

**Nota van zienswijzen
en
ambtshalve aanpassingen
bestemmingsplan 'De Run 2018, ASML'
en besluit onttrekken weg aan openbaarheid '**

CONCEPT

Gemeente Veldhoven
18 september 2018

1. Inleiding

Conform het gestelde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) dient het bestemmingsplan gedurende een periode van zes weken voor een ieder ter inzage te worden gelegd.

Conform het gestelde in artikel 11 Wegenwet jo. Artikel 3:12 Awb dient het ontwerpbesluit onttrekken van de weg De Run 6800 (gedeeltelijk) aan de openbaarheid, gedurende een periode van zes weken voor een ieder ter inzage te worden gelegd.

Het bovenstaande hebben wij gepubliceerd in het Veldhovens Weekblad en de Staatscourant van 11 juli 2018. Hierin is vermeld dat beide ontwerpbesluiten met bijhorende stukken ter inzage liggen van 13 juli 2018 tot en met 23 augustus 2018. .

Naast de ter inzage ligging van het ontwerpbestemmingsplan in het gemeentehuis was het ontwerpbestemmingsplan tevens digitaal raadpleegbaar via de website *www.ruimtelijkeplannen.nl*.

Tijdens de inzagetermijn zijn in totaal 6 zienswijzen ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan. Een van deze 6 zienswijzen is ook een zienswijze tegen het ontwerpbesluit tot onttrekken van de weg aan de openbaarheid.

In hoofdstuk 2 worden de zienswijzen besproken en wordt aangegeven of deze zienswijzen hebben geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan danwel het ontwerpbesluit tot onttrekken van weg aan openbaarheid. Daarnaast is er nog een aantal ambtshalve aanpassingen van het ontwerpbestemmingsplan. Deze worden toegelicht in paragraaf 3.

2. Ingediende zienswijzen

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

1. Reclamant 1: ingekomen op 20 augustus, registratienummer [18.09729](#).
2. Reclamant 2: ingekomen 21 augustus 2018, registratienummer [18.09800](#).
3. Reclamant 3: ingekomen 22 augustus 2018, registratienummer [18.09799](#)
4. Reclamant 4: ingekomen 23 augustus 2018, registratienummer [18.09873](#)
5. Reclamant 5: ingekomen 23 augustus 2018, registratienummer [18.09724](#)
6. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Bergeijk: ingekomen 23 augustus 2018, registratienummer [18.09867](#).

Van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen inzake het onttrekken van de weg aan de openbaarheid is gebruik gemaakt door:

1. Reclamant 1: ingekomen 23 augustus 2018, registratienummer [18.09724](#)

Gelet op het feit dat alle zienswijzen binnen de gestelde termijn zijn ontvangen en ook voor het overige voldoen aan de eisen voor ontvankelijkheid, zijn de zienswijzen ontvankelijk.

De ingediende zienswijzen worden in deze nota samengevat weergegeven. Dit betekent niet dat die onderdelen van de zienswijze, die niet expliciet worden genoemd, niet bij de beoordeling zouden zijn betrokken. De zienswijzen zijn in hun geheel beoordeeld. Bij de beoordeling is dus zoveel mogelijk rekening gehouden met de volledige inhoud van de ingezonden zienswijzen. Er wordt steeds aangegeven of de zienswijzen hebben geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan danwel het besluit tot onttrekken van de weg aan de openbaarheid.

CONCEPT

2.1 Reclamant 1

Brief ontvangen op 21 augustus 2018, gedateerd 20 augustus 2018, registratienummer 18.09729

2.1.1 Inhoud zienswijze

a. Reclamant is trots op de gemeente Veldhoven vanwege de vestiging van ASML, heeft goede ervaringen met de informatievoorziening rondom het nieuwe logistieke centrum van ASML, geeft aan dat de aanpassingen c.q. de wegomlegging blijk geeft van waardering voor omwonenden, maar constateert dat hierdoor met name voordelen ontstaan voor bewoners en bedrijven aan de Witvenseweg en Volmolenweg. Voor bewoners van de Heiberg leidt de nieuwe wegenstructuur tot vragen en mogelijke knelpunten welke in de zienswijze worden benoemd en toegelicht,

b. De vragen en knelpunten zijn de volgende :

1. De weg wordt via de Heiberg omgelegd, hetgeen tot meer verkeer zal leiden op de Heiberg, die hiervoor niet geschikt is. De Heiberg is onvoldoende breed en sprake zal zijn van waardedaling van de woning vanwege het extra verkeer.
2. Hinder zal worden ondervonden vanwege het nieuwe logistieke centrum, aldus zal sprake zijn van waardedaling van de in 2017 aangeschafte woning.
3. Reclamant vraagt zich af wat de veiligheidsrisico's zijn van het logistiek centrum en welke gevaarlijke stoffen aldaar worden opgeslagen en wenst hierover nader te worden geïnformeerd.
4. Reclamant vraagt zich af op welke wijze de bereikbaarheid van woning en bedrijfspand aan de Heiberg tijdens de bouwperiode wordt gewaarborgd.
5. Reclamant wenst meer informatie omtrent de exacte bouwperiode en de tijdstippen waarop geluidoverlast zou kunnen optreden.
6. Reclamant vraagt zich af hoe de aansluiting op de Heiberg en de doorloop verder naar de Heiberg worden vormgegeven en vraagt zich af of tijdens de spitsuren sprake is van een beperking van bereikbaarheid c.q. doorstroming. Reeds nu is sprake van hinder vanwege ASML verkeer.
7. De aanleg van de weg welke plaatsvindt tijdens de zienswijzeperiode wekt bevreemding, waardoor het idee ontstaat dat de zienswijze er niet toe doet.
8. De beperkte kennisgeving aan omwonende wekt bevreemding.
9. De wens bestaat dat er op de Heiberg prullenbakken worden geplaatst om zwerfvuil van wandelaars vanuit ASML / bedrijventerrein de Run te voorkomen.

2.1.2 Reactie gemeente

a.

De gemeente Veldhoven deelt de trots van reclamant ten aanzien van de vestiging van het bedrijf ASML binnen haar grenzen en deelt ook de mening van reclamant dat ASML zich inspant om zoveel als mogelijk rekening te houden met omwonenden en nabij gelegen bedrijven. Vanwege het belang van ASML voor de gemeente maar ook

voor de Brainport-regio en voor Nederland als geheel tracht de gemeente Veldhoven ook zoveel als redelijkerwijs mogelijk tegemoet te komen aan wensen vanuit ASML om haar bedrijfsvoering op De Run te kunnen continueren en zo nodig uit te breiden. Het belang hiervan is in de toelichting bij het bestemmingsplan 'De Run 2018, ASML' uitvoerig beschreven en behoeft derhalve hier geen herhaling. Dit laat echter uitdrukkelijk onverlet dat de gemeente Veldhoven (maar ook het bedrijf ASML) de belangen van omwonenden een grote prioriteit toekent en daar waar mogelijk aan deze belangen tegemoet wenst te komen, zoals overigens reclamant in haar zienswijze zelf ook erkent en aangeeft.

b.

1. De weg wordt via de Heiberg omgelegd, hetgeen tot meer verkeer zal leiden op de Heiberg, die hiervoor niet geschikt is. De Heiberg is onvoldoende breed en sprake zal zijn van waardedaling van de woning vanwege het extra verkeer.

Een deel van de weg de Heiberg (het oostelijk deel) ligt binnen het plangebied van voorliggend bestemmingsplan. Zie weergave hieronder.

Via dit deel van de Heiberg zal het verkeer komend vanuit de Runstraat worden afgewikkeld richting het noorden naar de Kempenbaan en vice versa. Om deze doorstroming te borgen zal de wegenstructuur worden aangepast. Dit deel van de Heiberg zal worden verbreed en worden voorzien van een vrijliggend fietspad.

Op dit deel van de Heiberg zal er daarom ten opzichte van de huidige situatie, sprake zijn van een toename van het verkeer.

Reclamant is woonachtig aan het westelijk deel van de Heiberg. De gehele Heiberg en de percelen er om heen (waaronder die van reclamant) maken deel uit van het bedrijventerrein De Run.

