende maatregelen hebben een aanvullend karakter bovenop de beheermaatregelen als gesteld in de ontwerp PAS, met uitzondering van het maaien voor het habitattypen H4010A. In de ontwerp PAS wordt naast het maaien diverse andere beheermaatregelen voor het habitattypen H4010A genoemd, zoals plaggen om nutriënten af te voeren, naaldbos omvormen, sloten dempen om (grond)watertoevoer te vergroten en bos omvormen naar heide om areaal uit te breiden. Deze beheermaatregelen zijn echter niet locatie specifiek uitgewerkt.

Het kappen van bomen binnen de begrenzing van het habitatype is niet genoemd bij de ontwerp PAS-maatregelen voor de habitatypen, alleen bosvorming of kappen van bomen voor areaaluitbreiding. Dit zijn echter andere maatregelen want deze vinden plaats buiten de actuele begrenzing van het habitatype. De bedoeling is om de in het bestemmingsplan voorgestelde mitigerende maatregelen 'ruimtelijk' nader uit te werken, door nadere afspraken te maken met de beheerder, zodat ze locatie specifiek zijn en aanvullend zijn op hetgeen al gebeurt in het regulier beheer en de PAS maatregelen (dus samen de locatie te bepalen hoe en waar de maatregel zal worden uitgevoerd). Zo wordt bijvoorbeeld niet alle heide momenteel of als gevolg van de PAS-maatregelen gemaaid. Indien op plekken momenteel begrazing plaats vindt, is maaibeheer veel effectiever in het afvoeren van stikstofdepositie. De borging van de maatregelen vindt plaats door privaatrechtelijke afspraken tussen de gemeente en de (terrein)beheerders. Daarnaast is financiële borging geregeld doordat er binnen het project budget is gereserveerd voor het uitvoeren van de mitigerende maatregelen.

f. De mitigerende maatregelen welke in de Passende beoordeling staan vermeld, worden uitgevoerd op plekken waar een hogere planbijdrage wordt verwacht. Het doel is dan ook om de zichtbare effecten van een hogere stikstofdepositie ter plekke op de kwaliteit van de habitatypen te voorkomen. Dit wordt beschouwd als mitigatie. Gelet hierop is een ADC-toets dan ook niet aan de orde. Verder is het arrest wel betrokken bij de opstellen van de Passende beoordeling, maar is deze niet expliciet vermeld. Daarnaast is de omvang van de beschermingsmaatregelen op de Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden beperkt, waardoor de beschermingsmaatregelen het bereiken van een goede staat van instandhouding van de vogelsoorten niet in de weg staat. De genoemde mitigerende maatregelen zijn gebruikelijke beheermaatregelen voor herstel, verbetering en in stand houding van deze habitatypen. Daarbij kan er dan ook van worden uitgegaan dat de genoemde maatregelen ook ten gunste zijn van de soorten die van dat habitatype gebruik maken en de gunstige staat van instandhouding van deze soorten niet in de weg staat.

g. Omdat voor de N69 maatregelen worden genomen, zijn de effecten van deze weg dusdanig beperkt, dat er ook in combinatie met de beperkte effecten van Kempenbaan-West geen sprake is van cumulatief significante negatieve effecten.

h. In tegenstelling tot hetgeen reclamanten stellen is wel degelijk in de stukken behorende bij de toelichting van het bestemmingsplan aangetoond dat er sprake is van een groot openbaar belang. Het gestelde in het MER en de 'Notitie nut en noodzaak aansluiting Veldhoven op A67' tonen alle aan dat er sprake is van een groot openbaar belang.

Uit het MER volgt verder dat er voor de ontwikkeling geen alternatieve locaties voorhanden zijn die niet leiden tot een aantasting van de ecologische hoofdstructuur. Vervolgens zijn de alternatieven, conform het gestelde in artikel 5.3 van de Verordening ruimte 2014 beoordeeld op de mate waarin zij de EHS ontzien. In dat licht moet dat alternatief met die optimalisatie worden gekozen die het geringste effect op de EHS sorteert. De onderbouwing van de keuze van het alternatief is opgenomen in het MER en de aanvulling hierop welke als bijlagen bij het bestemmingsplan zijn gevoegd. Hieruit volgt dat voldaan wordt aan het gestelde in artikel 5.3 van de Verordening ruimte 2014. In de bijlage van de toelichting 'Compensatieplan en wijziging EHS-begrenzing' zal deze verwijzing duidelijker worden opgenomen.

De opmerkingen van reclamanten over de keuze van het gehele tracé van de N69 gaan allereerst voorbij aan het feit dat de gemeente Veldhoven een aansluiting op de A67 noodzakelijk acht. Mocht de N69 niet gerealiseerd worden, dan nog zal de gemeente Veldhoven de aansluiting met de A67 realiseren. De opmerkingen van reclamanten dat andere tracés van de N69 de voorkeur hebben, staan dan ook geheel

los van voorliggend bestemmingsplan en zijn in het kader van de tracékeuze van het PIP Grenscorridor N69 behandeld en beoordeeld.

i. In de Natuurtoets behorende bij het ontwerpbestemmingsplan Kempenbaan-West is nader ingegaan op de verstoring en versnippering van de EHS. Zo wordt geconstateerd dat naast de gevolgen van het ruimtebeslag binnen de EHS er ook sprake is van een toename van verstoring in de EHS (de externe werking). Hierbij is overwogen dat in de huidige situatie in het plangebied reeds sprake is van verstoring in verband met de aanwezigheid van de A67. Het verstorend effect van voorliggend plan valt hierbij weg tegen de verstoring vanaf de genoemde snelweg. Compensatie van verstoring als gevolg van voorliggend plan is dan ook niet aan de orde.

Ten aanzien van de versnippering van de EHS is (in de Natuurtoets) overwogen dat deze beperkt is door de compacte inrichting van de aansluiting op de A67, waarbij rekening gehouden is met het toekomstig benutten van de taluds en wegbermen als ecologische zone. Daarnaast blijven delen van de EHS die versnipperd raken groot genoeg om ecologisch te kunnen functioneren voor diverse voorkomende soorten. Er ontstaan wel kleinere gebieden die niet meer direct in verbinding staan met de grotere "natuurkernen", zoals bijvoorbeeld het Klein Goor. Om te zorgen dat deze gebieden nog onderdeel uit gaan maken van het grotere geheel aan EHS (en daarmee te voldoen aan de eis vanuit het EHS beleid met betrekking tot behoud robuustheid en het behouden van ecologische verbindingen) zullen (fauna-)verbindingen worden gerealiseerd.

j. Reclamanten verwijzen naar de alternatieven welke voor het tracé van de N69 van toepassing zijn. Zie hiervoor onze reactie onder sub h. Daarnaast zijn in het MER en de aanvulling hierop de verschillende alternatieven onderzocht op de effecten op de beschermde soorten. Alle alternatieven hebben negatieve effecten op flora en fauna. Uit de toets volgt wel dat bij het voorkeursalternatief, alternatief 2, ten opzichte van alternatieven 1 en 3, sprake is van een beperkter doorkruisen van de vliegroutes van de vleermuizen en een gunstigere staat van instandhouding van de populaties.

k. Zie de gemeentelijke reactie op zienswijze nr. 9 (2.9.2).

l. Het gestelde van reclamanten heeft betrekking op het PIP N69 en staat verder los van voorliggend bestemmingsplan. De keuze voor het voorkeursalternatief, de waarborging van de uitvoering van de Nulplusmaatregelen en het vrachtwagenverbod zijn alle onderwerpen welke in het kader van het PIP N69 naar voren moeten worden gebracht. Ten aanzien van het effect van de nieuwe autosnelweg doelt reclamant op de geplande N74-snelweg in België. Op dit moment staat nog niet vast of deze weg wordt gerealiseerd. Er is voor gekozen de N74 in de huidige situatie op te nemen in de prognoses.

2.20.3. Advies

Zienswijze ongegrond verklaren; de zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

2.21. A. Essens, De Run 8111

2.21.1. Inhoud zienswijze

Reclamant heeft een reguliere woonbestemming op een bedrijventerrein, welke ter plaatse niet (langer) passend is. Het voorliggende bestemmingsplan zorgt voor een verdere verslechtering van het woon- en leefklimaat. Zo zal in 2025 het aantal voertuigen gegroeid zijn tot meer dan 19.000 voertuigen per etmaal. Naast de toenemende geluidsbelasting zal sprake zijn van een toename van fijnstof, lichthinder en een verslechterde ontsluiting van het perceel. De verslechterde ontsluiting zorgt er voor dat om het dorp met voorzieningen te voet of per fiets te bereiken moet worden omgereden met 2,5 kilometer.

In het bestemmingsplan wordt geen tot onvoldoende aandacht geschonken aan de leefbaarheid van het gebied. Zo heeft de woning van reclamant een woonbestemming en is het geen bedrijfswoning. De impact welke de A67, het bestaande bedrijventerrein en de ontwikkelingen van voorliggend bestemmingsplan op het woon- en leefklimaat hebben voor reclamant is onvoldoende onderzocht.

2.21.2. Reactie gemeente

Hoewel voldaan wordt aan de voorwaarden en normen uit de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer, zal de woonsituatie van reclamant ten opzichte van de huidige situatie door voorliggend bestemmingsplan veranderen. Ondanks de verhoging van de verkeersintensiteiten op de Kempenbaan ter hoogte van De Run 8100, zijn wij van mening dat het algemeen belang dat gediend is bij de verbreding van de Kempenbaan-West en de aansluiting van de A67 groter is dan de individuele belangen van reclamant. De bereikbaarheid van Veldhoven-Zuid en het bedrijventerrein De Run staat immers onder zware druk op dit moment. Omdat er slechts één aansluiting van de Kempenbaan op de N2 is, het lokale weggennet van Veldhoven niet in staat is om de verkeersproblematiek structureel op te lossen en de autonome ontwikkelingen op De Run zullen zorgen voor een nog grotere verkeersdruk in dit deel van Veldhoven, is voor de voorgestelde verkeerskundige oplossingen gekozen. Zou dit niet gebeuren dan zullen toekomstige economische ontwikkelingen op De Run niet meer plaats kunnen vinden en worden de leefbaarheidsproblemen in de woonwijken, doordat verkeer via de verblijfsgebieden naar alternatieve routes gaat zoeken, groter. Op basis van een integrale belangenafweging is uiteindelijk dan ook gekozen voor de aansluiting van de A67 en de verbreding van de Kempenbaan. Het belang van de aansluiting en de verbreding is verder beschreven in het Verkeerscirculatieplan, de Ruimtelijke Structuurvisie Veldhoven, het Milieueffectrapport Kempenbaan en Nieuwe aansluiting A67 en de notitie Nut en Noodzaak aansluiting Veldhoven op A67.

Ten aanzien van de toekomstige ontsluiting is er inderdaad voor gekozen de solitaire oversteekmogelijkheid voor langzaam verkeer ter hoogte van De Run 8100 te laten vervallen. Dit kan inderdaad betekenen dat sommige bewoners om moeten lopen of fietsen om eenzelfde locatie te bereiken. In dit geval is dat overigens geen 2,5 kilometer extra, maar 150 meter extra richting Veldhoven Dorp (winkelgebied de Kromstraat) en 650 meter extra richting sportpark De Korze.

