

Raadsvoorstel

Vergadering d.d.	28 april 2015	Agendapunt:	12.	R 15-17
Datum B&W	10 maart 2015	Portefeuillehouder	CTÖ	
Document-nr	15.01925	Opsteller	bjoo01	

Onderwerp

Vaststelling bestemmingsplan herziening Afrit Veldhoven A67

Voorstel

1. de ingekomen zienswijze ontvankelijk te verklaren en niet over te nemen, zoals verwoord in de "Nota van zienswijzen en ambtshalve aanpassingen bestemmingsplan Herziening Afrit Veldhoven A67";
2. in te stemmen met de wijzigingen zoals verwoord in de "Nota van zienswijzen en ambtshalve aanpassingen bestemmingsplan Herziening Afrit Veldhoven A67"
3. het bestemmingsplan "Herziening Afrit A67", zowel analoog als digitaal gewijzigd vast te stellen overeenkomstig het ontwerpbestemmingsplan (NL.IMRO.0770.BPBafvldhva670040-ONTW), gedateerd 30 oktober 2014, met als ondergrond: grootschalige basiskaart (GBK) 2014-07-03 met inbegrip van de wijzigingen onder 2. De code zal na vaststelling zijn NL.IMRO.0770.BPBafvldhva670040-VAST.

Inleiding/aanleiding

In de huidige situatie is er structureel sprake van congestie op de Kempenbaan. Dit heeft alles te maken met de wegenstructuur in en rondom Veldhoven, waarbij de Kempenbaan fungeert als toevoeroute voor het bedrijventerrein De Run en een deel van de woongebieden van Veldhoven. Om de verkeersproblematiek in Veldhoven structureel op te lossen worden de volgende maatregelen getroffen:

- Reconstructie van de Kempenbaan, bestaande uit het opwaarderen van de weg tot 2x2 rijstroken.
- Een nieuwe aansluiting op de A67 waarbij de Kempenbaan via de Locht wordt aangesloten.
- Realisatie van de N69 tussen de Locht en de A67 en het realiseren van de aansluiting op de toekomstige N69.
- Realisatie van de verbinding op de nog te realiseren Zilverbaan.

De nieuwe aansluiting van de Kempenbaan op de A67 kan niet geheel op grondgebied van de gemeente Veldhoven gerealiseerd worden. Voor het realiseren van de oprit in zuidelijke richting is een stukje grond benodigd binnen de gemeentegrenzen van Eersel.

Deze aanpassing van de huidige weg past niet binnen het vigerende bestemmingsplan.

Wettelijk en/of beleidskader

Toekomstvisie 2030 gemeente Eersel

- Kernambitie B: aangesloten zijn op een wereldregio
 - Keuze voor bereikbaarheid als sleutel

Argumenten

1.1 De ingediende zienswijze is binnen de gestelde termijn ingediend.

De ingediende zienswijze is binnen de gestelde termijn ontvangen en ontvankelijk.

1.2 De ingediende zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan.

De ingediende zienswijze bevat geen argumenten waarop het bestemmingsplan aangepast moet worden.

2.1 de onderbouwing van het plan wordt verbeterd

Door de aanvulling van de bijlagen wordt de onderbouwing van het bestemmingsplan verbeterd. Hierdoor ontstaat er meer inzicht in de verkeerssituatie op dit moment en in het jaar 2030, als zowel de aansluiting op de A67 en de N69 zijn gerealiseerd.

De Natuurtoets en het "Compensatieplan en wijziging EHS-begrenzing" zijn verduidelijkt. Tevens is de uitwerking van de compensatieverplichting bij onder andere Groot Goor nader aangepast en onderbouwd en zijn de doelen voor inrichting en beheer per compensatiegebied toegevoegd, evenals de uitvoeringsperiode.

Alternatieven

Niet van toepassing.

Risico's

Niet van toepassing.

Financieel

Voor de planherziening zijn leges in rekening gebracht bij de gemeente Veldhoven.

Communicatie/Participatie

De communicatie/participatie is de verantwoordelijkheid van de gemeente Veldhoven. Het plan is verder op de wettelijke voorgeschreven wijze bekend gemaakt.

Planning

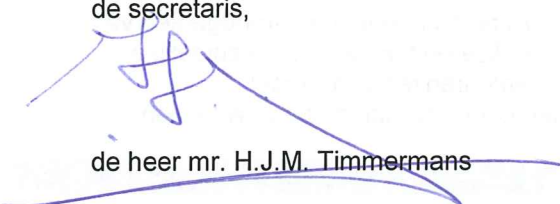
Na de vaststelling zal het plan ter inzage worden gelegd.