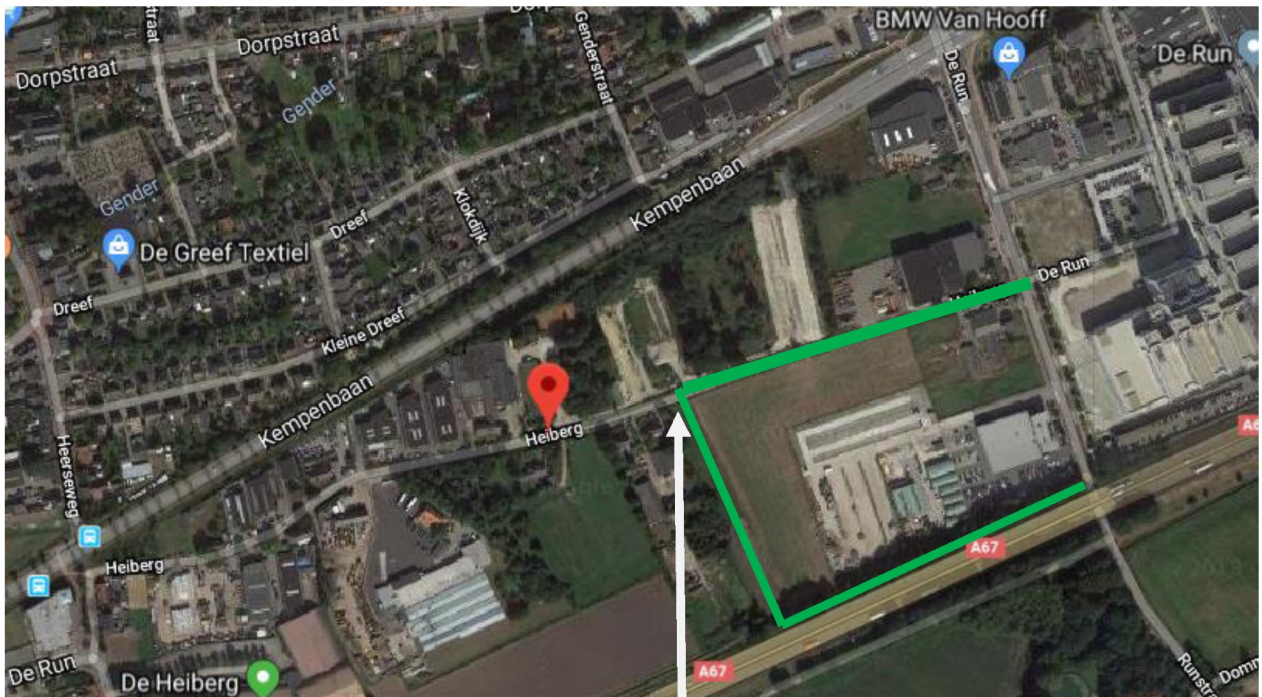
Toekomstig verkeersmodel (2030)¹ geeft een verkeersgroei op de Heiberg aan ten opzichte van het basismodel (2014). Deze groei wordt niet ingegeven door de nu voorliggende wegomlegging, maar onder andere door de groei van het aantal arbeidsplaatsen op De Run in combinatie met reeds eerder geplande infrastructurele aanpassingen van de Kempenbaan met nieuwe aansluiting op de A67.. De planologische basis hiervoor is het reeds in werking getreden bestemmingsplan 'Kempenbaan-West'.

Vanuit het zuiden kan het verkeer het ASML terrein bereiken via de Volmolenweg – Witvenseweg – Runstraat direct na de onderdoorgang van de A67.

Het verkeer zal worden gestimuleerd om, komend vanaf het westen, oosten en noorden nog steeds via de Kempenbaan- De Run 6800, het terrein van ASML te bereiken en niet via de Heiberg. Er worden voor het verkeer ontmoedigingsmaatregelen genomen voor de Heiberg. Zo komt er onder andere een inritconstructie halverwege de Heiberg. In de toekomst zal gekeken worden of het verkeer ook daadwerkelijk de route opteert via de Kempenbaan in plaats van via de Heiberg. Mocht er op de Heiberg congestie ontstaan dan zal te zijner tijd worden bezien of er extra verkeersmaatregelen nodig zijn. Op dit moment wordt er

¹ SRE verkeersmodel 3.0, variant Bestemmingsplan Kempenbaan-West. Wegomlegging De Run 6800 zit niet als zodanig in het model, maar wel een ontwikkeling van circa 10.000 extra arbeidsplaatsen op De Run, waarvan circa 2.300 op De Run 7000

geen onaanvaardbare verkeerssituatie verwacht. Er blijft voor reclamanten nog steeds sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.



Witte peil wijst naar locatie inritconstructie Heiberg.

Gebied links van peil: westelijk deel Heiberg.

Gebied rechts van peil: oostelijk deel van Heiberg.

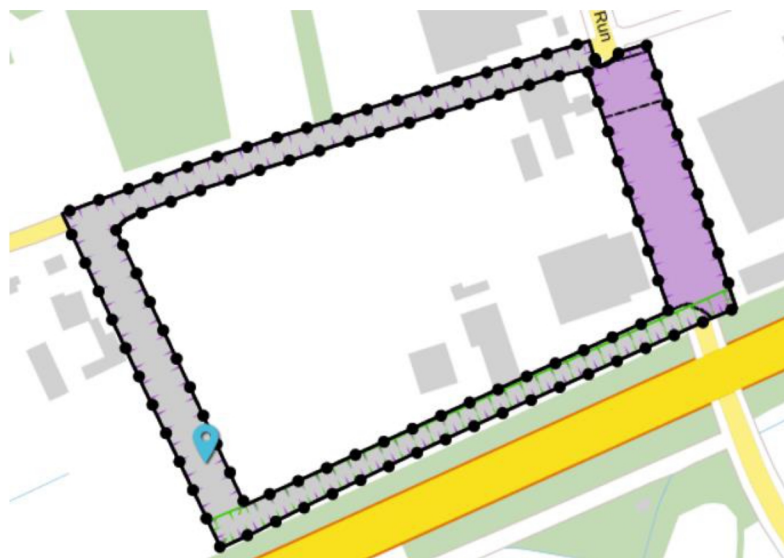
Groen: globale weergave van nieuwe weg.

2. Hinder zal worden ondervonden vanwege het nieuwe logistieke centrum, aldus zal sprake zijn van waardedaling van de in 2017 aangeschafte woning.

De (planologische mogelijkheid tot de) bouw van het nieuwe logistieke centrum is geen onderdeel van het nu aan de orde zijnde bestemmingsplan 'De Run 2018, ASML' maar is opgenomen in het inmiddels onherroepelijke bestemmingsplan 'De Run 2012 ASML'. De enige wijziging welke qua bebouwingmogelijkheid voor ASML optreedt is dat ter plaatse van de Run 6800 een overbouwingsmogelijkheid van 12 meter wordt vervangen door een bouwmogelijkheid van 20 meter, waarmee conform de ter plaatse op het bestaande bedrijfsterrein aanwezige bouwhoogte tot aaneengesloten bebouwing kan worden gekomen. De overige bebouwings- en gebruiksmogelijkheden van het (westelijke) ASML bedrijfsterrein

blijven ongewijzigd en zijn ook geen onderdeel van dit bestemmingsplan 'De Run 2018, ASML'.

Onderstaande weergave van de verbeelding behorende bij bestemmingsplan 'De Run 2018, ASML' geeft aan dat sprake is van een beperkte toename van het bedrijfsterrein en biedt de planologische basis voor de met de afsluiting van De Run 6800 samenhangende wegomlegging.



Indien men vreest voor financiële waardevermindering, dan is er de mogelijkheid tot het indienen van een verzoek bij de gemeente voor een tegemoetkoming in eventuele planschade. Deze mogelijkheid staat open op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening, nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

3. Reclamant vraagt zich af wat de veiligheidsrisico's zijn van het logistiek centrum en welke gevaarlijke stoffen aldaar worden opgeslagen en wenst hierover nader te worden geïnformeerd.

De wens tot informatieverstrekking is begrijpelijk maar geen onderdeel van de nu aan de orde zijnde bestemmingsplanprocedure. Herhaald kan worden dat bebouwings- en/of gebruiksmogelijkheden voor het (westelijke deel van het) ASML bedrijfsterrein niet wijzigen. Ter informatie kan wel worden gemeld, dat de opslag van gevaarlijke stoffen binnen de inrichting van ASML niet zal plaatsvinden in het logistiek centrum en dat de voorzieningen daarvoor zich op het oostelijke deel van het ASML bevinden, waarbij ASML beschikt over een actuele milieuvergunning en bijbehorende veiligheidsplannen en – voorzieningen.