De redenen om de solitaire oversteekmogelijkheid te laten vervallen is met name vanwege het waarborgen van de verkeersveiligheid en de ruimtelijke inpassing. De Kempenbaan-West heeft na reconstructie 2x2 rijstroken met een maximumsnelheid van 70 km/uur. Een gelijkvloerse solitaire oversteek voor langzaam verkeer is dan niet goed verkeersveilig te maken. In dat geval zouden verkeerslichten gerealiseerd moeten worden, maar dat geeft bij solitaire oversteken nog steeds verkeersveiligheidsproblemen. Een ongelijkvloerse oversteek zou wel verkeersveiliger zijn, maar daar is niet voldoende ruimte voor aanwezig. Vanuit de sociale veiligheid is een ongelijkvloerse kruising voor langzaam verkeer minder wenselijk. De inschatting is dat er relatief en absoluut weinig langzaam verkeer van de oversteek gebruik zal gaan maken. De optie voor ongelijkvloerse oversteken is mede om deze redenen niet verder onderzocht. Vroeger was de betreffende oversteek van groter belang, gezien de destijds nog doorgaande verkeersfunctie van de Locht tussen Veldhoven Dorp en Eersel en de scholenconcentratie bij Koningshof. Na realisering van het plan ligt er tussen de N2 en de N69/Westparallel langs de Kempenbaan-Locht een tweerichtingsfietspad aan de zuidzijde. Langzaam verkeer heeft straks bij drie met verkeerslichten geregelde kruispunten de mogelijkheid de Kempenbaan en Locht over te steken: bij de Heerseweg, De Plank en de N69/WP.

Verder zal toetsing van het verkeersgeluid van de A67 plaatsvinden aan de hand van het zogenaamde geluidproductieplafond zoals vastgelegd in hoofdstuk 11 van de Wet

milieubeheer. Als uit onderzoek blijkt dat het vastgestelde geluidproductieplafond wordt overschreden moeten zodanige maatregelen worden getroffen dat de overschrijding teniet wordt gedaan.

Ten aanzien van de geluidsbelasting door de Kempenbaan-de Locht willen wij het volgende opmerken. In het ontwerpbestemmingsplan was ter hoogte van het gebied De Run 8100 de mogelijkheid opgenomen een geluidsscherm te realiseren. Na een afweging van alle belangen is ervoor gekozen geen geluidsscherm te plaatsen. Voor de overwegingen hieromtrent wordt verwezen naar de gemeentelijke reactie als gesteld onder nr. 2.1.2.

2.21.3. Advies

Zienswijze ongegrond verklaren; de zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

2.22. BMV

2.22.1. Inhoud zienswijze

a. Op het perceel B, nr. 3141 zijn concrete plannen ontwikkeld voor de bouw van 2 half vrijstaande woningen aan de Heerseweg. Bij brief van 24 november 2010 (verzonden 26 november 2010) is door het college aangegeven dat zij in principe bereid zijn hieraan medewerking te verlenen. De bouw van twee woningen is ook in overeenstemming met het vigerende bestemmingsplan, waar het perceel de bestemming 'Wonen' heeft maar waar geen rechtstreekse bouwtitel is opgenomen. Op de verbeelding van het bestemmingsplan Kempenbaan-West is een afrit opgenomen voor de Kempenbaan, waardoor de plannen voor de woningen niet meer gerealiseerd zouden kunnen worden. Verzoek om het bestemmingsplan aan te passen, zodat de bouwplannen gerealiseerd kunnen worden.

b. Dit geldt ook voor de voornemens van de bouwplannen om op het perceel nr. 3357 een kantoor te realiseren. Hierover zijn al vergevorderde gesprekken gaande met de gemeente. Verzoek om het bestemmingsplan aan te passen, zodat de bouwplannen gerealiseerd kunnen worden.

2.22.2. Reactie gemeente

a. Naar aanleiding van een verzoek om op het perceel kadastraal bekend gemeente Veldhoven, sectie B, nummer 3141 twee woningen te mogen realiseren, is door het college besloten in principe medewerking te verlenen mits aan een aantal voorwaarden wordt voldaan. Dit is medegedeeld in een brief d.d. 24 november 2010. De hierin gestelde voorwaarden zagen onder andere op het ondertekenen van een exploitatie- en planschade-overeenkomst. Alvorens een planologische procedure te starten ten behoeve van de twee woningen, wil de gemeente immers eerst duidelijkheid en zekerheid over het kostenverhaal. Deze overeenkomsten zijn echter nooit ondertekend, op basis waarvan de benodigde planologische procedure ook niet is gestart. De principemedewerking van het college is dus geen planologisch-juridisch kader om de woningen te mogen / te kunnen realiseren.

Direct nadat uit de voorbereidingen naar voren kwam dat de betreffende locatie mogelijkwjs benodigd zou zijn in het kader van de reconstructie van de Kempenbaan, zijn de betrokkenen hiervan via een schrijven d.d. 13 april 2012 op de hoogte gebracht.

Na alle afwegingen is uiteindelijk toch besloten om de bajonetaansluiting over de gronden van het voornoemde perceel te laten lopen, waardoor de plannen ten behoeve van de twee woningen inderdaad geen doorgang meer kunnen hebben. Omdat de bestaande weg (De Run 8400) en de nieuwe weg zoveel mogelijk haaks op elkaar dienen aan te sluiten, is de nieuwe weg over de voornoemde percelen

gesitueerd. Voor een nadere toelichting over de redenen van de bajonetaansluiting verwijzen wij naar de gemeentelijke reactie op zienswijze 12, sub b (zie 2.12.2, sub b reactie gemeente). Het algemeen belang dat gediend wordt bij het realiseren van de bajonetaansluiting, met alle positieve gevolgen voor de doorstroming en verkeersafwikkeling op de Kempenbaan, achten wij groter dan het individuele belang van reclamanten.

b. De voornemens om kantoren te realiseren op het perceel kadastraal bekend gemeente Veldhoven, nr. 3357, zijn inderdaad bij de gemeente bekend. Of aan deze plannen medewerking kan en wordt verleend, wordt op dit moment nog bestudeerd en voorbereid. Indien medewerking aan deze plannen wordt verleend, dienen deze niet de plannen rondom de reconstructie van de Kempenbaan te frustreren. Uit een eerste toets blijkt dat dit niet het geval is. Wij zien geen reden om het bestemmingsplan hierop aan te passen.

2.22.3. Advies

Zienswijze ongegrond verklaren; de zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

2.23. T. Hoang, Heerseweg 35

2.23.1. Inhoud zienswijze

a. De aansluiting op de A67 en de Locht zou juridisch onlosmakelijk in de PIP van de N69 opgenomen moeten zijn. Niet alleen zou de aansluiting in de PIP van de N69 opgenomen moeten worden maar ook de verkeerstechnische basis, o.a. het verkeersmodel en de akoestische normeringen, alle berekeningen zouden onlosmakelijk gekoppeld moeten worden. Een akoestisch onderzoek naar de (in)directe gevolgen van de aansluiting van de N69 op de Locht en de A67 zou plaats moeten vinden binnen de kaders van het PIP zodat de akoestische gevolgen voor direct aanwonenden aan de noordzijde van de N69 bekend zijn en getoetst kunnen worden. Dit akoestisch onderzoek heeft niet plaatsgevonden.

b. De gemeente is voornemens om de Oeienboschdijk aan de Knegselweg-zijde af te sluiten voor (gemotoriseerd) verkeer. Hierdoor ontstaat overlast van landbouwverkeer en sluijverkeer. Voorstel om de Oeienboschdijk open te stellen voor landbouwverkeer en door middel van verkeersbepurende maatregelen alles veilig te maken, zoals een slagboom bij de aansluiting van de Oeienboschdijk op de Knegselweg.

c. De gemeente Veldhoven is voornemens de ontsluitingsweg Zilverackers niet te realiseren. Hierdoor ontstaat sluijverkeer over bijvoorbeeld de Knegselweg, de Korze en Schoot. Dit leidt tot gevaarlijke situaties en geluidshinder door verkeerstoename wat niet berekend is. Voorstel om de ontsluitingsweg Zilverackers juridisch te koppelen in het bestemmingsplan.

d. Verzoek om het onderzoek van de reconstructie van de Locht af te ronden en toe te voegen aan het akoestische onderzoek van de N69 en deze juridisch te koppelen. Dan ontstaat een volledig en helder beeld.

e. Verzoek om de PIP van de N69 geen rechtskracht te verlenen zolang het bestemmingsplan voor de aansluiting met de Rijksweg A67 en Kempenbaan/Locht nog niet onherroepelijk is vastgesteld.

f. De toename van vrachtverkeer op de Kempenbaan is een aantoonbaar gevolg van de aansluiting van de N69 op de Locht en is ongewenst. Verzoek om een vrachtwagenverbod naar de Locht/Kempenbaan op te nemen nog voor de afslag op de N69 naar deze weg. Het vrachtwagenverkeer afhandelen richting de A67 is geen probleem voor reclamant.

g. Uit de berekende geluidsbelasting N69 op woningen Oeienboschdijk 97 en 99 en Moormanlaan 6 is gebleken dat deze woningen een relevante overschrijding van de voorkeursgrenswaarde krijgen. Verzoek om passende maatregelen te treffen ter voorkoming van het overschrijden van de voorkeursgrenswaarde. Dit is het gevolg van de N69 en dient als onderdeel van het PIP te worden gezien.

2.23.2. Reactie gemeente

a. De opmerkingen hebben betrekking op het PIP N69 en niet betrekking op voorliggend bestemmingsplan. Ten tijde van het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan was het PIP N69 door Provinciale Staten vastgesteld. In tegenstelling tot hetgeen reclamant stelt, is bij de verkeers- en geluidsonderzoeken rekening gehouden met de komst van de N69. De gevolgen voor de omwonenden indien de N69 en voorliggend bestemmingsplan worden uitgevoerd zijn dan ook inzichtelijk. Verder wordt verwezen naar de gemeentelijke reactie op zienswijze nr. 9 (zie 2.9.2, sub a).

b. In eerste instantie was het de bedoeling de Oeienboschdijk ter hoogte van de nieuwe rotonde Knegselweg-Zilverbaan af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Omdat gaande het traject gebleken is dat de provincie voornemens is een geslotenverklaring voor landbouwverkeer in te voeren over het nieuwe viaduct bij de nieuwe aansluiting van de A67, is voor landbouwverkeer naar een alternatief gezocht waarbij het landbouwverkeer niet door de kom van Veldhoven Dorp zou worden geleid. Door het openstellen van de Oeienboschdijk is dit alternatief gevonden. Openstelling geldt voor al het verkeer. Alleen openstellen voor landbouwverkeer en langzaam verkeer is verkeerstechnisch moeilijk veilig vorm te geven. Ook qua handhaving is het vrijwel ondoenlijk alleen landbouwverkeer en langzaam verkeer toe te staan. Dat de Oeienboschdijk wordt opengesteld voor landbouwverkeer (in tegenstelling tot hetgeen reclamant aangeeft) staat ook vermeld in de toelichting van het bestemmingsplan (zie paragraaf 3.4).

c. Reclamant suggereert dat de gemeente de Zilverbaan niet gaat aanleggen. Dit is echter onjuist. Zo zijn de voorbereidingen om te komen tot de aanleg van de Zilverbaan, zijnde de tweede fase van de Westelijke Ontsluitingsroute, inmiddels al gestart. Daarnaast zijn de benodigde planologische trajecten doorlopen. Zo is het bestemmingsplan voor de aanleg van de Zilverbaan bij uitspraak van de Raad van State onherroepelijk geworden.