Bijlagen

1. Bestemmingsplan "Herziening Afrit Veldhoven A67"
2. Zienswijze Ontwerpbestemmingsplan Herziening Afrit Veldhoven A67
3. "Nota van zienswijzen en ambtshalve aanpassingen bestemmingsplan Herziening Afrit Veldhoven A67"

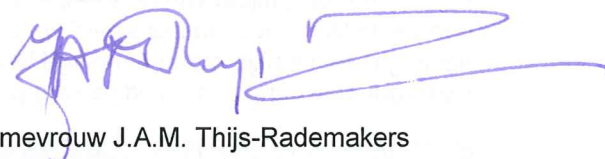
Eersel, 10 maart 2015

Burgemeester en wethouders van Eersel
de secretaris,



de heer mr. H.J.M. Timmermans

de burgemeester,



mevrouw J.A.M. Thijs-Rademakers

Raadsbesluit

R 15-17

De raad van de gemeente Eersel;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 10 maart 2015;

gelet op de Wet ruimtelijke ordening;

b e s l u i t :

1. de ingekomen zienswijze ontvankelijk te verklaren en niet over te nemen, zoals verwoord in de "Nota van zienswijzen en ambtshalve aanpassingen bestemmingsplan Herziening Afrit Veldhoven A67";
2. in te stemmen met de wijzigingen zoals verwoord in de "Nota van zienswijzen en ambtshalve aanpassingen bestemmingsplan Herziening Afrit Veldhoven A67"
3. het bestemmingsplan "Herziening Afrit A67", zowel analoog als digitaal gewijzigd vast te stellen overeenkomstig het ontwerpbestemmingsplan (NL.IMRO.0770.BPBafvldhva670040-ONTW), gedateerd 30 oktober 2014, met als ondergrond: grootschalige basiskaart (GBK) 2014-07-03 met inbegrip van de wijzigingen onder 2. De code zal na vaststelling zijn NL.IMRO.0770.BPBafvldhva670040-VAST.

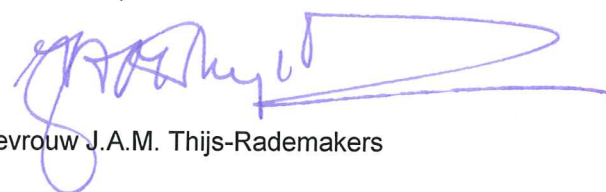
Aldus besloten in de openbare vergadering
van de raad van de gemeente Eersel
van 28 april 2015

De raad voornoemd
de griffier,



de heer H.J. Broekman

de voorzitter,



mevrouw J.A.M. Thijs-Rademakers



**Nota van zienswijzen en ambtshalve aanpassingen
bestemmingsplan “Herziening Afrit Veldhoven A67”**

Gemeente Eersel
team Ruimte afdeling Ontwikkeling
maart 2015
15.03761

ZIENSWIJZEN

Het ontwerpbestemmingsplan "Herziening Afrit Veldhoven A67" heeft op basis van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening vanaf 6 november 2014 gedurende zes weken ter inzage gelegen (en dus tot en met woensdag 17 december 2014).

De bekendmaking daarvan heeft plaatsgevonden op 5 november 2014 in de Staatscourant en de Hint, waarbij gewezen is op de mogelijkheid om naar keuze mondeling of schriftelijk een zienswijze in te dienen.

Tegen het ontwerpplan is binnen de termijn één schriftelijke zienswijze ingediend.

Een zienswijze is ingediend door:

1. de heer W. Boerman, Schoolstraat 49, 5561AH Riethoven.

De zienswijze is samengevat, maar wel volledig beoordeeld.

ZIENSWIJZE

1. de heer W. Boerman, Schoolstraat 49, 5561AH Riethoven

De zienswijze:

- a. De samenhang tussen de oplossingen in het ontwerpbestemmingsplan Kempenbaan-West en het Provinciaal Inpassingsplan (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 voldoende samenhang van en gelijktijdigheid tussen de plannen van de gemeenten Veldhoven en Eersel, 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 fijn stof 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 als gevolg van 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. Aanpassingen aan de A67 zijn onontkoombaar. Bij vaststelling van bestemmingsplannen dient duidelijk te zijn wanneer die aanpassingen plaats gaan vinden. Aanpassingen aan de A67 dienen voorafgaand aan de nieuwe aansluiting op de A67 plaats te vinden.

Ontvankelijkheid:

De zienswijze is ontvangen binnen de daarvoor gestelde termijn. De zienswijze is gelet daarop ontvankelijk.