4. Reclamant vraagt zich af op welke wijze de bereikbaarheid van woning en bedrijfspand aan de Heiberg tijdens de bouwperiode wordt gewaarborgd.

Tijdens de bouwperiode van het logistiek centrum - hetgeen zoals hiervoor uiteengezet formeel geen onderdeel van de thans aan de orde zijnde bestemmingsplanprocedure kan zijn - zal de Heiberg normaal toegankelijk moeten

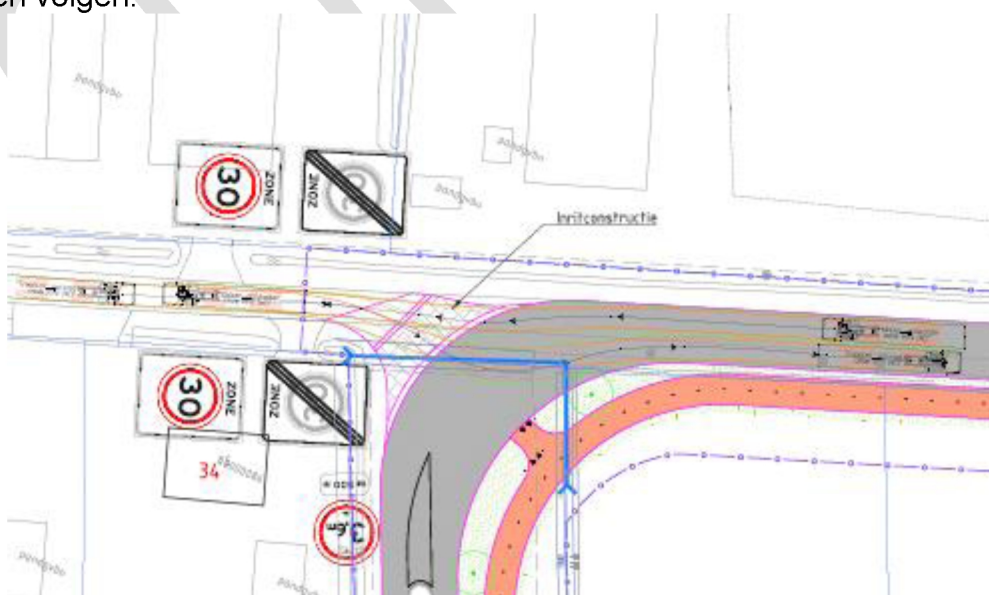
zijn voor verkeer. De gemeente zal hierop toezien en zo nodig handhaven. Mocht er op enig moment sprake zijn van enige vertraging door bouwverkeer bestaat altijd de mogelijkheid om via de westelijke zijde de Heiberg te verlaten. Van ASML bouwverkeer op de westelijke zijde van de Heiberg zal geen sprake zijn.

5. Reclamant wenst meer informatie omtrent de exacte bouwperiode en de tijdstippen waarop geluidoverlast zou kunnen optreden.

De bouwperiode van het logistiek centrum is - zoals hiervoor uiteengezet - formeel geen onderdeel van de thans aan de orde zijnde bestemmingsplanprocedure. Thans is primair de bouw van een parkeergarage aan de orde, waarna de bouw van het logistiek centrum zal plaatsvinden. Het is de ervaring van de gemeente dat de bouw van ASML bedrijfsgebouwen geen bron is van onaanvaardbare hinder c.q. overlast en dat ASML ook op dit onderdeel haar verantwoordelijkheid neemt. Mocht zulks onverwacht en onverhoopt bij de bouw van het logistiek centrum anders zijn dan zal de gemeente - zeker als haar concrete geluiden dienaangaande vanuit omwonenden bereiken - ook hierop toezien en zo nodig handhaven.

6. Reclamant vraagt zich af hoe de aansluiting op de Heiberg en de doorloop verder naar de Heiberg worden vormgegeven en vraagt zich af of tijdens de spitsuren sprake is van een beperking van bereikbaarheid c.q. doorstroming. Reeds nu is sprake van hinder vanwege ASML verkeer.

Bedoeling is om een duidelijk onderscheid te maken tussen de wegomlegging enerzijds en het overige gedeelte van de Heiberg anderzijds. Hierbij moet enerzijds worden voorkomen dat doorgaand verkeer het westelijk deel van de Heiberg gaat gebruiken (wat doorgaand verkeer in de huidige situatie overigens ook kan doen), maar anderzijds de bereikbaarheid van de Heiberg voor bestemmingsverkeer onnodig en/of onevenredig wordt beperkt. Het moet visueel wel uitdrukkelijk de bedoeling zijn voor doorgaand verkeer om "de omleiding" te blijven volgen.



Met ASML zal worden afgesproken, dat ASML vrachtverkeer niet via het westelijk deel van de Heiberg wordt afgewikkeld. De hierboven getekende wijze van uitvoering van de omleidingsroute en de aansluiting op het westelijke deel van de Heiberg geven ook uitdrukkelijk invulling aan deze wijze van afwikkeling van ASML verkeer.

7. De aanleg van de weg welke plaatsvindt tijdens de zienswijzeperiode wekt bevreemding, waardoor de idee ontstaat dat de zienswijze er niet toe doet.

De aanleg van de weg vindt niet plaats tijdens de zienswijze periode. Door ASML wordt tijdelijk een stukje grond in gebruik genomen ten behoeve van de komende invulling van haar bedrijfsterrein, welke invulling mogelijk is op basis van het onherroepelijke bestemmingsplan 'De Run 2012 ASML'.

8. De beperkte kennisgeving aan omwonende wekt bevreemding.

De kennisgeving van de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerpbesluit onttrekken van de weg aan de openbaarheid, zijn zoals wettelijk verplicht bekendgemaakt via onder andere het Veldhovens weekblad. Daarnaast zijn meerdere direct nabij het plangebied gelegen omwonenden en bedrijven schriftelijk geïnformeerd. Ten aanzien van de Heiberg zijn de adressen vanaf Heiberg 31 en hoger aangeschreven.

9. De wens bestaat dat er op de Heiberg prullenbakken worden geplaatst om zwerfvuil van wandelaars vanuit ASML / bedrijventerrein de Run te voorkomen.

Deze wens kent geen direct verband met de thans aan de orde zijnde bestemmingsplan procedure. De gemeente zal dit verzoek los van deze bestemmingsplanprocedure apart onderzoeken op mogelijkheden.

2.1.3 Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

2.2 Reclamant 2

Brief ontvangen op 21 augustus 2018, gedateerd 21 augustus 2018, registratienummer 18.09800

2.2.1 Inhoud zienswijze

Reclamant geeft aan dat sinds 2002 mede door de groei van ASML op de Heiberg sprake is van veel meer verkeer, zowel vrachtwagens, auto's, fiets als wandelverkeer. Hierbij is er in al die jaren geen verbetering van de weg geweest en een trottoir ontbreekt. De weg is veel te smal, ongelijk, vol kuilen, en als het regent, glad en niet goed verlicht. In de winter is na 16.00 uur sprake van fors sluijverkeer vanuit ASML.

Dus als er op de Heiberg een omleiding, ivm afsluiting Witven tunnel, voor aansluiting op de A67 gaat komen, kunnen we helemaal niet meer buiten komen gezien de nog meer extra drukte en sluijverkeer op de Heiberg. Hiertegen wordt bezwaar aangetekend.

Tenslotte is reclamant van mening ten onrechte geen afschrift van het besluit te hebben ontvangen.

2.2.2 Reactie gemeente

Een deel van de weg de Heiberg (het oostelijk deel) ligt binnen het plangebied van voorliggend bestemmingsplan. Zie weergave onder 2.1.2 hierboven.

Via dit deel van de Heiberg zal het verkeer komend vanuit de Runstraat worden afgewikkeld richting het noorden naar de Kempenbaan en vice versa. Om deze doorstroming te borgen zal de wegenstructuur worden aangepast. Dit deel van de Heiberg zal worden verbreed en worden voorzien van een vrijliggend fietspad.

Op dit deel van de Heiberg zal er daarom ten opzichte van de huidige situatie, sprake zijn van een toename van het verkeer.