Op dit moment heeft de aanleg van de aansluiting van de A67 en de verbreding van de Kempenbaan echter prioriteit. Er wordt op dit moment meer belang gehecht aan het direct oplossen van de huidige verkeersproblemen, het mogelijk maken van een aansluiting met de N69 en het bieden van mogelijkheden om bedrijventerrein De Run beter bereikbaar te maken door de aansluiting met de A67. Dat de Zilverbaan gerealiseerd zal worden is duidelijk. Zo is de aanleg van de Zilverbaan noodzakelijk voor het creëren van een goede wegenstructuur met een gedegen noord-zuid verbinding en is dit geheel in lijn met het gemeentelijk ruimtelijk (verkeers)beleid zoals vastgelegd in de Ruimtelijke Structuurvisie en het Verkeerscirculatieplan. Aangezien er verder geen belemmeringen bestaan tegen de realisering van de Zilverbaan en er slechts sprake zal zijn van een tijdelijke situatie waarin mogelijkerwijs de Zilverbaan niet gerealiseerd is en de aansluiting met de A67 wel, zijn wij van mening dat gelet op het voornoemde deze tijdelijke situatie overkomelijk is. Wij zijn dan ook van mening dat er geen nadere juridische koppeling hoeft te worden gemaakt.

d. Hetgeen reclamant stelt is gericht op het PIP N69. In het akoestisch onderzoek behorende bij voorliggend bestemmingsplan is de gehele reconstructie van De Locht meegenomen.

e. Hetgeen reclamant stelt is gericht op het PIP N69. Voorliggend bestemmingsplan voorziet juist in de aansluiting met de A67 en reconstructie van de Kempenbaan/Locht. Het bestemmingsplan dan wel het PIP verkrijgt automatisch rechtskracht na afronden van de procedure. Dit is in de wet bepaald en door de gemeente niet te beïnvloeden.

f. De Kempenbaan-Locht is de belangrijkste verkeersschakel van en naar bedrijventerrein De Run (onderdeel van Brainport Avenue) en het zuidelijk deel van Veldhoven. Deze weg zal door de reconstructie daar ook voor de toekomstige situatie geschikt voor worden gemaakt (2x2 rijstroken met een maximumsnelheid van 70 km/uur). Vrachtverkeer dient daar gebruik van te kunnen maken. Anders zou dit kunnen leiden tot ongewenste routes van vrachtauto's op andere wegen door Veldhoven, waaronder door woongebieden. Bovendien geven de verkeersmodellen aan dat het grootste deel van het doorgaand vrachtverkeer de A67 verkiest boven de route Locht-Kempenbaan van/naar de N69/Westparallel. Daarnaast is het vrijwel niet te handhaven indien er een geslotenverklaring voor vrachtauto's op deze route/weg wordt ingesteld.

g. Voor de aanleg van de nieuwe weg N69/Zilverbaan is het toepassen van geluidsarm asfalt om civieltechnische redenen niet wenselijk. Gelet op het geringe aantal woningen en de hoogte van de geluidsbelasting kan er geen financieel doelmatig scherm worden geplaatst.

2.23.3. Advies

Zienswijze ongegrond verklaren; de zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

2.24. T. Emmen, Locht 64

2.24.1. Inhoud zienswijze

a. Door de toename van het verkeer over de Kempenbaan en het ontsierende karakter van een geluidsscherm direct voor de woning Locht 64 zal de waarde en het woongenot van de woning aanzienlijk worden aangetast.

b. Door de plaatsing van het scherm zal er een enkele toegangsweg (de Locht richting Pegbroekenlaan) met een zandpaadje richting De Bogerd als summier alternatief overblijven, terwijl er nu meerdere ontsluitingen zijn.

c. De geluidsintensiteit op de gevel van de woning zal toenemen. De intensiteit en bron is sterk afhankelijk van de windrichting. Er is al geluidsoverlast vanaf de Kempenbaan en bij westenwind is de overlast van de A67 aanzienlijk. Deze overlast zal toenemen als daarbij het geluid vanaf de Locht ten zuiden van de A67 moet worden opgeteld. De geluidsschermen zullen geen afscherpende functie hebben voor geluidsoverlast vanuit die richting.

d. De fijnstof berekeningen ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan zijn gebaseerd op een groot aantal aannames en toekomstvoorspellingen, hetgeen de berekening zeer onbetrouwbaar en subjectief maken. Er dient dan ook voor zowel fijnstof berekeningen als geluidsoverlastberekeningen een 'second opinion' onderzoek uitgevoerd te worden.

2.24.2. Reactie gemeente

a. Indien reclamant van mening is dat de waarde van de woning door het voorliggende bestemmingsplan wordt verminderd, kan reclamant na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan desgewenst een aanvraag om tegemoetkoming in planschade indienen conform het gestelde in artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Voor de

procedure met betrekking tot planschadeverzoeken heeft de gemeenteraad de 'Procedureverordening voor tegemoetkoming in planschade' vastgesteld.

b. Het vervallen van de langzaam verkeersverbinding vindt plaats vanwege verkeerskundige overwegingen. De redenen om dit te doen betreffen met name het waarborgen van de verkeersveiligheid en de ruimtelijke inpassing. De Kempenbaan-West heeft na reconstructie 2x2 rijstroken met een maximumsnelheid van 70 km/uur. Een gelijkvloerse solitaire oversteek voor langzaam verkeer is dan niet goed verkeersveilig te maken. In dat geval zouden verkeerslichten gerealiseerd moeten worden, maar dat geeft bij solitaire oversteken nog steeds verkeersveiligheidsproblemen. Een ongelijkvloerse oversteek zou wel verkeersveiliger zijn, maar daar is niet voldoende ruimte voor aanwezig. De inschatting is dat er relatief en absoluut weinig langzaam verkeer van de oversteek gebruik zal gaan maken, terwijl er hoge kosten mee gemoeid zullen zijn de verbinding te realiseren. De optie voor ongelijkvloerse oversteken is mede om deze redenen van doelmatigheid niet verder onderzocht. Vroeger was de betreffende oversteek van groter belang, gezien de destijds nog doorgaande verkeersfunctie van de Locht tussen Veldhoven Dorp en Eersel en de scholenconcentratie bij Koningshof. Na realisering van het plan ligt er tussen de N2 en de N69/Westparallel langs de Kempenbaan-Locht een tweerichtingsfietspad aan de zuidzijde. Langzaam verkeer heeft straks bij drie met verkeerslichten geregelde kruispunten de mogelijkheid de Kempenbaan en Locht over te steken: bij de Heerseweg, De Plank en de N69/WP.

c. Uit het akoestisch rapport blijkt dat de geluidsbelasting ten gevolge van de Kempenbaan voor de toekomstige situatie afneemt ten opzichte van de huidige situatie. Het onderzoek is uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. In de toegepaste Standaardrekenmethode 2 zit de windinvloed verdisconteerd.

Toetsing van het verkeersgeluid van de A67 vindt plaats aan de hand van het zogenaamde geluidproductieplafond zoals vastgelegd in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. Als uit onderzoek blijkt dat het vastgestelde geluidproductieplafond wordt overschreden moeten zodanige maatregelen worden getroffen dat de overschrijding teniet wordt gedaan.

d. Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het luchtkwaliteitsonderzoek is uitgevoerd conform Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer en de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. Hiermee wordt voldaan aan de wettelijke eisen die aan de onderzoeken worden gesteld. Voor een 'second opinion'-onderzoek bestaat geen aanleiding.

2.24.3. Advies

Zienschijze ongegrond verklaren; de zienschijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

2.25. S. en M. Boes-van Ham, Kleine Dreef 32

2.25.1. Inhoud zienschijze

a. Uit deskundige adviezen blijkt dat handhaving van de huidige maximum snelheid geen of nauwelijks nadelig effect heeft voor de overlast van verkeer door de dorpskern van Veldhoven. Ook bij handhaving van de 50 km/uur snelheid wordt de verkeersdoorstroming op de Kempenbaan niet belemmerd. Het argument dat dit is om een eenvorming beeld te creëren voor de automobilisten is zwak. Een snelheid van 50 km/uur zal een gelijkmatiger verloop van de verkeersstroom veroorzaken, waardoor eenzelfde doorstroming wordt bewerkstelligt. Ook zullen de kosten voor de geluidwerende voorzieningen bij een maximum snelheid van 50 km/uur lager uitvallen. Een snelheid van 70 km/uur leidt tot meer geluidsoverlast, meer trillingen en wellicht ook schade. Verzoek om vanaf de kruising met de Runstraat tot aan de

aansluiting bij de Plank een snelheid van maximaal 50 km/uur aan te houden en maatregelen te nemen om deze snelheid ook te handhaven.

b. Bij de keuze van de wegbedekking wordt erop vertrouwd dat een geluidwerende asfaltsoort het uitgangspunt zal zijn.

c. Door het plan zal sprake zijn van waardevermindering van de eigendommen. Verzoek om nadere informatie om van de gemeente compensatie te ontvangen.

2.25.2. Reactie gemeente

a t/m c. Zie de gemeentelijke reactie op zienswijze nr. 13 (2.13.2, sub a t/m c).

2.25.3. Advies

Zienswijze ongegrond verklaren; de zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

2.26. J. Heeren, De Run 8402

2.26.1. Inhoud zienswijze

a. De berekende geluidsbelastingen hebben grote consequenties voor de bedrijfswoning de Run 8402. De grenswaarden worden overschreden. Het treffen van concrete voorzieningen is niet voorzien. Het bestemmingsplan verdient op deze aspecten aanvulling/verduidelijking.

b. Het verdwijnen van de rotonde ter hoogte van de kruising De Plank/De Run, de vervanging hiervan door een kruispunt met verkeersregelinstallatie, de toename van de verkeersintensiteit, etc. zal leiden tot meer uitstoot en dus hogere concentraties. In welke orde van grootte dit schadelijke gevolgen heeft, staat niet vermeld in het bestemmingsplan. Ook wordt niet ingegaan op de negatieve effecten voor de leefbaarheid van de bewoners. Het is niet duidelijk of aan de NO₂-concentratie norm wordt voldaan.

c. Er komen meer verkeersbewegingen (en overlast) aan de voorzijde van de bedrijfswoning en de bedrijfsruimten aan de noord/oostzijde van De Run 8402, 8404, 8301 en 8303. De rapportage voorziet niet in de consequenties en maatregelen voor deze adressen.

d. In de nieuwe situatie is ter hoogte van de kruising De Plank/De Run geen plaats meer voor een afwateringssloot. Deze wordt gedempt en er worden nieuwe voorzieningen opgenomen van berging voor afvoer van hemelwater. Als bergingslocatie is Kempenbaan-West 4 als nieuwe voorziening opgenomen. De bergingslocatie is een overstort van het VGS stelsel. Niet wordt voorzien in het ondervangen van de gevolgen van (fout)aansluitingen, het afvoeren van een aanzienlijk deel te hoge vuilconcentratie in het regenwater tijdens en na neerslag. Het bepalen van de gevolgen van de totale emissie vanuit het afvalwatersysteem is niet bekend, evenals de consequenties van het aantrekken van ongedierte, geurhinder.

e. De invloed voor waardevermindering van de bedrijfswoning en gebouwen dient in beeld gebracht te worden.

