

Notitie (Nota) van beantwoording zienswijzen (anoniem)

Ontwerpbestemmingsplan
'Kempenbaan – Oost 2020'

Gemeente Veldhoven
Mei 2021

1. Aanleiding bestemmingsplan

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

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

Voorliggend bestemmingsplan 'Kempenbaan-Oost 2020' is opgesteld om de reconstructie van de Kempenbaan-Oost, inclusief de overige verkeerskundige maatregelen die hiermee samenhangen op Veldhovens grondgebied planologisch mogelijk te maken. Voor het gedeelte dat ligt binnen de gemeentegrenzen van Eindhoven is tegelijkertijd een apart bestemmingsplan opgesteld, te weten 'Kempenbaan-Oost'. Beide bestemmingsplannen volgen een apart planologisch traject, maar zijn wel integraal op elkaar afgestemd.

Bijgaande notitie van beantwoording van zienswijzen richt zich op het bestemmingsplan 'Kempenbaan-Oost 2020' voor Veldhoven.

2. Stukken ter inzage

De ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan 'Kempenbaan – Oost 2020' is op 9 september 2020 bekendgemaakt via een publicatie in de Staatscourant en het Gemeentenieuws in het Veldhovens Weekblad.

Het ontwerpbestemmingsplan met de daarbij horende stukken hebben van donderdag 10 september 2020 tot en met woensdag 21 oktober 2020, voor zes weken ter inzage gelegen in het gemeentehuis van Veldhoven. Naast deze terinzagelegging was (en is) het ontwerpbestemmingsplan digitaal te raadplegen via de websites www.ruimtelijkeplannen.nl en www.veldhoven.nl. Tevens heeft er tijdens deze termijn een informatiebijeenkomst plaats gevonden in Veldhoven. Tijdens de 6 weken kon een ieder zijn of haar zienswijze geven op het bestemmingsplan. Er zijn op het bestemmingsplan meerdere zienswijzen ingediend.

Naast bovengenoemd bestemmingsplan heeft ook het bestemmingsplan voor het gedeelte op het grondgebied van Eindhoven 'Kempenbaan-Oost' ter inzage gelegen. Tegen dit bestemmingsplan is 1 zienswijze ingediend, die later is ingetrokken. Er wordt op dit bestemmingsplan niet verder in deze notitie ingegaan.

Tot slot heeft tegelijkertijd ook het concept definitief ontwerpplan 'Kempenbaan Oost' ter inzage gelegen op grond van de gemeentelijke inspraakverordening. Dit plan gaat over de nadere technische uitwerkingstekeningen van alle noodzakelijke werkzaamheden. Het ontwerpplan is een nadere uitwerking van beide bovengenoemde bestemmingsplannen. Op het ontwerpplan zijn tevens meerdere zienswijzen ingediend.

Ontvankelijkheid

Zoals hierboven genoemd hebben alle 3 de plannen gelijktijdig ter inzage gelegen voor het indienen van een zienswijze. Echter, de juridische grondslag voor het indienen van de plannen is verschillend. Voor een bestemmingsplan is de grondslag de Wro. Na vaststelling is er de mogelijkheid tot het indienen van beroep bij de Raad van State. Voor het concept definitief ontwerpplan is de grondslag de gemeentelijke inspraakverordening van Veldhoven. Er is tegen vaststelling van het ontwerpplan geen mogelijkheid tot het indienen van beroep.

Een deel van de zienswijzen op het concept definitief ontwerpplan kunnen ook worden opgevat als een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan 'Kempenbaan-Oost 2020'. Ambtshalve en ten overvloede is daarom de beantwoording van dit deel van de zienswijzen op het concept definitief ontwerpplan, ook opgenomen in deze voorliggende nota van beantwoording op het ontwerpbestemmingsplan 'Kempenbaan-Oost 2020', zodat eventuele beperkingen van beroepsmogelijkheden voor deze indieners van een zienswijze wordt voorkomen.

Alle ingediende zienswijzen zijn op de juiste manier ingediend binnen de daartoe gestelde termijn en dus ontvankelijk.

3. Ingediende zienswijzen

3.1. Indieners zienswijzen

Tijdens de termijn van terinzaglegging zijn de onderstaande zienswijzen ingediend:

Reclamant 1, registratienummer [20.16174](#)

Reclamant 2, registratienummer [20.16399](#)

Reclamant 3, registratienummer [20.16248](#)

Reclamant 4, registratienummer [20.16341](#)

Reclamant 5, registratienummer [20.16500](#)

Reclamant 6, registratienummer [20.16202](#)

Reclamant 7, registratienummer [20.18622](#)

Zienswijzen gericht op Ontwerpplan 'Kempenbaan-Oost' en ambtshalve en ten overvloede hier tevens opgevat als een zienswijze op ontwerpbestemmingsplan 'Kempenbaan-Oost 2020':

Reclamant 8, registratienummer [20.16381](#)

Reclamant 9, registratienummer [20.16918](#)

Reclamant 10, registratienummer [mb2008943](#)

Reclamant 11, registratienummer [20.16342](#)

Reclamant 12, registratienummer [20.16453](#)

Reclamant 13 en 14, registratienummers [20.16094](#) en [20.16343](#)

4. Reactie op ingediende zienswijzen

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

4.1. Zienswijzen

4.1.1 Reclamant 1, registratienummer 20.16202

4.1.2 Inhoud zienswijze

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

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

Reclamant is van mening dat uit onderstaande tabel blijkt dat het verschil exact 2 dB lager uitvalt dan dat volgens de calculatie zou moeten zijn (geel gemarkeerde getallen).