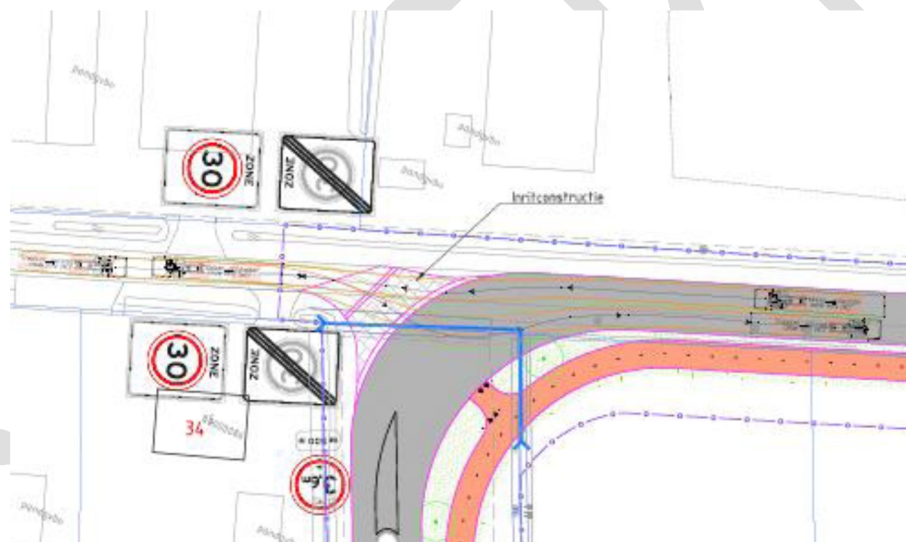
De gehele Heiberg en de percelen er om heen (waaronder die van reclamant) maken deel uit van het bedrijventerrein De Run.

Toekomstig verkeersmodel (2030)² geeft een verkeersgroei op de Heiberg aan ten opzichte van het basismodel (2014). Deze groei wordt niet ingegeven door de nu voorliggende wegomlegging, maar onder andere door de groei van het aantal arbeidsplaatsen op De Run in combinatie met reeds eerder geplande infrastructurele aanpassingen van de Kempenbaan met nieuwe aansluiting op de A67.. De planologische basis hiervoor is het reeds in werking getreden bestemmingsplan 'Kempenbaan-West'.

² SRE verkeersmodel 3.0, variant Bestemmingsplan Kempenbaan-West. Wegomlegging De Run 6800 zit niet als zodanig in het model, maar wel een ontwikkeling van circa 10.000 extra arbeidsplaatsen op De Run, waarvan circa 2.300 op De Run 7000

Het verkeer zal worden gestimuleerd om, komend vanaf het westen, oosten en noorden nog steeds via de Kempenbaan- De Run 6800 het terrein van ASML te bereiken en niet via de Heiberg. Er worden voor het verkeer ontmoedigingsmaatregelen genomen voor de Heiberg. Zo komt er onder andere een inritconstructie halverwege de Heiberg. In de toekomst zal gekeken worden of het verkeer ook daadwerkelijk de route opteert via de Kempenbaan in plaats van via de Heiberg. Mocht er op de Heiberg congestie ontstaan dan zal te zijner tijd worden bezien of er extra verkeersmaatregelen nodig zijn. Op dit moment wordt er geen onaanvaardbare verkeerssituatie verwacht. Er blijft voor reclamanten nog steeds sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Bedoeling is om een duidelijk onderscheid te maken tussen de wegomlegging enerzijds en het overige gedeelte van de Heiberg anderzijds. Hierbij moet enerzijds worden voorkomen dat doorgaand verkeer het westelijk deel van de Heiberg gaat gebruiken (wat doorgaand verkeer in de huidige situatie overigens ook kan doen), maar anderzijds de bereikbaarheid van de Heiberg voor bestemmingsverkeer onnodig en/of onevenredig wordt beperkt. Het moet visueel wel uitdrukkelijk de bedoeling zijn voor doorgaand verkeer om “de omleiding” te blijven volgen.



Een beperking van vrachtwagenverkeer op het westelijke deel van de Heiberg tot bestemmingsverkeer behoort tot de mogelijkheden. Met ASML zal worden afgesproken, dat ASML vrachtverkeer niet op het westelijk deel van de Heiberg wordt afgewikkeld.

De kennisgeving van de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerpbesluit onttrekken van de weg aan de openbaarheid, zijn zoals wettelijk verplicht bekendgemaakt via onder andere het Veldhovens weekblad. Daarnaast zijn meerdere direct nabij het plangebied gelegen omwonenden en bedrijven schriftelijk geïnformeerd. Ten aanzien van de Heiberg zijn de adressen vanaf Heiberg 31 en hoger aangeschreven.

2.2.3 Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

2.3 Reclamant 3

Brief ontvangen op 22 augustus 2018, gedateerd 22 augustus 2018, registratienummer 18.09799

2.3.1 Inhoud zienswijze

Aangegeven wordt dat reclamanten zijn uitgenodigd voor een bijeenkomst waarin ASML mede deelde voornemens te zijn om de tunnel in De Run 6800 te sluiten en de straat bij hun eigen terrein te betrekken. Na een gesprek met ASML volgde een tweede bijeenkomst waarin werd verteld dat de tunnel open blijft en een omleiding komt om het ASML terrein. Reclamant is van mening dat er enkele mensen zijn en blijven die zwaar gedupeerd worden door deze ontwikkeling.

Reclamant meent dat de ontwikkeling van ASML in het verleden het woongenot ernstig heeft aangetast, maar ze hebben tot nu toe ASML op geen enkele wijze belemmert of nimmer verzoeken tot schadevergoeding ingediend.

Reclamanten gaan meerdere malen per dag op verschillende tijdstippen (ook in het ASML spitsuur, kinderen al dan niet zelfstandig, te voet/per fiets of met de auto) door de tunnel om naar De Run of naar het dorp te gaan. Reclamanten zijn woonachtig aan beide zijden van de A67.

Het nieuwe plan geeft onvoldoende waarborgen voor de onderlinge, veilige en snelle bereikbaarheid van de panden en de verbinding naar het dorp.

De locatie van de parkeergarage vlak bij de tunnel geeft aanleiding tot opstoppingen in de spitsuren. De noodzaak om een parkeergarage op een korte afstand van de tunnel te realiseren is niet aangetoond. Verzocht wordt om de parkeergarage op afstand van de tunnel te situeren en de doorloop vanuit de Witvenseweg te waarborgen.

Via een lus om het ASML worden op een onlogische wijze omwonenden feitelijk langs/om het ASML terrein geleid. In de lus/omleiding wordt door ASML zeker op drie plaatsen aan- en afgereden door auto's of vrachtverkeer. Tijdens de informatie-avond is aangegeven dat er voldoende gronden braak liggen en te koop zijn die tot een gericht circuit kunnen leiden. Het is in ieders belang om de ASML stroom op eigen terrein los te koppelen van het normale verkeer om elkaar en het dorp gericht, veilig en binnen een redelijk tijdsbestek te kunnen bereiken (zowel per auto, te voet, per fiets).

Op dit moment is er een ruim opgezette weg met aan weerszijden een fietspad en voetpad. In de lus is men voornemens om enkel aan één zijde van de weg een fietspad aan te leggen. Voetgangers moeten gebruik maken van het fietspad. In de huidige situatie maken de vele werknemers van ASML zeer intensief gebruik van het voetpad. Zo intensief zelfs dat het fietspad ook gebruikt wordt omdat alleen het voetpad ontoereikend is. Fietsers moeten nu al tussen de wandelende ASML medewerkers door manoeuvreren. Het aantal mensen neemt alleen maar toe. In het nieuwe plan is er geen veilige manier om als voetganger elkaar en het dorp te bereiken. Als fietser zal het tijdens pauzes onmogelijk zijn te fietsen door wandelende

medewerkers op het fietspad. Voor allen geen fijne en veilige situatie, niet in het minst voor kleinkinderen en ouderen.

Uit de jarenlange coöperatieve houding jegens alle ontwikkelingen die ASML heeft gerealiseerd is op te maken dat we niet zomaar ergens aandacht voor vragen. Een houding die respect verdient. De hoop bestaat op een constructief overleg met ASML en/of de gemeente waarbij oog is voor de belangen van reclamanten in relatie tot de wensen van ASML.