2.26.2. Reactie gemeente

a. Zoals uit het akoestisch onderzoek volgt zal ter vermindering van de geluidsbelasting geluidsarm asfalt op de Kempenbaan worden toegepast. Ondanks deze maatregel treedt bij de woning De Run 8402 op de tweede verdieping toch nog een geringe overschrijding van de voorkeursgrenswaarde op. Zoals uit het besluit hogere grenswaarde volgt is deze overschrijding niet op doelmatige wijze te

voorkomen. Voor een volledige afweging hieromtrent wordt verwezen naar het voornoemde besluit.

b. De reconstructie van de Kempenbaan zal inderdaad gevolgen hebben voor de genoemde aspecten. Hiervoor is uitvoerig en zorgvuldig onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit als gevolg van de reconstructie. Uit de rapportage van het luchtkwaliteitsonderzoek, bijlage 15 bij het bestemmingsplan, blijkt dat ruimschoots aan de NO₂-concentratienorm wordt voldaan.

c. Uit het akoestisch rapport blijkt dat de verkeersintensiteit en daarmee ook de geluidsbelasting op De Run ter plaatse van de percelen De Run 8402, 8401, 8301 en 8303, in tegenstelling tot hetgeen reclamant aangeeft, afneemt t.o.v. de huidige situatie. Gelet hierop zijn aanvullende maatregelen dan ook niet nodig.

d. Het ontwerp bestemmingsplan voorziet in een bergingslocatie (nummer 4) ter hoogte van de T-splitsing met de Plank. De opmerkingen van reclamant hebben met name betrekking op de uitvoering van de bergingslocatie en de mogelijke gevolgen die dit heeft voor de omgeving. Dit betreft opmerkingen welke los staan van het bestemmingsplan. Hier willen wij nog het volgende over opmerken.

In de bergingslocatie komt ook de overstort uit van het verbeterd gescheiden stelsel van De Run 8000/9000. Door eventuele foutaansluitingen in het stelsel kan het voorkomen dat er vervuild water in de bergingslocatie kan komen bij hevige regenval. Om dit te voorkomen, zal een onderzoek naar foutaansluitingen in het stelsel De Run 8000/9000 en het herstellen van eventuele fouten, voor de fysieke uitvoering van de Kempenbaan West, zijn uitgevoerd. Daarnaast zal onderzocht worden of het principe van het verbeterd gescheiden stelsel kan worden omgezet naar een gescheiden stelsel om hiermee te voorkomen dat er vervuild water in de berging kan komen.

e. Indien reclamant van mening is dat de waarde van de eigendommen door het voorliggende bestemmingsplan wordt verminderd, kan na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan desgewenst een aanvraag om tegemoetkoming in planschade worden ingediend conform het gestelde in artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Voor de procedure met betrekking tot planschadeverzoeken heeft de gemeenteraad de 'Procedureverordening voor tegemoetkoming in planschade' vastgesteld.

2.26.3. Advies

Zienswijze ongegrond verklaren; de zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

2.27. Fam. Meulenbroek, Heerseweg 33

2.27.1. Inhoud zienswijze

a. Het woongenot wordt door de aanleg van de nieuwe Kempenbaan minder, aangezien de geluidsbelasting hoger is dan bedoeld nl. 52 en 53 dB. Ondanks dat het financieel doelmatig is om een geluidsscherm te plaatsen gebeurt dit niet omdat het stedenbouwkundig en landschappelijk niet gewenst is. Reclamant is echter van mening dat een transparant geluidsscherm geen afbreuk doet aan de doorkijk richting het dorp aangezien aan de andere zijde ook een geluidsscherm wordt geplaatst.

b. Het niet plaatsen van een geluidsscherm leidt tot een onveilige situatie. De fiets- en voetgangersoversteek ter hoogte van de Heerseweg wordt intensief gebruikt. In de plannen wordt deze oversteek verplaatst, wanneer de huidige doorgang niet voldoende afgeschermd wordt zal er een sluiproute ontstaan met alle gevolgen van dien.

c. Door de nieuwe weg wordt de luchtkwaliteit slechter. Ook wordt er veel groen verwijderd. Verzoek om meer groen terug te brengen, zodat er een prettigere leefomgeving ontstaat.

d. Door het plan is de verwachting dat er waardevermindering van de woning plaats vindt.

2.27.2. Reactie gemeente

a. In het ontwerpbestemmingsplan is ter hoogte van de Heerseweg aan de zijde van de Kempenbaan de aanduiding 'geluidsscherm' opgenomen. Op basis van het bepaalde in de regels van het ontwerpbestemmingsplan kunnen op gronden met deze aanduiding geluidsschermen worden gerealiseerd met een maximale bouwhoogte van 5 meter.

Het oprichten van een geluidsscherm op deze locatie is noodzakelijk aangezien de reconstructie van de Kempenbaan akoestische gevolgen heeft op de omgeving en de enkele toepassing van geluidsscherm onvoldoende is om de geluidsbelasting terug te brengen. Omdat aan deze zijde van de Kempenbaan, ter hoogte van de Heerseweg, met name burgerwoningen zijn gelegen, is ervoor gekozen dit geluidsscherm op te richten zodat er geen toename van de geluidsbelasting op deze woningen zal zijn. De brief waar reclamanten naar verwijzen heeft betrekking op het eerdere voornemen om een ontheffing hogere grenswaarde te verlenen. Gelet op het voornoemde is er uiteindelijk toch voor gekozen om voor deze locatie een geluidsscherm te plaatsen, de geluidsbelasting hier niet te laten toenemen en geen ontheffing hogere grenswaarde te verlenen. Over de besluitvorming omtrent de hogere grenswaarde zal reclamant separaat aan dit bestemmingsplan op de hoogte worden gebracht.

b. Door de plaatsing van het geluidsscherm zal de bestaande oversteek niet meer gebruikt kunnen worden (zie ook de reactie van de gemeente op zienswijze nr. 2.12.2., sub d). In het geluidsscherm zal geen doorsteek gemaakt worden voor langzaam verkeer.

c. Uit het luchtkwaliteitsonderzoek, bijlage 15 van het bestemmingsplan, volgt dat de grenswaarde voor fijnstof niet wordt overschreden. Getracht wordt zoveel mogelijk, daar waar ruimte is, groen terug te laten komen. Over de gehele lengte van de Kempenbaan zal een doorgaande bomenlaan aan de zuidzijde terug worden gebracht. Waar mogelijk zal deze bomenlaan ook aan de noordzijde terug worden gebracht. Ook zal aan de zuidzijde van de Kempenbaan ter hoogte van de bedrijven een groene afscherming worden gerealiseerd met een hoogte van ongeveer 1,5 meter. Het wegontwerp is zodanig vorm gegeven dat er zoveel mogelijk ruimte gecreëerd is om het groen in het beeld terug te laten komen.

d. Indien reclamant van mening is dat de waarde van de woning door het voorliggende bestemmingsplan wordt verminderd, kan reclamant na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan desgewenst een aanvraag om tegemoetkoming in planschade indienen conform het gestelde in artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Voor de procedure met betrekking tot planschadeverzoeken heeft de gemeenteraad de 'Procedureverordening voor tegemoetkoming in planschade' vastgesteld.

2.27.3. Advies

Zienswijze ongegrond verklaren; de zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

2.28. Bewonerscomité Kempenbaan-West

2.28.1. Inhoud zienswijze

- a. De bajonetkruising met verkeerslichten ter hoogte van de Plank en de Heerseweg met 2 bushaltes zal veel afremmend en optrekkend verkeer geven waarvan de geluidsemisatie, ondanks kruispuntcorrecties, onderschat wordt in de rekenmodellen gebaseerd op statische verkeersgegevens. Juist op deze locatie wordt een opening in het geluidsscherm gemaakt als doorgang voor fietsers en voetgangers. Een dergelijke opening hoeft geen geluidstek te veroorzaken mits deze correct wordt uitgevoerd. In hoofdstuk 1.5.2. van 'Richtlijnen geluidsbepurende constructies langs wegen' (GCW-2012, CROW) is duidelijk weergegeven hoe een sluis vormgegeven dient te worden. Volgens de richtlijnen dient de overlapping ongeveer 2 keer de breedte van de doorgang te zijn. De sluis zoals getekend op de plannen van Kempenbaan-West heeft geen overlap maar bestaat uit een werkelijke opening, wat akoestische desastreuze gevolgen heeft voor de werking van het scherm in de directe omgeving van de opening waar diverse woningen zijn gelegen. Om het geluidsscherm op de Heerseweg naar behoren te laten functioneren het verzoek om de fiets- en voetgangerssluis conform de richtlijnen uit te voeren. Verzoek dan ook om het geluidsscherm een paar meter verder door te trekken totdat het gewenste resultaat is bereikt c.q. aan de richtlijnen is voldaan.
- b. Verzoek om de maximum snelheid van de Kempenbaan te verlagen van 70 km/uur naar 50 km/uur, zodat er een vermindering optreedt van de geluidsemisatie & overlast, een vermindering van de fijnstof / NOx emissie, een veiligere verkeerssituatie en er sprake is van een ontmoedigend effect op het gebruik van de Kempenbaan voor doorgaand verkeer. De argumenten in het uitgevoerde onderzoek d.d. 18 augustus 2014 door Goudappel Coffeng naar het effect van de verlaging van de maximum snelheid zijn of onjuist of kunnen weerlegt worden. De algemene conclusie is dat 50 km/uur op de Kempenbaan ervoor zorgt dat doorgaand verkeer de A67 zal gebruiken, meer nog dan het geval is bij 70 km/uur.
- c. Arcadis heeft een 'Akoestisch onderzoek Kempenbaan te Veldhoven' uitgevoerd (21 mei 2014). Vervolgens is door Antea Group een nieuw akoestisch onderzoek uitgevoerd (27 oktober 2014). In beide onderzoeken wordt gebruik gemaakt van hetzelfde verkeersmodel, namelijk SRE 3.0. Het is verontrustend dat er in de rapporten significant verschillende verkeersgegevens worden gemeld voor de bepaling van de huidige verkeersgegevens (peiljaar 2014). Zo is het aantal motorvoertuigen in absoluut aantal fors toegenomen, evenals het aandeel vrachtverkeer. Hier is in de huidige rapportage geen sprake van. Ook dienen de grote verschillen tussen de verkeersgegevens van Arcadis en Antea verklaard te worden. Niet alleen dat er verschillen zijn maar ook het feit dat alle verschillen hetzelfde effect hebben (het verhogen van het huidige geluidsniveau).
- d. De aansluiting van de Zilverbaan heeft grote invloed op de verkeersstromen in het verkeersmodel. Hoe de Zilverbaan wordt aangesloten en de invloed hiervan op het omliggende wegennet is niet terug te vinden in het bestemmingsplan. Hierdoor is het onduidelijk hoe de verkeerstoename zal zijn op onder andere de Plank, Nieuwstraat, Locht en haar omgeving. Deze zaken dienen onderzocht te worden en toegevoegd te worden in het bestemmingsplan. Verzoek om het bestemmingsplan aan te vullen met toetsbare argumentatie over de te verwachten verandering van verkeersdruk door aanleg van de Zilverbaan en het aanpassen van alle documenten die een directe relatie hebben met de gerelateerde verkeersveranderingen.
- e. In de samenvatting staat dat er 'ontziene' woningen zijn bij de aansluiting van de A67. Verzoek om duidelijkheid te verschaffen over de exacte situatie rondom deze ontziene woningen en de bewoners van deze woningen hiervan op de hoogte te brengen.