Omgeving	Stedenbouwkundige situatie na artikel 1 Wgh	Eerder vastgestelde hogere waarde in dB(A)	Eerder vastgestelde hogere waarde in dB	(alleen voor woningen) Eerder hogere waarde vastgesteld ingevolge art. 8.1.4.2 Wgh - c 9-19917 (o.p. lang vakwees)	Eerder hogere waarde >48 dB vastgesteld (b.v. Experimenten- Pruittmest)?	10 toetspunt	Hoogte in m boven maaiveld	Geluidbelasting 1996 in dB(A)	1 jaar voorwaart in dB(A)	1 jaar voorwaart in dB	Ten hoogste toelaatbare geluidbelasting in dB	Maximaal toegestane hogere waarde in dB	10 jaren na opstelling in dB	toezicht	Totale geluidbelasting b.v. v. ten hoogste toelaatbare geluidbelasting in dB	Rekenwaarde-effect Wgh (0-10 lang vakwees)	10 jaren na opstelling met geplande maatregel in dB	Wat te stellen hogere waarde in dB
Provincialeweg 122 Veldhoven [10]	stedelijk					TP-1051_C	7,5			50,88	51	56	50,57		-0,31			
Provincialeweg 122 Veldhoven [12]	stedelijk					TP-1052_A	1,5	43,65	48	53	43,74		0,00					
Provincialeweg 122 Veldhoven [12]	stedelijk					TP-1052_B	4,5	53,24	53	58	53,38		0,14					
Provincialeweg 122 Veldhoven [12]	stedelijk					TP-1052_C	7,5	53,36	53	58	53,49		0,13					
Provincialeweg 122 Veldhoven [2]	stedelijk					TP-1054_A	1,5	55,93	56	61	56,10		0,17					
Provincialeweg 122 Veldhoven [3]	stedelijk					TP-1055_A	1,5	52,32	52	57	52,58		0,26					
Provincialeweg 122 Veldhoven [6]	stedelijk					TP-1056_A	1,5	53,18	53	58	53,37		0,19					
Provincialeweg 122 Veldhoven [6]	stedelijk					TP-1056_B	4,5	53,39	53	58	55,53		0,14					
Provincialeweg 122 Veldhoven [6]	stedelijk					TP-1056_C	7,5	56,08	56	61	56,21		0,13					
Provincialeweg 124 Veldhoven [1]	stedelijk					TP-1057_A	1,5	52,61	53	58	52,80		0,19					
Provincialeweg 124 Veldhoven [1]	stedelijk					TP-1057_B	4,5	53,11	53	58	53,29		0,18					
Provincialeweg 124 Veldhoven [1]	stedelijk					TP-1057_C	7,5	56,41	56	61	56,53		0,12					
Provincialeweg 124 Veldhoven [2]	stedelijk					TP-1058_A	1,5	56,11	56	61	56,27		0,16					
Provincialeweg 124 Veldhoven [3]	stedelijk					TP-1059_A	1,5	43,57	48	53	44,83		0,00					
Provincialeweg 124 Veldhoven [3]	stedelijk					TP-1059_B	4,5	50,12	50	55	50,60		0,48					
Provincialeweg 124 Veldhoven [3]	stedelijk					TP-1059_C	7,5	51,89	52	57	52,13		0,24					
Provincialeweg 124 Veldhoven [4]	stedelijk					TP-1060_A	1,5	49,24	49	54	48,78		-0,46					
Provincialeweg 124 Veldhoven [4]	stedelijk					TP-1060_B	4,5	49,33	49	54	49,15		-0,18					
Provincialeweg 124 Veldhoven [4]	stedelijk					TP-1060_C	7,5	50,62	51	56	50,49		-0,13					
Provincialeweg 124 Veldhoven [5]	stedelijk					TP-1061_A	1,5	51,44	51	56	51,59		0,15					
Provincialeweg 124 Veldhoven [5]	stedelijk					TP-1061_B	4,5	52,27	52	57	52,46		0,19					
Provincialeweg 124 Veldhoven [5]	stedelijk					TP-1061_C	7,5	53,28	53	58	53,46		0,18					
Provincialeweg 126 Veldhoven [2]	stedelijk					TP-1062_A	1,5	49,41	49	54	49,63		0,22					
Provincialeweg 126 Veldhoven [2]	stedelijk					TP-1062_B	4,5	51,24	51	56	51,41		0,17					
Provincialeweg 126 Veldhoven [3]	stedelijk					TP-1063_A	1,5	53,08	53	58	53,23		0,15					
Provincialeweg 126 Veldhoven [3]	stedelijk					TP-1063_B	4,5	53,36	53	58	55,51		0,15					
Provincialeweg 126 Veldhoven [4]	stedelijk					TP-1064_A	1,5	57,39	57	62	57,55		0,16					
Provincialeweg 126 Veldhoven [4]	stedelijk					TP-1064_B	4,5	58,32	58	63	58,48		0,16					
Provincialeweg 126 Veldhoven [5]	stedelijk					TP-1065_A	1,5	53,48	53	58	55,64		0,16					
Provincialeweg 126 Veldhoven [5]	stedelijk					TP-1065_B	4,5	53,49	53	58	55,64		0,15					
Provincialeweg 126 Veldhoven [6]	stedelijk					TP-1066_A	1,5	55,81	56	61	56,01		0,20					
Provincialeweg 126 Veldhoven [6]	stedelijk					TP-1066_B	4,5	56,35	56	61	56,54		0,19					
Provincialeweg 126 Veldhoven [8]	stedelijk					TP-1068_A	1,5	53,07	53	58	53,18		0,11					
Provincialeweg 126 Veldhoven [8]	stedelijk					TP-1068_B	4,5	52,92	53	58	53,05		0,13					
Provincialeweg 126 Veldhoven [9]	stedelijk					TP-1069_A	1,5	41,54	48	53	41,04		0,00					
Provincialeweg 126 Veldhoven [9]	stedelijk					TP-1069_B	4,5	43,04	48	53	42,78		0,00					
Provincialeweg 130 Veldhoven [1]	stedelijk					TP-1070_A	1,5	49,45	49	54	49,52		0,07					
Provincialeweg 130 Veldhoven [1]	stedelijk					TP-1070_B	4,5	51,09	51	56	51,20		0,11					
Provincialeweg 130 Veldhoven [2]	stedelijk					TP-1071_A	1,5	52,53	53	58	52,64		0,11					
Provincialeweg 130 Veldhoven [2]	stedelijk					TP-1071_B	4,5	53,46	53	58	55,59		0,13					