2.3.2 Reactie gemeente

In de kern komt het standpunt van reclamanten neer op de stelling dat de voorgestelde verkeersontsluiting onvoldoende waarborgen biedt voor een vlotte en veilige doorgang van en naar de Witvenseweg vanuit de Runstraat c.q. het centrum van Veldhoven, zulks voor de auto, de fiets en/of de voetganger. Gesteld wordt dat een alternatief zou moeten worden gerealiseerd en dat de parkeergarage op het ASML terrein elders zou moeten worden gebouwd.

Door ASML is - in het kader van de wens vanuit ASML om de doorstroom van allerhande verkeer op de Runstraat zo min mogelijk te hinderen en het besluit van ASML om de afsluiting van de tunnel onder de A67 niet langer na te streven – gekeken naar allerlei oplossingen en alternatieven. Concreet alternatief was de realisatie van de zogenaamde L-variant, waarbij de thans aan de orde zijnde lus (van en naar de Runstraat) zou worden vervangen door een extra aansluiting op de Kempenbaan. Deze variant stuitte echter op een aantal knelpunten, met name betreffende grondeigendom (waarover ASML niet beschikte en de gemeente evenmin).

Op basis hiervan is ervoor gekozen om de bestaande verkeers-infrastructuur van De Run 6800 en de aansluiting hiervan op de Kempenbaan West te blijven gebruiken, die immers eind 2014 is aangepast en uitgebreid in het kader van de totstandkoming van het bestemmingsplan 'De Run 2012 ASML', waarmee de uitbreiding van het ASML terrein mogelijk is gemaakt. Van een dergelijke uitbreiding is thans geen sprake, omdat het bestemmingsplan 'De Run 2018 ASML' enkel ziet op een beperkte verbinding op maaiveld om hiermee de aansluiting van de beide bestaande onderdelen van het ASML terrein mogelijk te maken. De noodzaak hiertoe is in de toelichting bij het bestemmingsplan 'De Run 2018 ASML' gedetailleerd beschreven.

Het ontbreken van een alternatief voor de nieuwe verkeersontsluiting laat uiteraard onverlet dat sprake moet zijn van een volwaardige en voldoende veilige verkeersstructuur c.q. verkeerssituatie. Behoudens twee momenten op de dag, zijnde de ochtend en de avondspits is ter plaatse sprake van een beperkt verkeersaanbod.

In de huidige situatie kan worden vastgesteld, dat bij invulling van het ASML bedrijfsterrein, zoals dat mogelijk is op basis van het ter plaatse geldende bestemmingsplan 'De Run 2012 ASML', ook sprake zou zijn van auto- en vrachtwagenverkeer dat de bestaande fietspaden zou gaan kruisen. Als er geen nieuwe verkeersroute zou komen, zou vanuit De Run 6800 zowel bij het westelijke alsook bij het oostelijke deel van het ASML bedrijfsterrein sprake zijn van op- en

afritten. Bovendien heeft fietsverkeer op De Run 6800 ter plaatse te maken met een aansluiting van de Heiberg en aldus kruisend verkeer.

De uitvoering van de nieuwe verkeersstructuur wordt gekenmerkt door een voldoende brede rijbaan voor autoverkeer, alsmede een vrijliggend tweerichtingsfietspad. De omleidingsroute is bovendien een 30 km zone, zodat de snelheden aldaar beperkt zijn. Aldus ontstaat een verkeersstructuur die minimaal vergelijkbaar is dan hetgeen regulier in Veldhoven wordt aangelegd, waarmee ook in de spitsperioden sprake is van een voldoende veilige situatie.

Indien het fietspad aan de andere zijde van de omleidingsroute zou worden aangelegd is weliswaar geen sprake van het kruisen van verkeersstromen van en naar het ASML terrein, maar dienen fietsers wel meerdere malen de betreffende openbare weg (De Run 6800 en Heiberg) te kruisen, wat de verkeersveiligheid niet ten goede komt. Het fietspad komt in de voorrang te liggen en is aan de binnenzijde geprojecteerd omdat hiermee het beste aangesloten wordt op de omliggende fietsstructuur.

Wat de locatie van de ASML parkeergarage betreft dient te worden opgemerkt dat deze geen onderdeel uitmaakt van het thans aan de orde zijnde bestemmingsplan 'De Run 2018 ASML'. Het plangebied waarop deze parkeergarage wordt gerealiseerd is opgenomen in het onherroepelijke bestemmingsplan 'De Run 2012 ASML' en staat derhalve in deze procedure niet ter discussie. Ter informatie kan wel worden vermeld dat de locatiekeuze van de parkeergarage wordt ingegeven door de noodzaak van ASML om op haar bedrijfsterrein te komen tot bedrijfsbebouwing van een bepaalde aard en omvang, zodat voor de parkeervoorzieningen slechts een specifieke ruimte resteert. Door juist de toepassing van nummerbordherkenning als toegangscontrole en ruime opstellingsruimte voor de slagboom zal echter sprake zijn van een vlotte doorstroming van autoverkeer naar de parkeergarage. Dit is in het belang van de ASML werknemers zelf, maar uiteraard ook van overig (doorgaand) verkeer. Daarbij wordt uitgegaan van twee in- en uitgangen voor autoverkeer in het westelijk deel van het ASML bedrijfsterrein, zodat een bepaalde mate van spreiding plaatsvindt. Deze spreiding vindt ook plaats doordat het westelijk en het oostelijk deel van het ASML bedrijfsterrein aparte toegangen kennen tot de parkeervoorzieningen.

Niet ontkend kan worden dat op bepaalde momenten op werkdagen sprake zal zijn van verkeersdrukte ter plaatse, doch deze wordt niet veroorzaakt door het huidige bestemmingsplan 'De Run 2018 ASML' als wel door de bebouwings- en gebruiksmogelijkheden van ASML op basis van het bestemmingsplan 'De Run 2012 ASML'. Dit bestemmingsplan is inmiddels onherroepelijk, waarmee de aanvaardbaarheid van het ASML bedrijfsterrein in rechte vaststaat.

Dit laat echter onverlet dat ASML en de gemeente Veldhoven streven naar een voor alle betrokkenen zo goed en veilig mogelijke situatie, waarbij echter ook het belang van het bedrijf en het bedrijfsterrein de Run als geheel in ogenschouw genomen dient te worden.

De extra reistijd met de auto en de fiets is via de nieuwe verkeersstructuur objectief gezien beperkt. Hoewel dit laatste een niet te negeren belang betreft kan enkel op basis hiervan – mede vanwege het ontbreken van alternatieve oplossingen – niet

worden geconcludeerd dat in redelijkheid zou moeten worden afgezien van vaststelling van het bestemmingsplan 'De Run 2018 ASML'.

Over de opmerking over het ontbreken van een voetpad, hebben wij met name de volgende redenen waarom niet gekozen is voor een voetpad:

- 1) Momenteel is op de Runstraat onder de tunnel onder de A67 en de Witvenseweg ook geen voetpad aanwezig. Een eventueel voetpad in de nieuwe situatie houdt daar dan op;
- 2) Gevaarzetting tussen voetgangers en fietsers is laag;
- 3) Verwachting is dat de meeste fietsers in de spits gebruik maken van het fietspad en de piek van voetgangers meer rond lunchtijd is.

2.3.3 Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

CONCEPT

2.4 Reclamant 4

Brief ontvangen op 23 augustus 2018, ongedateerd, registratienummer 18.09873

2.4.1 Inhoud zienswijze

ASML heeft de wens dat er een verbinding komt op maaiveldniveau. In het bestemmingsplan 'De Run 2012 ASML' heeft ASML toestemming gekregen om met een overbouwning over de runstraat (De Run 6800) heen te bouwen. Een bestemmingsplan waarvan reclamant nooit op de hoogte is geweest en dus ook nooit een reactie op heeft kunnen geven.

Waarom worden de cleanrooms niet op 5 meter hoogte gerealiseerd, zodat transport via de bestaande overbouwingsmogelijkheid van de Runstraat kan plaatsvinden en deze weg kan blijven bestaan.

Een machine van 100 ton kan ook gesplitst worden in de cleanroom en dan pas getransporteerd worden naar de expeditie ruimten. Waarom risico lopen met intern transport ?