f. Het akoestisch onderzoeksrapport over de aansluiting van de A67 maakt geen onderdeel uit van het ontwerpbestemmingsplan. Rijkswaterstaat geeft aan dat zij een dergelijk rapport verwachten van de gemeente. Reclamanten pleiten ervoor dat alsnog aan het verzoek van Rijkswaterstaat wordt voldaan, dit wordt toegevoegd aan het ontwerpbestemmingsplan en dit ontwerpbestemmingsplan opnieuw ter inzage wordt gelegd.

g. Er is geen identificatienummer op de tekening aanwezig die de geluidsschermen herkenbaar maakt, maar er zijn wel identificatienummers geplaatst bij de invoergegevens. Nu is niet te controleren welke schermen aan welke gegevens gekoppeld zijn. Verzoek om de identificatienummers alsnog op tekening toe te voegen en het ontwerpbestemmingsplan opnieuw ter inzage te leggen.

h. In het akoestisch rapport ontbreekt een specificatie van de absorptie van de geluidsschermen, terwijl hier in de berekening wel een waarde voor is gekozen. Nu is niet te controleren of de uitgangspunten opgenomen in 'richtlijnen geluidsbepalende constructies langs wegen' (GCW-2012, CROW) voldoen. Verzoek om alsnog de absorptie toe te voegen en het ontwerpbestemmingsplan opnieuw ter inzage te leggen.

i. In het bestemmingsplan staat dat er geen saneringswoningen aanwezig zijn, wat onjuist is. Deze zijn wel binnen het plangebied aanwezig en hebben hier in juli 2014 een brief over ontvangen van de omgevingsdienst Zuid-Oost Brabant. In deze brieven staat dat de woningen onderzocht worden vanwege verkeerstoename op onder andere de Locht. De brief is verstuurd vanwege de reconstructie van de Locht in 2003 en 2004. Door de toename van de verkeersdruk is de verwachting dat niet alleen deze woningen onderzocht moeten worden, maar meerdere woningen. Hier geeft het bestemmingsplan geen duidelijkheid over. Per woning dient specifiek aangegeven te worden hoe de stapeling van de historische en toekomstige geluidsoverlast uitpakken en per woning dient aangegeven te worden of er saneringsmaatregelen te verwachten zijn. Het ontwerpbestemmingsplan dient daarna opnieuw ter inzage te worden gelegd.

j. De IC-waarde van de Heiberg is 95. Hier is dus filevorming te verwachten. Er wordt echter geen oplossing gegeven om deze filevorming te voorkomen.

k. De nieuwe Kempenbaan-West dient te worden voorzien van voldoende en effectieve snelheid handhavende maatregelen, om te borgen dat de werkelijk gereden snelheden niet significant hoger zullen uitpakken dan de maximum snelheid.

2.28.2. Reactie gemeente

a. In het akoestisch onderzoek is het effect van afremmend en optrekkend verkeer meegenomen zoals opgenomen in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. De constatering dat de opening in het geluidsscherm niet wordt uitgevoerd conform hoofdstuk 1.5.2. van 'Richtlijnen geluidsbepalende constructies langs wegen' is op zich juist. Het geluidstekort dat hierdoor ontstaat is echter als zodanig meegenomen in de berekeningen. Uit de berekeningen blijkt dat de werking van het scherm ondanks het geluidstekort voldoet.

b. In onze reactie op zienswijze nr. 4 (zie 2.4.2., sub b) wordt uitgebreid ingegaan op onze keuze om op de Kempenbaan een maximale snelheid van 70 km/uur in te voeren. Hierbij merken wij op dat de resultaten van het onderzoek van Goudappel Coffeng vanuit een ander perspectief door reclamant, ten opzichte van ons, uitgelegd worden. Het ligt vooral aan de (beoogde) verkeersfunctie van de weg of deze ontworpen wordt als 70 km/uur of als 50 km/uur. Onder meer door het snelheidsregime wordt een route (on)aantrekkelijk gemaakt.

c. Het rapport waar reclamanten naar verwijzen betreft een rapportage die geen onderdeel uit maakt van voorliggend bestemmingsplan. Het betreft een rapportage welke bij de voorbereidingen is opgesteld, maar die wij verder niet in procedure hebben gebracht of ten grondslag hebben gelegd aan enigerlei stukken. Gelet hierop heeft deze rapportage dan ook geen enkele status. Reclamanten constateren enkel verschillen, maar onderbouwen niet wat er niet goed zou zijn aan voorliggend akoestisch onderzoek. Een nadere toelichting van de verschillen is naar onze mening dan ook niet nodig.

d. In de verkeersmodellen van 2030 is de Zilverbaan in het netwerk opgenomen als een weg met 1 x 2 rijstroken tussen de verlengde Heerbaan en de Knegselweg met een maximale snelheid van 50 km/uur met diverse rotondes (met een turbo-rotonde bij de Knegselweg). Tussen de Knegselweg en nieuwe aansluiting op de A67 is in het verkeersmodel het weggedeelte opgenomen als een weg met 2x2 rijstroken en een maximale snelheid van 80 km/uur. De aansluiting op de A67 zal met verkeerslichten worden geregeld, wat ook als dusdanig in het model is opgenomen. De verkeersmodelgegevens zijn openbaar en kunnen desgewenst bij ons worden opgevraagd.

Voor de Zilverbaan geldt het onherroepelijke bestemmingsplan 'Zilverbaan, 2^e fase Weestelijke Ontsluitingsroute'. De verkeersveranderingen welke naar aanleiding van de Zilverbaan zullen optreden, zijn verantwoord in voornoemd bestemmingsplan. In de verkeersmodellen en onderzoeken van voorliggend bestemmingsplan is de Zilverbaan als vaste ontwikkeling meegenomen. Voor voorliggend bestemmingsplan heeft het geen toegevoegde waarde om de intensiteitsveranderingen op alle omliggende wegen door de realisering van de Zilverbaan inzichtelijk te maken.

e. Uit navraag volgt dat bedoeld wordt op de 'ontziene' woningen welke in paragraaf 3.1, onder het kopje 'uitgangspunten', derde punt worden genoemd. Hier staat het volgende vermeld: 'Aan de noordzijde van de A67 wordt het landelijk gebied doorsneden door de verbinding van de Zilverbaan met de nieuwe aansluiting op de A67. Dit gebied is in gebruik als bos met aan de randen enkele woningen. Deze woningen worden geheel ontzien en zijn daarom conserverend opgenomen in dit bestemmingsplan'. Met ontzien wordt niet bedoeld dat de woningen geen toename van geluid zullen hebben, zoals reclamanten stellen. Er wordt mee bedoeld dat de ligging van de weg zodanig wordt gekozen dat de woningen behouden zullen blijven en dus niet worden gesloopt t.b.v. de weg. De akoestische consequenties voor deze woningen zijn opgenomen in het (ontwerp)besluit hogere grenswaarde. De bewoners van de woningen hebben het (ontwerp)besluit toegezonden gekregen en zijn hiermee dus op de hoogte gebracht.

f. Toetsing van het verkeersgeluid van de A67 vindt plaats aan de hand van het zogenaamde geluidproductieplafond zoals vastgelegd in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. Het nalevingsonderzoek van bestaande geluidproductieplafonds en de aanwijzing van nieuwe geluidproductieplafonds in verband met de nieuwe aansluiting zijn procedures die los staan van de bestemmingsplanprocedure. Op 20 november 2014 is het project aangemeld bij het Geluidskloket van Rijkswaterstaat.

g. In de aanvulling op het akoestisch rapport zal het overzicht met de nummering van de schermen worden opgenomen.

h. De schermen zullen 10 graden achterover hellend worden uitgevoerd. Reflecterende schermen die 10 – 20 graden achterover hellen kunnen beschouwd worden als absorberend (reflectie < 0,5 dB). Zie hiervoor de publicatie "Akoestische effecten van het toepassen van hellende schermen", augustus 2003 in opdracht van Rijkswaterstaat Dienst Weg- en Waterbouwkunde. Aanvullend hierop worden de schermen uitgevoerd in de vorm van schanskorven. Dit materiaal wordt als

absorberend beschouwd. Vanwege deze combinatie is in het akoestisch rapport gerekend met 100% absorptie. In bijlage 1 van het akoestisch rapport blijkt dit uit de gehanteerde reflectiefactor van 0,00.

i. De brief van de Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant waaraan wordt gerefereerd heeft betrekking op het geluidsisolatieproject Veldhoven-Dorp. Het project betreft een historische saneringsverplichting van zogenaamde A-lijst woningen. Dit zijn woningen die op 1 maart 1986 een geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai ondervonden van 65 dB(A) of hoger. Het geluidsisolatieproject staat geheel los van het bestemmingsplan Kempenbaan-West.

j. Met de I/C waarde van 95 bij de Heiberg bedoelt reclamant waarschijnlijk de I/C waarde op het wegvak van De Run 6800 tussen de Kempenbaan en Heiberg in de ochtendspits. Om dit zoveel mogelijk op te lossen worden de aanliggende kruispunten van dit wegvak zodanig vormgegeven dat de kans op congestie sterk wordt verlaagd. Kruispunten zijn over het algemeen maatgevend voor de doorstroming, niet de wegvakken. Congestie is uitsluitend in de ochtendspits te verwachten. Op andere momenten op de dag is daar geen sprake van. De capaciteit van de kruispunten kan niet doelmatig worden vergroot om de I/C verhouding te verlagen.

k. Het handhaven van de maximum snelheid heeft geen betrekking op voorliggend bestemmingsplan. Hier willen wij toch het volgende over opmerken. De Kempenbaan is een belangrijke schakel in het wegennet van Veldhoven. Het is de bedoeling dat deze weg het verkeer van/naar bedrijventerrein De Run en Veldhoven Zuid zo veel mogelijk faciliteert. Ook maakt de Kempenbaan deel uit van de uitrukroute van hulpdiensten en rijden er diverse bussen over de Kempenbaan. Snelheidsremmende maatregelen passen daar niet bij. Verkeersdeelnemers worden geacht zich te houden aan de verkeersregels en rekening te houden met andere verkeersdeelnemers. Handhaving van de maximumsnelheid is een zaak van de politie, waaronder ook de door reclamant aangegeven flitspalen. Met de politie is afgesproken dat de nieuwe situatie ten aanzien van (mogelijke) handhaving met hen bekeken zal worden. Aan de hand van deze observatie(s), en vermoedelijke verdere monitoring vanuit politie en/of gemeente, bepaalt de politie haar handhavingstrategie.