Beoordeling:

- a. *Het gestelde dat de projecten ten behoeve van het PIP N69 en de aansluiting van de A67, zoals vertaald in de bestemmingsplannen Kempenbaan-West (vastgesteld door de gemeenteraad van Veldhoven op 17 maart 2015) en het voorliggende bestemmingsplan, los van elkaar zijn voorbereid en beoordeeld is niet juist. Over deze plannen heeft intensief overleg tussen de provincie en gemeente Veldhoven plaatsgevonden. Daarnaast heeft afstemming plaatsgevonden en zijn de gevolgen van alle plannen goed op elkaar afgestemd. Ook de procedures van de bestemmingsplannen en het Provinciaal Inpassingsplan lopen nagenoeg parallel. Zo is het Inpassingsplan 'Grenscorridor N69' op 31 oktober 2014 vastgesteld, heeft het ontwerpbestemmingsplan Kempenbaan-West vanaf die datum ter inzage gelegen en heeft voorliggend ontwerpbestemmingsplan vanaf 6 november 2014 ter inzage gelegen.*

De afstemming en uitwerking volgt bijvoorbeeld uit het feit dat in het MER "Kempenbaan en nieuwe aansluiting A67" varianten zijn onderzocht zonder én met realisering van de N69. Ook is vanuit de PIP N69 in de bijbehorende project-mer de aansluiting op de A67 in de effectbeschrijving en beoordeling meegenomen.

Het feit dat het tracé gesplitst is in drie aparte planologische plannen wil dus niet zeggen dat er geen afstemming heeft plaatsgevonden. De keuze om dit te splitsen in drie aparte plannen is dat de gemeente Veldhoven, ook zonder realisering van de N69, een aansluiting op de A67 wil realiseren en dat een klein gedeelte ten behoeve van deze aansluiting is gelegen op grondgebied in de gemeente Eersel. De aansluiting is van belang om de huidige verkeersproblematiek in Veldhoven goed op te kunnen lossen. Deze beleidslijn is al in het Verkeerscirculatieplan van de gemeente Veldhoven, 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. 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.*

Wel zal in voorliggend bestemmingsplan een extra bijlage worden opgenomen, namelijk de Verkeerstoets. Hierin zullen gegevens worden opgenomen om zo een duidelijker beeld van de huidige en toekomstige situatie te verkrijgen. Zo zullen de verkeersintensiteiten op de A67 worden weergegeven voor de situatie in 2030 met en zonder aantakking van de N69 (2030 plan, respectievelijk, 2030 plan+). Ook zal de huidige situatie (planjaar 2014) in de tabellen worden weergegeven.

Hierbij wordt benadrukt dat in het verkeersmodel alle economische ontwikkelingen op De Run en woningbouwontwikkelingen (bijvoorbeeld de Drie Dorpen¹) zijn meegenomen, evenals de autonome ontwikkelingen met betrekking tot het autoverkeer. Omdat het nog niet zeker is dat al deze economische ontwikkelingen / uitbreidingen ook daadwerkelijk zullen worden uitgevoerd, is er sprake van een worstcase benadering.

- c. *In de Passende Beoordeling (bijlage 6 van het ontwerpbestemmingsplan) 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.*

¹ De Drie Dorpen (Huysackers, Schootackers en Bosackers) vormen met ongeveer 1.500 woningen de grootste woningbouwlocatie binnen Zilverackers in Veldhoven-west.

- d. *Uit de toegevoegde verkeersstoets (zie gemeentelijke reactie sub b) 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.*

Ten overvloede wordt hier nog wel bij opgemerkt dat deze opmerkingen eigenlijk geen betrekking hebben op het voorliggende bestemmingsplan, maar met name gericht zijn op het ontwerpbestemmingsplan 'Kempenbaan-West' van de gemeente Veldhoven. Het wel of niet plaatsen van verkeerslichten bij de Locht heeft immers geen betrekking op voorliggend bestemmingsplan.

- 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. *Uit de verkeersmodelberekeningen volgt 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. *Zie de gemeentelijke reactie onder sub b. Daarnaast is het van belang dat de procedure van voorliggend bestemmingsplan 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.

Voorstel:

De zienswijze niet overnemen en het bestemmingsplan niet aanpassen.

AMBTELIJKE AANPASSINGEN

De volgende aanpassingen zorgen voor een verbetering van het bestemmingsplan:

- a Er zal een Verkeerstoets als bijlage bij het bestemmingsplan worden opgenomen om zo meer inzicht te geven in de verkeerssituatie in de huidige situatie (2014), na aansluiting van de A67 (planjaar 2030) en na aansluiting N69 (planjaar 2030).
- b De in bijlagen 3 en 4 opgenomen rapporten zijn op ondergeschikte punten aangepast. Zo is onder andere verduidelijkt dat de compensatie voor de aantasting van de EHS als gevolg van voorliggend bestemmingsplan is meegenomen in de compensatielocatie Groot Goor. Daarnaast is de uitwerking van de compensatieverplichting bij onder andere Groot Goor nader aangepast en onderbouwd en zijn de doelen voor inrichting en beheer per compensatiegebied toegevoegd, evenals de uitvoeringsperiode. Voornoemde wijzigingen zijn daar waar nodig ook verwerkt in de Natuurtoets (bijlage 3). 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.