Het lijkt erop dat de fietspad aan de verkeerde kant van de weg ligt in verband met verkeersveiligheid zeer veel auto's en veel vrachtverkeer dat afbuigt naar ASML en het fietspad kruist. Nog veel beter is het als er een rechtstreekse doorsteek wordt gemaakt naar de Kempenbaan. Een andere oplossing met een extra aansluiting op de Kempenbaan is noodzakelijk. Gezien de bestaande vrachtverkeersbewegingen moet het toekomstige vrachtverkeer van ASML gescheiden worden.

Doordat er is gekozen voor deze wegconstructie en niet voor een extra aansluiting op de Kempenbaan is er geen uitbreiding en is de verordening ruimte van de provincie niet van toepassing. En dit scheelt tijd en ASML heeft haast.

Is het niet zo dat doordat er voor deze wegconstructie is gekozen de toets voor de duurzaamheidsladder achterwege kan blijven en met een extra aansluiting op de Kempenbaan deze toets wel moet plaatsvinden? Dit scheelt tijd en ASML heeft haast.

Hoezo geen kabels en leidingen al onze infrastructuur aan kabels en leidingen liggen onder de huidige Runstraat (Run 6800). Deze juridisch planologische regeling is wel degelijk nodig.

Er is geen rekening gehouden dat bij hoog water ook het riviertje de run zeer hoog kan staan. Dit heeft tot gevolg dat de meeste berekeningen niet zullen kloppen. Op mijn bedrijf ligt, een berekening met maximale waterstanden tot 18.50 (uit pilot waterberging dommel en run van waterschap de dommel.), hierdoor kan de nieuw aan te leggen weg onder water komen te staan zolang er een rechtstreekse verbinding is tussen run en het nieuwe wegdeel.

2.4.2 Reactie gemeente

De stelling van reclamant dat in geval van cleanrooms op 5 meter hoogte boven maaiveld de Runstraat behouden kan blijven is onjuist. In het ontwerpbestemmingsplan is gemotiveerd op welke wijze de bedrijfsprocessen van ASML plaatsvinden. Met name de gevoeligheid van de ASML machines maakt het onmogelijk om een gefabriceerde machine via verticaal transport tot vijf meter hoogte te brengen of vanaf 5 meter hoogte te laten dalen. De mate van verfijning van de ASML machines brengt met zich mee dat het transport vanuit de cleanroom tot in de (geconditioneerde ruimten in de) vrachtwagens het meest kritische pad is waarmee ASML te maken heeft bij het vervoer vanuit de fabriek naar de klant.

Wat de verkeersbewegingen van ASML betreft kan ook in de reactie op deze zienswijze worden opgemerkt dat deze primair het gevolg zijn van de totstandkoming van het bestemmingsplan 'De Run 2012 ASML', welk bestemmingsplan inmiddels onherroepelijk is. Tegen dit bestemmingsplan heeft destijds voor een ieder, dus ook voor reclamant, de mogelijkheid van rechtsbescherming open gestaan en hiertoe is de gebruikelijke procedure gevolgd. Dat reclamant hiermee niet bekend was is spijtig maar maakt de conclusie niet anders.

Aldus resteert de vraag of door de nieuwe verkeersstructuur een situatie ontstaat die voor reclamant dusdanig nadeliger is dat in redelijkheid afgezien zou moeten worden van vaststelling van het bestemmingsplan 'De Run 2018 ASML'. Dit is niet het geval nu een alternatieve route via een extra aansluiting op de Kempenbaan – de zogenaamde L-variant - op een aantal knelpunten stuitte, met name betreffende grondeigendom (waarover ASML niet beschikte en de gemeente evenmin).

Op basis hiervan is ervoor gekozen om de bestaande verkeers-infrastructuur van De Run 6800 en de aansluiting hiervan op de Kempenbaan West te blijven gebruiken, die immers recentelijk is aangepast en uitgebreid in het kader van de totstandkoming van het bestemmingsplan 'De Run 2012 ASML', waarmee de uitbreiding van het ASML terrein mogelijk is gemaakt. Van een extra uitbreiding is thans geen sprake, omdat het bestemmingsplan 'De Run 2018 ASML' enkel ziet op een beperkte verbinding op maaiveld om hiermee de aansluiting van de beide bestaande onderdelen van het ASML terrein mogelijk te maken.

Het ontbreken van een alternatief voor de nieuwe verkeersontsluiting laat uiteraard onverlet dat sprake moet zijn van een volwaardige en voldoende veilige verkeersstructuur c.q. verkeerssituatie. Behoudens twee momenten op de dag, zijnde de ochtend en de avondspits is ter plaatse sprake van een beperkt verkeersaanbod.

De uitvoering van de nieuwe verkeersstructuur wordt gekenmerkt door een voldoende brede rijbaan voor autoverkeer, alsmede een vrijliggend tweerichtingsfietspad. De omleidingsroute is bovendien een 30 km zone, zodat de snelheden aldaar beperkt zijn. Aldus ontstaat een verkeersstructuur die minimaal vergelijkbaar is dan hetgeen regulier in Veldhoven wordt aangelegd, waarmee ook in de spitsperioden sprake is van een voldoende veilige situatie.

De stellingen van reclamant over het niet van toepassing zijn van de Verordening Ruimte en het wel van toepassing zijn van de duurzaamheidsladder, zijn niet juist. De Verordening Ruimte is van toepassing op dit bestemmingsplan (zoals op ieder bestemmingsplan van de gemeente Veldhoven) en is derhalve ook toegepast. De duurzaamheidsladder is niet van toepassing omdat per saldo de hoeveelheid industrieterrein afneemt als gevolg van dit bestemmingsplan 'De Run 2018 ASML'.

Wat kabels en leidingen betreft is geen separate planologische regeling noodzakelijk. Deze is ook in het huidige bestemmingsplan 'De Run 2012 ASML' voor de kabels en leidingen ter plaatse van de Runstraat niet opgenomen. Dit laat uiteraard onverlet dat, daar waar noodzakelijk, de ter plaatse aanwezige kabels en leidingen zullen worden omgelegd, zodat de ongewijzigde instandhouding gewaarborgd blijft voor alle gebruikers hiervan, waaronder reclamant. Hiertoe zijn tussen ASML en de gemeente deugdelijke afspraken gemaakt, op basis waarvan de gemeente Veldhoven jegens belanghebbende de (gewijzigde doch ononderbroken) instandhouding van deze kabels en leidingen kan garanderen.

Wat het water betreft kan het volgende worden gemeld.

Volgens modelberekeningen van Waterschap de Dommel treden in de Run ter plaatse van de uitstroom van de duiker onder de A67 waterstanden van 18,50 m+NAP op bij hoogwatersituaties van eens in de 10 jaar of meer. Uit metingen sinds 2006 bij de uitstroom van de Run in de Dommel is af te leiden dat in de meetperiode de maximale waterstand ongeveer 18,30 m+NAP is geweest. Het model rekent dus redelijk aan de worst case kant. Als er van het model wordt uitgegaan, dan is er gemiddeld eens per 10 jaar overschrijding van het niveau van 18,50 m+NAP te verwachten. De leegloop van de berging onder P3 van ASML gaat via een persleiding. Deze stroomt op een hoger niveau uit en zal dus niet terugstromen. De bestaande duiker onder de A67, die gaat zorgen voor de leegloop van de wadi voor de weg, kan wel gaan terugstromen. Hier moet dus een afsluiter in worden geplaatst. Als de afsluiter wordt dichtgezet is de hemelwaterafvoer geblokkeerd, maar dit is gezien de geplande bergingsruimte in de wadi en de hemelwaterleidingen langs de nieuwe weg geen probleem. Op het bovenstaande met betrekking tot het aspect water zal de waterparagraaf behorende bij de toelichting van het bestemmingsplan, worden aangevuld.

2.4.3 Conclusie

De zienswijze leidt tot een aanvulling van de waterparagraaf behorende bij de toelichting van het bestemmingsplan.

2.5 Reclamant 5

Brief ontvangen op 23 augustus 2018, gedateerd 21 augustus 2018, registratienummer 18.09724

2.5.1 Inhoud zienswijze

Reclamanten geven aan zich niet te kunnen verenigen met het ontwerpbestemmingsplan 'De Run 2018, ASML' alsmede het ontwerpbesluit om een deel van de bestaande weg De Run 6800 te onttrekken.