2.28.3. Advies

Zienswijze gedeeltelijk gegrond verklaren (sub g) en het bestemmingsplan aanpassen, door in de aanvulling op het akoestisch onderzoek een overzicht met de nummering van de schermen op te nemen.

De overige onderdelen van de zienswijze ongegrond verklaren; deze onderdelen leiden niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

2.29. Brabantse Milieufederatie

2.29.1. Inhoud zienswijze

Zie zienswijze nr. 2.20.1

2.29.2. Reactie gemeente

Zie reactie gemeente 2.20.2

2.29.3. Advies

Zienswijze ongegrond verklaren; de zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

2.30. Dekkers en Mutsaers-Dekkers, Kleine Dreef 41

2.30.1. Inhoud zienswijze

- a. Er wordt gesteld dat 2x2 rijbanen noodzakelijk zijn aan de hand van de voorspelde verkeersbewegingen tot 2030. Deze hoeveelheid gerelateerd aan de industriële omgeving De Run is sterk overtrokken. De komende jaren is een gestage groei ipv een sterk groei te verwachten.
- b. Er is gekozen voor 70 km/uur om een consistent verkeersbeeld te genereren. Uit afbeelding 3.1 blijkt dat de BUBEKO op 60 km/uur wordt ontworpen en BIBEKO op 70 km/uur. Het onderzoek van Goudappel/Coffeng onderschrijft dat 2x2 met een snelheidslimiet van 50 km/uur volstaat om aan de doelstelling van het VCP te voldoen.
- c. Onduidelijk is hoe de fiets- en voetgangersoversteek vanuit het fietspad vanaf de Genderstraat / Kleine Dreef aansluit op het nieuw te realiseren zuidelijk pad. Fietsers en voetgangers willen graag via rechtstreekse lijnen hun route bepalen. Graag hiervoor een duidelijke fiets- en voetgangersvriendelijke oplossing.
- d. Momenteel loopt er vanuit dezelfde kant een honden-uitlaatroute. Blijft deze gehandhaafd?
- e. Niet is beschreven welke bomen gehandhaafd blijven. De bestaande bomen tegenover de woning aan de Kleine Dreef 41 zijn beeldbepalend en dienen gehandhaafd te blijven. Dat daarachter een geluidsscherm wordt gerealiseerd is acceptabel mits de uitkijk op de groene omgeving blijft.
- f. Met betrekking tot geluidshinder zijn er nog veel aannames die onzekerheden met zich meebrengen. Om de omwonenden tegemoet te komen het verzoek om naast het aanbrengen van de geluidsschermen ook standaard een geluidsarm wegdek te realiseren.
- g. Verzoek om zo weinig mogelijk belast te worden met overlast gedurende de realisatie van het project, zoals geen nachtelijke werkzaamheden en de garantie omtrent de bereikbaarheid van de woning.

2.30.2. Reactie gemeente

- a. In het bestemmingsplan is uitgegaan van het verkeersmodel 3.0 dat door de meeste gemeenten in het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven gebruikt wordt. Ook is dit model bij het Provinciaal inpassingsplan Grenscorridor N69 gebruikt. Er is in het verkeersmodel toekomstjaar 2030 rekening gehouden met een groei van bedrijventerrein De Run. Dit is onder meer ingestoken vanuit de (inter)nationale bedrijvigheid aldaar, zoals het Maxima Medisch Centrum en ASML. De huidige infrastructuur staat de economische ontwikkeling steeds meer in de weg. Het verkeer staat momenteel op de Kempenbaan tijdens werkdagen structureel vast van/naar de aansluiting N2 Veldhoven Zuid, zeker tijdens de spitsuren. Het eerder vastgestelde bestemmingsplan Kempenbaan Oost en dit bestemmingsplan (Kempenbaan West) faciliteren deze economische ontwikkelingen.
- b. Zie gemeentelijke reactie nr. 2.4.2, sub b.
- c. Aan de noordzijde van de Kempenbaan blijft tussen de Kleine Dreef/Genderstraat en De Run 5600 de fiets- en voetgangersverbinding bestaan. Vanwege ruimtegebrek komt het noordelijk eenrichtingsfietspad langs de Kempenbaan te vervallen. Hiervoor in de plaats komt een tweerichtingsfietspad aan de zuidzijde van de Kempenbaan en Locht (tussen de N2 en N69/Westparallel). Momenteel ligt er al een tweerichtingsfietspad langs een deel van de Kempenbaan. Men dient bij de verkeerslichten op het kruispunt Kempenbaan-De Run 5600 over te steken om vanuit

de noordelijke fiets- en voetgangersverbinding vanaf de Kleine Dreef op het fietspad aan de zuidzijde van de Kempenbaan te geraken. Afhankelijk van de bestemming kan langzaam verkeer vanaf de Kleine Dreef er ook voor kiezen bij de verkeerslichten Kempenbaan-Heerseweg/Heiberg over te steken.

d. De hondenuitlaat-route van de Genderstraat naar het hondenuitlaat-terrein bij de gemeentewerf blijft behouden.

e. Tegenover Kleine Dreef 41 ligt een groenstrook met aan de zijde van de weg een grondwal. In de groenstrook staan veel grote bomen. Deze groenstrook blijft gehandhaafd. Op dit moment is het de bedoeling dat de grondwal aan de zijde van de weg deels wordt afgegraven. Het streven is om zoveel mogelijk groen en bomen te handhaven, evenals het groene beeld vanuit de woningen. Indien er beplanting op de wal gerooid moet worden wegens werkruimte zal deze ruimte na de uitvoering weer worden beplant.

f. De Kempenbaan zal worden voorzien van geluidsarm asfalt met akoestische eigenschappen minimaal gelijkwaardig aan dunne deklagen B, met een geluidreductie van circa 3 dB.

g. De realisatie van het project staat los van voorliggend bestemmingsplan. Hier willen wij nog wel over opmerken dat het beperken van overlast voor bewoners en bedrijven in de omgeving en het borgen van de bereikbaarheid van het projectgebied zeer belangrijke aspecten in de uitvoering van het bestemmingsplan zijn. Hier zullen wij dan ook zo veel mogelijk rekening mee houden en op toezien. Deze aspecten zullen dan ook zwaar meewegen bij het selecteren van een aannemer in de nog te voeren aanbestedingsprocedure.

2.30.3. Advies

Zienswijze ongegrond verklaren; de zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

2.31. Wouters, De Run 8304

2.31.1. Inhoud zienswijze

Door de voorgestelde aanpassing van de weg en het verwijderen van de rotonde voor het pand De Run 8304 is er geen sprake meer van een A locatie, terwijl daar in het verleden wel voor is betaald. Het bedrijf en de huurders zijn door de omleg van de Kempenbaan moeilijker te bereiken.

2.31.2. Reactie gemeente

Een kenmerk van een A-locatie is dat deze goed bereikbaar dient te zijn. De reden voor het opstellen en in procedure brengen van het bestemmingsplan Kempenbaan-West is ervoor te zorgen dat De Run goed bereikbaar is. De bereikbaarheid van De Run zal door voorliggend bestemmingsplan verbeteren doordat De Run vanaf 2 op- en afritconstructies van de rijkswegen bereikbaar wordt. Hierdoor zal de filevorming op de Kempenbaan afnemen, waardoor de doorstroming zal verbeteren.

Hierbij is het verwijderen van de rotonde noodzakelijk om te zorgen voor een goede verkeersafwikkeling en om doorstroming te kunnen garanderen. Na aanleg van de aansluiting op de A67 (en de aansluiting met de N69) wijzigen immers de verkeersstromen. Zo zal er meer verkeer via de aansluiting met de A67 rijden, waardoor de huidige rotonde bij de Plank de verkeersstromen niet meer kan afwikkelen.

Indien de rotonde naar een kruispunt met verkeerslichten wordt omgebouwd, is berekend dat de noodzakelijke vormgeving, om alle verkeersstromen adequaat af te

kunnen wikkelen, niet binnen de beschikbare ruimte past. Zou er wel een viertakskruispunt binnen deze beschikbare ruimte gerealiseerd worden, dan zou in de spitsen structureel filevorming ontstaan. Binnen de beschikbare ruimte kunnen op het viertakskruispunt namelijk op diverse richtingen door ruimtegebrek onvoldoende opstelstroken worden gerealiseerd. Verder zou het niet mogelijk zijn een fietspad aan de zuidzijde van de Kempenbaan nabij en op het kruispunt te realiseren en dient de iets verderop gelegen fiets- en overgangsoversteek bij de Heerseweg uit verkeersveiligheids- en doorstromingsoogpunt te vervallen. Het alternatief om de fietsers over het bedrijventerrein De Run 8000 te laten fietsen en dus geen fietspad aan de zuidzijde van de Kempenbaan aan te leggen heeft duidelijk niet de voorkeur. Dit zou in strijd zijn met het bepaalde in het Verkeerscirculatieplan waarin de Kempenbaan/Locht is aangewezen als hoofdfietsroute en dit zou leiden tot omrijden (geen directe verbindingen), onveiligere situaties en geen samenhangend fietsnetwerk, etc.

Juist een goede verkeersafwikkeling en doorstroming op de Kempenbaan is van belang om ervoor te zorgen dat de Kempenbaan haar functie als gebiedsontsluitingsweg goed kan vervullen.

Er zou dus of meer ruimte of een tweede T-splitsing moeten worden gecreëerd (de bajonetaansluiting). Indien er voldoende ruimte zou moeten worden gecreëerd zou van een groot aantal bedrijven gronden of zelfs kavels moeten worden aangekocht. Vanuit economisch oogpunt is dit niet wenselijk / niet haalbaar.

Gelet hierop is ervoor gekozen de aansluiting van De Run 8000 op de Kempenbaan op een andere locatie te positioneren (de bajonetaansluiting), waardoor conflicterende bewegingen uit elkaar worden getrokken en het verkeer alsnog adequaat afgewikkeld kan worden en de doorstroming gegarandeerd blijft. Door deze aanpassing kan een smaller kruispunt gerealiseerd worden op De Plank-Kempenbaan waardoor ruimte ontstaat om aan de zuidzijde van de Kempenbaan een tweerichtingen fietspad in te passen. Voor fietsverkeer is dit veel fietsvriendelijker (samenhangend fietsnetwerk, directer en veiliger). De verkeerslichten van de beide kruispunten worden met elkaar gekoppeld. Dus twee T-kruispunten in nabijheid van elkaar (bajonetaansluiting) in plaats van één viertakskruispunt. Ook voor de realisatie van de bajonetaansluiting zijn grondaankopen noodzakelijk. Deze gronden zijn echter niet bebouwd en het aantal grondeigenaren is kleiner. Op basis van economische overwegingen en het voordeel dat bij de bajonetaansluiting de verkeersafwikkeling gewaarborgd kan blijven, evenals het fietsnetwerk langs de Kempenbaan en de (brom)fietsdoorsteek over de Kempenbaan bij de Heerseweg, is voor deze oplossing gekozen.

Hadden wij niet voor deze oplossing gekozen, dan was de bereikbaarheid van en naar het pand van reclamant (met name in de spits) veel slechter geweest, doordat er dan structureel file zou zijn. Daarnaast blijft het pand nog wel goed zichtbaar, alleen dient het bestemmingsverkeer een andere route te kiezen. In het kader van de integrale belangenafweging hebben wij meer belang gehecht aan het goed laten doorstromen van de Kempenbaan en het voorkomen van structurele congestie dan het individuele belang bij een directe bereikbaarheid van het bedrijf.

2.31.3. Advies

Zienswijze ongegrond verklaren; de zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

2.32. Kwinten, De Run 8280

2.32.1. Inhoud zienswijze

- a. Door het plan wordt het pand minder waard, zo is het pand slechter bereikbaar en is het zicht op het pand niet meer aanwezig. Ook is er sprake van dat de locatie afgesloten wordt van het dorp.
- b. Oversteken met een snelheid van 70 km/uur wordt stukken gevaarlijker. Automobilisten zijn oplettender bij een rotonde zoals de situatie nu is. Kinderen steken bij rood licht over, waardoor snel aanrijdingen zullen ontstaan.
- c. Er heeft nog nooit file gestaan op de Kempenbaan.

2.32.2. Reactie gemeente

- a. Indien reclamant van mening is dat de waarde van hun pand door het voorliggende bestemmingsplan wordt verminderd, kan reclamant na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan desgewenst een aanvraag om tegemoetkoming in planschade indienen conform het gestelde in artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening. Voor de procedure met betrekking tot planschadeverzoeken heeft de gemeenteraad de 'Procedureverordening voor tegemoetkoming in planschade' vastgesteld.

Met betrekking tot de gekozen bajonetaansluiting, waardoor de bereikbaarheid van het pand wordt veranderd en het pand meer gescheiden ligt van het dorp, wordt verwezen naar de gemeentelijke reactie onder nr. 2.12.2, sub b.

- b. In het algemeen zijn rotondes veiliger dan kruispunten die met verkeerslichten worden geregeld. Echter, gezien de toekomstige verkeersstromen en de beschikbare ruimte, is een rotondevorm geen optie gebleken. Handhaving van de maximumsnelheid staat verder los van het bestemmingsplan en is een taak van de politie. Met de politie is afgesproken dat na oplevering van de Kempenbaan-West de nieuwe situatie besproken zal worden.
- c. Het verkeer staat momenteel op de Kempenbaan tijdens werkdagen structureel vast van en naar de aansluiting N2 Veldhoven Zuid, zeker tijdens de spitsuren. Bovendien wijzigen de verkeersstromen sterk na aanleg van de nieuwe aansluiting op de A67 en N69/Westparallel. Veel verkeer van/naar bedrijventerrein De Run en Veldhoven Zuid maakt nu nog gebruik van de aansluiting bij de N2. Straks is er een extra alternatief. Zo kan straks gereden worden via de N2 van en naar De Run en Veldhoven Zuid, maar ook via de nieuwe aansluiting A67. Dit komt ten goede aan de bereikbaarheid van De Run en Veldhoven Zuid.

2.32.3. Advies

Zienswijze ongegrond verklaren; de zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

2.33. M. Welten, De Run 8256

2.34. A. Welten, De Run 8262

2.35. Gerlag, De Run 8226

2.36. R. Vermeulen, De Run 8320

2.37. J. van Diessen, De Run 8274

2.38. B. en I. Imming, De run 8247

2.39. P. van de Burgt, De Run 8271

2.40. Heeren, De Run 8402

2.41. Aarts Staalconstructie, De Run 8334

2.42. Fam. Russo, De Run 8325

2.43. Van Hooff Partyservice en Catering bv, De Run 8251

2.44. T. Meurs e.a., De Run 8214 en De Run 8210

2.45. Fam. Kwinten, De Run 8280

2.33.1 t/m 2.45.1 Inhoud zienswijze

Bezwaar tegen de twee T-splitsingen ter hoogte van de Run 8000. Een kruispunt voldoet beter. Door de minder goede bereikbaarheid wordt de woonwijk afgesloten van Veldhoven-dorp en wordt het woongenot vermindert. De doorstroming van de Kempenbaan wordt door een kruispunt niet minder dan de geplande twee T-splitsingen met stoplichten.

2.33.2. t/m 2.45.2. Reactie gemeente

Zie gemeentelijke reactie op zienswijze nr. 2.31.2, sub b. Uit deze reactie volgt dat indien niet gekozen was voor de bajonet-oplossing, de bereikbaarheid van/naar Veldhoven Dorp (met name in de spits) slecht zou zijn.

2.33.2. t/m 2.45.2. Advies

Zienswijzen ongegrond verklaren; de zienswijzen leiden niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

2.46. M. Wintermans, Dommelstraat Zuid 48

2.46.1. Inhoud zienswijze

Het PIP N69 biedt geen rechtstreekse aansluiting op de A67, aangezien deze laatste aansluiting is geregeld in het bestemmingsplan Kempenbaan-West. Dit brengt met zich mee dat bij de beoordeling van de gevolgen van het bestemmingsplan Kempenbaan-West niet slechts rekening dient te worden gehouden met de directe gevolgen van de maatregelen van dit plan maar ook met de gevolgen die voortvloeien uit het PIP N69. Reclamant is bevreesd voor de gevolgen die de nieuwe aansluiting van de nieuwe weg heeft op de verkeersintensiteiten op de A67 en de geluidsbelasting hieruit volgend ter plaatse van zijn woning.

Uit het PIP volgde dat door de verschuivingen van de verkeersstromen door de nieuwe verbinding er vanaf de aansluiting met de nieuwe verbinding sprake is van een verhoging van de verkeersintensiteit op de A67 in oostelijke richting in de ochtendspits en in westelijke richting in de avondspits. De A67 heeft in de huidige situatie overigens al onvoldoende capaciteit.

Ook door het bestemmingsplan Kempenbaan-West zal de verkeersdruk verplaatsen van de Kempenbaan met de N2 naar de nieuwe aansluiting. Hierdoor neemt de verkeersdruk op het weggedeelte van de A67 ter hoogte van de woning van reclamant toe, waardoor de geluidssituatie ter plaatse verslechtert. In het akoestisch onderzoek is aangegeven dat de toetsing van de nieuw te realiseren aansluiting op de A67 zal worden uitgevoerd door het Geluidloket van Rijkswaterstaat en dat daarover separaat zal worden gerapporteerd. Deze rapportage is niet bij het bestemmingsplan gevoegd.

Op grond van de Wet geluidhinder dient in geval er sprake is van een reconstructie van een weg te worden getoetst aan de grenswaarden van die wet, respectievelijk aan eerder vastgestelde hogere waarden. Daarnaast is in artikel 99, lid 2 van de Wet geluidhinder bepaald dat indien een weg gedeeltelijk wordt gereconstrueerd het onderzoek tevens betrekking heeft op niet te reconstrueren gedeelten van de weg. Nu in dit geval er tussen het te reconstrueren deel (de nieuwe aansluiting) en de locatie van de woning van cliënt geen andere op- en afritten zijn gelegen is het redelijk de effecten van de reconstructie ook te beoordelen voor zover het betreft de woning van reclamant. Elk onderzoek naar de akoestische gevolgen van de reconstructie van de A67 ontbreekt. Dat onderzoek had wel moeten worden uitgevoerd. Zo had dat onderzoek inzicht moeten geven op de gevolgen van alle maatregelen (zowel de aanleg van de Grenscorridor als de aansluiting van de Kempenbaan-West) op de woning en had een afweging plaats moeten vinden van mogelijke maatregelen om het geluidsniveau tot een aanvaardbaar niveau te beperken.

2.46.2. Reactie gemeente

Voor de effecten van de toename van het verkeer op de A67 is de Wet geluidhinder niet van toepassing. Toetsing van het verkeersgeluid op rijksinfrastructuur vindt plaats aan de hand van het zogenaamde geluidproductieplafond zoals vastgelegd in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. Het nalevingsonderzoek van bestaande geluidproductieplafonds en de aanwijzing van nieuwe geluidproductieplafonds in verband met de nieuwe aansluiting zijn procedures die los staan van de bestemmingsplanprocedure. Indien uit het onderzoek blijkt dat het vastgestelde geluidproductieplafond wordt overschreden moeten zodanige maatregelen worden getroffen dat de overschrijding teniet wordt gedaan dan wel een procedure wordt gevolgd tot aanpassing van het geluidproductieplafond.

2.46.3. Advies

Zienswijze ongegrond verklaren; de zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

2.47. B. van den Berg, Locht 125

2.47.1. Inhoud zienswijze

Reclamant heeft een zichtlocatie gekocht aan de Kempenbaan-West, nabij de verlengde Plank ten behoeve van de realisering van kantoorpanden. Het gaat om (gedeelten) van de kadastrale percelen gemeente Veldhoven, sectie E, nummers 5440, 5441, 1987 en 5886. In het definitieve voorontwerp (d.d. 4-12-2014) van de weg is een geluidsvoorziening opgenomen die slechts voor een klein deel voor de zichtlocatie wordt gerealiseerd. Deze voorziening is aanvaardbaar voor reclamant. Ten aanzien van de geluidsschermen biedt het ontwerpbestemmingsplan echter onvoldoende duidelijkheid. Zo is in het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende zichtbaar gemaakt en verwoord dat er geen verdere uitbreiding van de geluidsvoorziening kan worden gemaakt. Zo is binnen de bestemming Groen een geluidsscherm met een bouwhoogte van 5 meter mogelijk, wat zou kunnen betekenen dat de zichtlocatie aan het zicht onttrokken kan worden. Verzoek om de geluidsvoorzieningen in de groenstrook uit te sluiten of de nu geprojecteerde geluidsvoorzieningen specifiek te benoemen in een afzonderlijk artikel en als zodanig aan te duiden op de verbeelding.

2.47.2. Reactie gemeente

In artikel 6.1 'Groen' van het ontwerpbestemmingsplan is in sub i bepaald dat 'ter plaatse van de aanduiding 'geluidsscherm', geluidwerende voorzieningen' zijn toegestaan. Om explicieter te bepalen dat enkel ter plaatse van de aanduiding 'geluidsschermen' geluidwerende voorzieningen mogen worden aangebracht, zal dit artikel dusdanig worden gewijzigd dat geluidwerende voorzieningen uitsluitend ter plaatse van de aanduiding geluidsscherm zijn toegestaan. Overeenkomstig deze bepaling zal ook artikel 10.1, sub g worden aangepast, waar eenzelfde bepaling is opgenomen binnen de bestemming Verkeer.

2.47.3. Advies

Zienswijze gegrond verklaren en de regels 6.1, sub i en 10.1, sub g dusdanig aanpassen dat geluidwerende voorzieningen uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'geluidsscherm' zijn toegestaan.