Opgemerkt wordt dat de bestemmingswijziging van De Run 6800 inhoudt dat op circa 300 meter afstand van de woning van reclamanten een bedrijfspand van 3.500 m² zal worden gebouwd. Dit bedrijfspand kan een hoogte van maar liefst 20 meter hebben, dit vanwege de specifieke bouwaanduiding "bedrijventerrein 3". Naast de horizon-vervuiling die gepaard gaat met zulk hoge (bedrijfs-)bebouwing, leidt dit ook tot meer bedrijvigheid (met bijbehorende milieu-overlast) op korte afstand van de woning van reclamanten. Met een toename aan bedrijfsbestemming in de richting van hun woning kunnen reclamanten zich dan ook zeker niet verenigen.

Tevens zijn reclamanten van mening dat het laten vervallen van de weg De Run 6800 (alwaar voornoemde uitbreiding van bedrijfsbestemming is voorzien), zeker ook vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, niet kan worden volgehouden, vanwege de te verwachten intensivering van verkeersbewegingen (waaronder vrachtverkeer).

Tevens zijn reclamanten genoodzaakt meer dan 700 meter (per fiets) extra af te leggen (met 4 extra bochten en 2 op- en afritten) om in het centrum van Veldhoven te komen.

Gezien het in het ontwerp-plan onlogisch ingetekend staan van het nieuwe fietspad aan de binnenkant van de nieuwe weg zal dit leiden tot verkeersonveilige situaties.

Tevens zal vanwege het voorziene laten vervallen van de weg De Run 6800 de verkeersintensiteit op het resterende gedeelte van de Runstraat hoger worden, met als gevolg meer files door de aanleg van de lussen. Daar in de lus ook een extra inrit voor vrachtverkeer en een extra inrit voor personenauto's wordt gerealiseerd neemt de kans op file-vorming toe vanwege het afbuigende verkeer. Ook dit vergroot de kans op verkeersonveilige situaties.

Reclamanten hebben groot belang bij het waarborgen van de verkeersveiligheid ter plaatse, ook voor fietsers. Dit zeker ook doordat reclamanten jonge kinderen hebben (momenteel 6 en 7 jaar) die, mocht het onderhavige plan doorgang vinden, in de toekomst via een onveilige en nog drukkere weg het dorp in moeten komen per fiets.

Ook maken reclamanten zich zorgen over de toename aan geluidsbelasting als gevolg van de in het ontwerpplan voorziene bedrijfsbestemming op korte afstand van hun woning, alsmede de intensivering van het (vracht-)verkeer.

Reclamanten betwijfelen de (resultaten van de) door bureau Peutz uitgevoerde akoestisch onderzoeken, welke als bijlage bij de toelichting bij het bestemmingsplan zijn opgenomen, kunnen zich niet voorstellen dat de hierin opgenomen conclusies juist zijn en stellen aldus vraagtekens bij de objectiviteit van deze onderzoeken.

Reclamanten zijn van mening dat de Run 6800 in eigendom van de overheid dient te blijven mede omdat onder de bestaande Runstraat de infrastructuur, leidingen, kabels, etc liggen voor hun woning.

Reclamanten vragen zich ook af of er wel ook gekeken is naar alternatieve oplossingen, zoals de aanleg van een tunnel zodat de Runstraat open kan blijven.

Reclamanten zijn van mening dat in het onderhavige ontwerp-plan een volledige belangenafweging ontbreekt en alleen gekeken is naar de economisch/financiële belangen van ASML, waarbij met hun belangen geen rekening gehouden is.

Tenslotte, de toename aan bedrijfsbestemming op korte afstand, alsmede de intensivering van de verkeersbewegingen (waaronder veel vrachtverkeer), waarin het onderhavige ontwerp-plan ziet, leidt tot een waardedaling van de woning van reclamanten. Reclamanten geven dan ook nu al aan tot het indienen van een verzoek om tegemoetkoming in planschade over te gaan mocht het onderhavige plan doorgang vinden.

Verzocht wordt het onderhavige bestemmingsplan niet vast te stellen.

2.5.2 Reactie gemeente

Ter plaatse van de Run 6800 wordt een overbouwingsmogelijkheid van 12 meter vervangen door een bouwmogelijkheid van 20 meter, waarmee conform de ter plaatse op het bestaande bedrijfsterrein aanwezige bouwhoogte tot aaneengesloten bebouwing kan worden gekomen.

Deze toename in hoogte is aanvaardbaar gezien de reeds toegestane hoogtes op het bedrijventerrein. Bij de afweging om de bebouwingsmogelijkheid op te hogen van 12 naar 20 meter is rekening gehouden met de bestaande woningen in de directe omgeving. De woning van reclamant bevindt zich op een afstand van ruim 300 meter van het plangebied. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt onderbouwd waarom de uitbreiding van het bedrijventerrein planologisch aanvaardbaar is. Daarbij wordt onder andere ingegaan op het aspect milieu en geluid. Door reclamant wordt niet onderbouwd waarom en op welke manier de overlast zal plaatsvinden.

Feit is dat reclamanten om te komen en te gaan van en naar het centrum van Veldhoven een extra afstand zullen moeten afleggen van circa 700 meter (per fiets) extra af te leggen (met 4 extra bochten en 1 extra op- en afrit ten opzichte van de huidige situatie op De Run 6800). Dit belang is bekend en gewogen ten opzichte van het bedrijfsbelang van ASML zoals in de uitvoerige beschrijving hiervan in de toelichting bij het bestemmingsplan 'De Run 2018 ASML' beschreven. Het bedrijfsbelang van ASML, het hiermee samenhangend economisch en werkgelegenheidsbelang van de (Brainport) regio is hiertegen afgezet en op basis hiervan is aan het laatste belang voorrang toegekend.

In de huidige situatie kan worden vastgesteld, dat bij invulling van het ASML bedrijfsterrein, zoals dat mogelijk is op basis van het ter plaatse geldende bestemmingsplan 'De Run 2012 ASML' ook sprake zou zijn van auto- en vrachtwagenverkeer dat de bestaande fietspaden zou gaan kruisen. Als er geen nieuwe verkeersroute zou komen zou vanuit De Run 6800 zowel bij het westelijke alsook het oostelijke deel van het ASML bedrijfsterrein sprake zijn van op- en afritten. Bovendien heeft fietsverkeer op De Run 6800 ter plaatse te maken met een aansluiting van de Heiberg en aldus kruisend verkeer.

De uitvoering van de nieuwe verkeersstructuur wordt gekenmerkt door een voldoende brede rijbaan voor autoverkeer, alsmede een vrijliggend tweerichtingsfietspad. De omleidingsroute is bovendien een 30 km zone, zodat de snelheden aldaar beperkt zijn. Aldus ontstaat een verkeersstructuur die minimaal vergelijkbaar is dan hetgeen regulier in Veldhoven wordt aangelegd, waarmee ook in de spitsperioden sprake is van een voldoende veilige situatie.

Nu reclamanten in hun stellingname uitgaan van een onjuiste planvergelijking (zoals hiervoor uiteengezet) is ook de inhoudelijk niet nader gemotiveerde mening van reclamanten over de (kwaliteit van de) geluidsonderzoeken niet overtuigend. Vanuit de gemeente bestaat daarentegen geen reden om te twifelen aan deskundigheid en/of objectiviteit van het landelijk werkzaam bureau Peutz.

Door de gemeente wordt geborgd, dat de infrastructuur, leidingen, kabels, waarop de woning van reclamanten is aangesloten eigendom blijft van de nutsbedrijven, dat deze allen zullen worden omgelegd en in gemeentegrond blijven liggen en dat aldus sprake is van een ongestoorde levering van alle door deze leidingen aan te voeren voorzieningen.

De terechte vraag van reclamanten of gekeken is naar alternatieve oplossingen kan bevestigend worden beantwoord. Een alternatieve aansluiting op de Kempenbaan (de L variant) is onderzocht, doch de realisatie hiervan bleek onhaalbaar vanwege met name het ontbreken van de benodigde grondeigendom. Ook de aanleg van een tunnel onder de rijksweg A67 danwel het verdiept aanleggen, zodat de Runstraat open kan blijven, is onderzocht maar vanwege de benodigde ruimte voor een hellingbaan bleek deze ter plaatse van met name de Heiberg niet inpasbaar.

Aldus moet worden geconcludeerd dat het niet juist is dat in het onderhavige ontwerp-plan een volledige belangenafweging ontbreekt en alleen gekeken is naar de economisch/financiële belangen van ASML, waarbij met de belangen van reclamanten (en overige direct betrokkenen) geen rekening gehouden is. Voor de aanleg van de beperkte omleidingsroute wordt een fors deel van het bestaande ASML terrein gebruikt en de omrijtijd zowel per auto alsook per fiets is relatief beperkt te noemen en moet objectief gezien als aanvaardbaar worden beoordeeld, e.e.a. afgezet tegen het door ASML aangevoerde bedrijfsbelang als in de toelichting bij het bestemmingsplan 'De Run 2018 ASML' beschreven.

Indien men vreest voor financiële waardevermindering, dan is er de mogelijkheid tot het indienen van een verzoek bij de gemeente voor een tegemoetkoming in

eventuele planschade. Deze mogelijkheid staat open op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening, nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

2.5.3 Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

CONCEPT

2.6 Reclamant 6, gemeente Bergeijk

Brief ontvangen op 23 augustus 2018, gedateerd 22 augustus 2018, registratienummer 18.09867

2.6.1 Inhoud zienswijze

Het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Bergeijk - als reclamant - geeft aan dat door het onttrekken van De Run 6800 en het gebied te bestemmen als industriefunctie er een omrijdafstand van circa 800 meter ontstaat. Voor automobilisten is dat acceptabel, echter voor fietsende inwoners van Bergeijk vindt het College de omrijdafstand te groot als onderdeel van de kortste fietsroute naar Veldhoven (met name Maxima Medisch Centrum) en Eindhoven. Van deze route wordt ook veelvuldig gebruik gemaakt. Fietsen en fietsroutes staan hoog op de politieke agenda bij de politiek van de gemeente Bergeijk. Graag zouden wij vanuit Bergeijk een fietsverbinding creëren via Veldhoven, Maxima Medisch Centrum naar Eindhoven. Het onttrekken van De Runstraat 6800 en het bestemmen van het gebied als industriefunctie doet naar onze mening afbreuk aan de ambitie en politieke wensen van de gemeente Bergeijk.

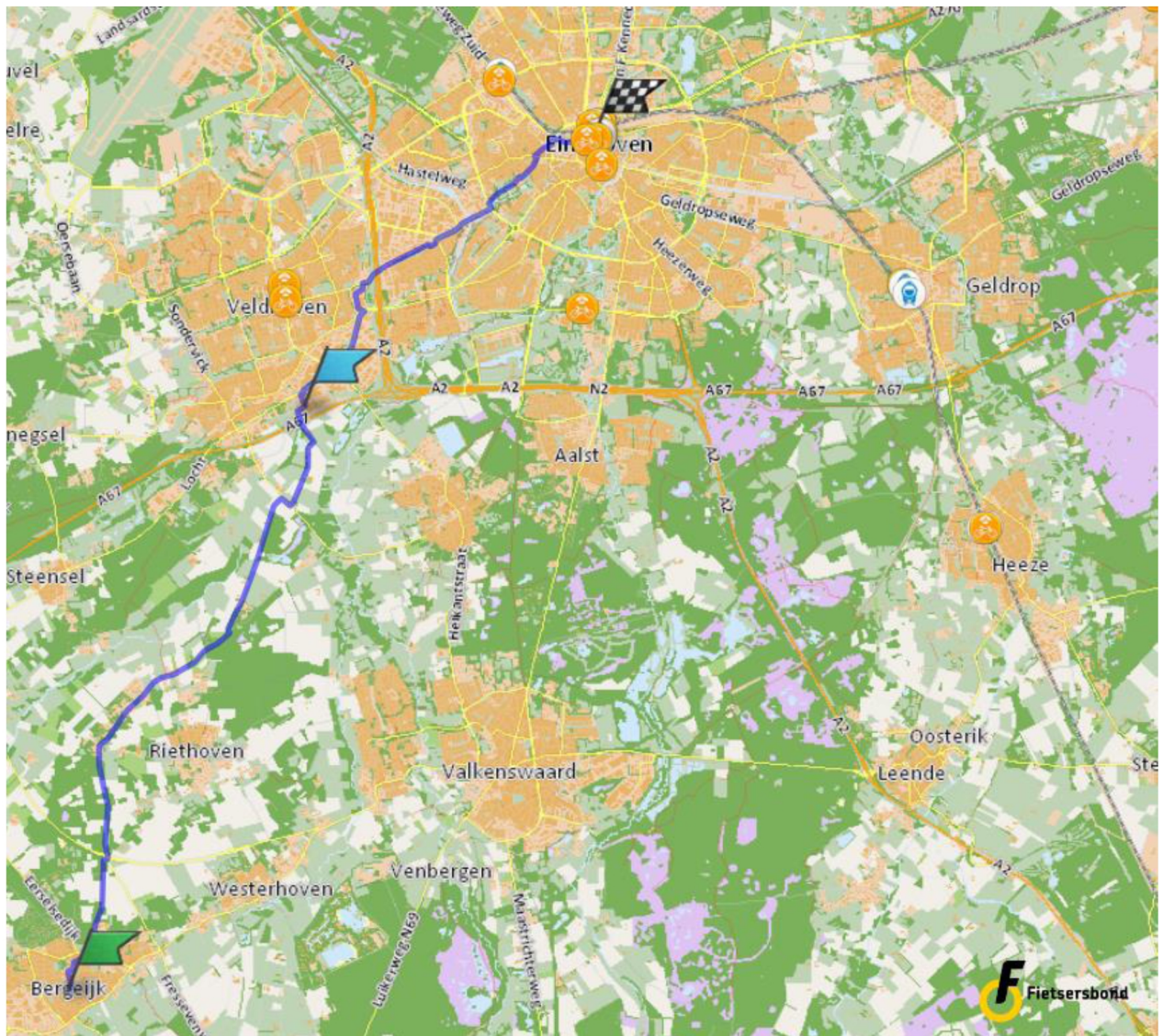
Graag gaan we met u in overleg om te bezien of er een oplossing te vinden is voor een fietsverbinding die ook de uitbreiding voor ASML mogelijk maakt.

2.6.2 Reactie gemeente

Op onderstaande afbeelding staat de aanbevolen fietsroute van centrum Bergeijk via het MMC Veldhoven naar het station van Eindhoven. Hieruit blijkt dat sprake is van een fietstijd van circa 1 uur en 4 minuten voor een afstand van ruim 19 km. Het omrijden van 700 meter op de fiets zal een minimale toename van de reistijd beteken.

Naar de mening van de gemeente blijft de voorgestelde route nog steeds een goede verbinding tussen Bergeijk en Eindhoven. Bovendien biedt het bestaande wegennet al voldoende alternatieven die een vrijwel gelijke afstand en reistijd hebben.

Er wordt geen afbreuk gedaan aan de ambitie en politieke wensen van de gemeente Bergeijk op het gebied van fietsverbindingen.



2.6.3 Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

2.7 Reclamant 1

Brief ontvangen op 23 augustus 2018, gedateerd 21 augustus 2018, registratienummer 18.09724

2.7.1 Inhoud zienswijze en reactie gemeente

Bovengenoemde brief is zowel een zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan alsmede tegen het ontwerpbesluit onttrekken van de weg aan de openbaarheid.

In deze brief wordt niet per onderdeel aangegeven of het gericht is tegen het bestemmingsplan of tegen het ontwerpbesluit. Voor de beantwoording van de brief geldt het gestelde hierboven onder 2.5.1 en 2.5.2.

2.7.2 Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het besluit onttrekken van de weg aan de openbaarheid.

3. Ambtshalve aanpassingen

3.1 Bestemmingsplan

De toelichting is op een aantal ondergeschikte delen tekstueel aangepast. Teven is bijlage 5 'Waterparagraaf uitbreiding Van der Sanden terrein, te Veldhoven, 2 juli 2018, kenmerk BG1207WATNT1805150855' op onderdelen aangepast.

3.2 Besluit onttrekken van de weg aan openbaarheid

Het gebied dat aan de openbaarheid wordt onttrokken is enigszins gewijzigd ten opzichte van de kaart die als bijlage bij het ontwerpbesluit ter inzage heeft gelegen. De kaart behorende bij het besluit is om deze reden aangepast.