2.48. G. Coppens, Schoot 16

2.48.1. Inhoud zienswijze

Om verkeerstechnische redenen wordt besloten het traject tot bebouwde kom te verklaren. Deze komt derhalve te liggen bij de Knegselseweg. Op dit moment ligt de grens bebouwde kom bij de rand van woongebied Pegbroeken. Dit houdt in dat Schoot

momenteel als buitengebied beschouwd wordt. Bij vaststelling van Kempenbaan-West wordt Schoot een eilandje buitengebied binnen de bebouwde kom. Is het daarom niet zinvoller om ook het tussenliggende gebied Schoot tot bebouwde kom te verklaren? Mochten de verkeersintensiteiten in Schoot toenemen, dan kan de gemeente ook makkelijker maatregelen in Schoot treffen, zoals drempels, 30 km zone, etc.

2.48.2. Reactie gemeente

De grens van de bebouwde kom wordt niet via een bestemmingsplan vastgelegd. Gelet hierop heeft de zienswijze dan ook geen betrekking op het bestemmingsplan. Hier willen we toch het volgende over opmerken.

De huidige bebouwde komgrens nabij de Kempen Campus op de Knegselweg blijft gehandhaafd totdat de Zilverbaan is gerealiseerd. Vervolgens zal de bebouwde kom verschoven worden ten noorden van de rotonde van de Knegselweg. Hierdoor zal Schoot ook binnen de bebouwde kom komen te liggen. Totdat de bebouwde komgrens verschoven is, wordt een maximumsnelheid van 60 km/uur op de Knegselweg (buiten de bebouwde kom) ingevoerd. Bij de realisatie van de Zilverbaan wordt bezien of het invoeren van 30 km/h op Schoot een mogelijkheid is.

2.48.3. Advies

Zienswijze ongegrond verklaren; de zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

2.49. J.A.M. van Kasteren, Heerseweg 21

2.49.1. Inhoud zienswijze

Verzoek om het perceel van reclamant te ontzien en het geluidsscherm wat geprojecteerd is op zijn perceel niet of elders te plaatsen. Zo is ook aan de noordzijde van de Kempenbaan nabij het doodlopend stuk bij de Kleine Dreef ook geen geluidsscherm geplaatst. Verder dient de bushalte enkele meters opgeschoven te worden zodat het perceel van reclamant in tact kan blijven.

2.49.2. Reactie gemeente

Uit het bij het bestemmingsplan gevoegde akoestisch onderzoek volgt dat het plaatsen van een geluidsscherm noodzakelijk is. Hier dient bij opgemerkt te worden dat het geluidsscherm ook voor de woning Heerseweg 21 zorgt dat de toename van de geluidsbelasting voor de betreffende woning wordt weggenomen.

Het opschuiven van de noordelijke bushalte in westelijke richting, zoals reclamant voorstelt, leidt er niet toe dat geen grond van reclamant hoeft te worden aangekocht. Het geplande voet- en fietspad nabij en over het betreffende perceel zorgt voor de grondaankoop. De enige reële optie, om geen grond van reclamant aan te hoeven kopen, is dan ook om de langzaam verkeersoversteek over de Kempenbaan nabij de Heerseweg te laten vervallen. Echter, deze willen wij behouden omdat het voor langzaam verkeer (al van oudsher) een belangrijke noord-zuid verbinding is. Ook ligt aan beide zijden aldaar een bushalte waardoor een geregelde oversteekmogelijkheid voor langzaam verkeer noodzakelijk is. De langzaam verkeersverbinding is uit veiligheids- en doorstromingsoverwegingen in de verkeerslichten van het kruispunt Kempenbaan-Heerseweg meegenomen.

Een geheel andere inrichting van het plan (bijvoorbeeld de langzaam verkeersverbinding ter hoogte van de huidige locatie laten liggen), om geen of zo min mogelijk grond van reclamant aan te hoeven kopen, heeft zeer nadelige verkeerskundige en akoestische gevolgen. Het rechter laten verlopen van de verkeersverbinding betekent dat het gehele kruispunt Kempenbaan-Heerseweg met toeleidende aansluiting vanuit de Heerseweg zeer dicht naar de woningen Heiberg 31 t/m 37 toekomt. Verkeerskundig dient er onder meer voldoende ruimte tussen de

twee met verkeerslichten geregelde kruispunten Kempenbaan-Heerseweg en Kempenbaan-De Plank te zijn voor verkeer om zich op te kunnen stellen voor de verkeerslichten. Dat is dan niet meer het geval waardoor grote kans op filevorming en het blokkeren van de kruispunten ontstaat.

Voor het belang van de realisering van de bajonetaansluiting wordt verwezen naar de reactie van de gemeente op zienswijze nr. 2.12.2, sub b.

Alles overziend weegt het belang om bij reclamant geen grond aan te hoeven kopen niet op tegen de hierboven geschetste algemene belangen.

2.49.3. Advies

Zienswijze ongegrond verklaren; de zienswijze leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

3. Ambtshalve aanpassingen

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

3.1. Toelichting

- a. In de Verkeerstoets, bijlage 5 van het bestemmingsplan, zullen de daarin opgenomen gegevens worden uitgebreid om zo een duidelijker beeld van de huidige en toekomstige situatie te verkrijgen. Zo zullen de verkeersintensiteiten op de A67 eveneens worden opgenomen voor de situatie in 2030 met en zonder aantakking van de N69 (in de verkeerstoets nu genoemd '2030 referentie', zijnde situatie met aansluiting A67 zonder aantakking van de N69; en '2030 plan', zijnde de situatie met aansluiting A67 en aantakking N69). Daarnaast zal ook de huidige situatie (planjaar 2014) in de tabellen worden weergegeven.
- b. In bijlage 8 van het akoestisch onderzoek is nog niet duidelijk opgenomen welke maatregelen genomen worden om de geluidsreductie te verminderen. Zo staat in de bijlage nog vermeld dat er nog geen beslissing is genomen over het al dan niet realiseren van een scherm. Omdat deze beslissing inmiddels wel is genomen, de procedure inzake de vaststelling van hogere grenswaarde is doorlopen en het besluit inmiddels is genomen, is er een aanvulling op het akoestisch onderzoek gemaakt waarin wordt toegelicht welke maatregelen genomen zullen worden. Ook paragraaf 5.2 van de toelichting zal hierop worden aangepast.
- c. Het in bijlage 14 van het ontwerpbestemmingsplan opgenomen waterhuishoudingsplan is naar aanleiding van een reactie van het Waterschap de Dommel nog nader aangepast en verfijnd. De reactie van het waterschap had betrekking op details van het ontwerp van het watersysteem van Kempenbaan-West, de Locht en de aansluiting op de A67. Daarnaast waren er opmerkingen op het ontwerp over de verlegging van de Gender en de ecoduiker onder de N69. Deze opmerkingen zijn verwerkt in het definitieve waterhuishoudingsplan waarbij tevens de aandachtspunten voor de verdere detaillering van de waterhuishouding zijn benoemd. De waterparagraaf welke is opgenomen in de toelichting bij het bestemmingsplan is opgesteld op basis van het definitieve waterhuishoudingsplan. Het definitieve waterhuishoudingsplan is bij het bestemmingsplan gevoegd.
- d. De in bijlagen 9 en 10 opgenomen rapporten zijn op ondergeschikte punten aangepast.
Zo is in het Compensatieplan (bijlage 10) naar aanleiding van de aanpassing als gesteld in paragraaf 3.3, sub a, de aantasting van de EHS (droog bos met productie) verlaagd met 875 m². Hierdoor is het totale ruimtebeslag en de compensatie opgave overeenkomstig doorberekend en aangepast. Verder is verduidelijkt dat de compensatie voor de aantasting van de EHS in Eersel is meegenomen in de compensatielocatie Groot Goor.
Daarnaast is de uitwerking van de compensatieverplichting bij Groot Goor en 'Zilverackers' Poelenloop en Gender nader aangepast en onderbouwd en zijn de doelen voor inrichting en beheer per compensatiegebied toegevoegd, evenals de uitvoeringsperiode.
Voorname wijzigingen zijn daar waar nodig ook verwerkt in de Natuurtoets (bijlage 9). Daarnaast zijn de effectbeschrijvingen voor de zoogdieren, vleermuizen, broedvogels, amfibieën en reptielen op onderdelen gewijzigd dan wel aangevuld, evenals enkele mitigerende maatregelen bij de vleermuizen en de levendbarende hagedis.

3.2. Regels

- a. In de artikelen 6.2.2. en 10.2.2. staat vermeld dat de bouwhoogte van geluidsschermen maximaal 5 meter mag bedragen. Ter verduidelijking zullen deze artikelen worden aangepast zodat enkel bij de aanduiding 'geluidsschermb' een geluidsschermb mag worden gerealiseerd. Daarnaast zal de hoogte van het geluidsschermb worden aangepast overeenkomstig het bepaalde in het akoestisch onderzoek. Op de verbeelding zal de in het akoestisch onderzoek vermelde maximale hoogte van het geluidsschermb overeenkomstig worden opgenomen. In de regels zal naar deze maximale hoogte van de geluidsschermen worden verwezen.
- b. In artikel 10.3, sub b is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, te verhogen naar maximaal 10 meter. Deze afwijkingsbevoegdheid wordt mogelijk gemaakt voor het gestelde in artikel 10.2.2, sub c. In dit artikel is bepaald dat de maximale bouwhoogte van bruggen al 10 meter mag bedragen. Gelet hierop hoeft artikel 10.3, sub b geen betrekking te hebben op artikel 10.2.2, sub c en zal dit aangepast worden.
- c. Volgens het bepaalde in de regels zijn binnen de bestemming 'Verkeer' bruggen met een maximale hoogte van 10 meter toegestaan. Om meer duidelijkheid te verschaffen zal op de verbeelding aan worden geduid waar deze bruggen gerealiseerd mogen worden. De verbeelding en de regels zullen hierop worden aangepast.
- d. In het bestemmingsplan zal naast de algemene wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van de verwijdering van de aanduiding 'geluidsschermb' ook een wijzigingsbevoegdheid worden opgenomen ten behoeve van de toevoeging van een aanduiding 'geluidsschermb', onder voorwaarde dat de stedenbouwkundige inpasbaarheid hiervan is aangetoond.

3.3. Verbeelding

- a. Ter hoogte van de Locht en de A67 is in het ontwerpbestemmingsplan een brede strook met de bestemming 'groen' opgenomen met een nadere aanduiding 'overige zone – te verwijderen ehs'. Op basis van de ontwerptekeningen van de reconstructie van de Kempenbaan is het niet nodig een dergelijke brede strook voor 'groen' te bestemmen. Omdat de daar aanwezige bomen niet gekapt zullen worden en niet benodigd zijn voor de reconstructie van de weg, zal deze bestemming 'groen' smaller worden gemaakt. De ten noorden gelegen 'Natuur' bestemming kan naar aanleiding hiervan vergroot worden. Het ruimtebeslag op de EHS zal hierdoor verminderen. In onderstaande afbeeldingen zijn de wijzigingen opgenomen.
- b. Ter hoogte van de A67 en het Oeienbosch had een strook grond met de aanduiding EHS de bestemming 'verkeer' gekregen. Deze bestemming betreft een omissie en is aangepast naar de bestemming 'Natuur'. In onderstaande afbeeldingen zijn de wijzigingen opgenomen.



Ontwerpbestemmingsplan



Vastgesteld bestemmingsplan