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

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

4.1.3 Reactie gemeente

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

In december 2020 is geconcludeerd dat in het akoestisch rapport van augustus 2020 geen rekening is gehouden met een eerdere aanpassing van het Reken- en Meetvoorschrift 2012. Deze aanpassing had een effect op de rekenresultaten bij wegen van 70 km/uur en meer, zoals de Kempenbaan. Volgens dit Reken- en Meetvoorschrift moet bij een geluidbelasting van 57 dB een aftrek van 4 dB worden

toegepast en bij een geluidbelasting van 58 dB of meer een aftrek van 2 dB. Bij woningen waarop de geluidbelasting in de praktijk slechts beperkt werd verhoogd, kon hierdoor rekenkundig (door het moeten toepassen van een andere aftrek) toch een aanzienlijk hogere geluidbelasting ontstaan. Dit kon tot gevolg hebben dat woningen waarbij de geluidbelasting beperkt (enkele tienden van een dB) werd verhoogd, rekenkundig toch sprake was van een verhoging van meer dan 1,5 dB en dus van een reconstructie effect in de zin van de Wet geluidhinder. Dit was hoogstwaarschijnlijk niet wat de wetgever met de aanpassing had bedoeld.

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

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

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

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

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

4.1.4 Conclusie

Bestemmingsplan

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

Ontwerp

Ambtshalve wordt het ontwerpplan 'Kempenbaan Oost' op een onderdeel aangepast, inhoudende dat op een aantal wegvlakken van de Kempenbaan stil asfalt wordt gerealiseerd. Deze wijziging ziet niet toe op het ontwerpbestemmingsplan.

4.2.1 Reclamant 2, registratienummer 20.16399

4.2.2 Inhoud zienswijze

Onbehoorlijk bestuur

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

Gebrekkige communicatie/overleg door initiatiefnemer met belanghebbenden

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

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

Leefbaarheid / afbreuk leefomgeving

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

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

Geluidhinder/niet voldoen aan geluidsrichtlijnen

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

Lichtoverlast

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

Wateroverlast/afwatering

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

Kwaliteit van wonen

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

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

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

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

Afsluiting

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

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

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

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

4.2.3 Reactie gemeente

Onbehoorlijk bestuur

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

Gebrekkige communicatie/ overleg door initiatiefnemer met belanghebbende

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

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

Leefbaarheid / afbreuk leefomgeving

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

Hiertegenover staat een betere toegankelijkheid van voor wandelaar en fietser. De nieuw te ontwikkelen ongelijkvloerse kruising (ministation) biedt voor wandelaars en fietsers een vriendelijke onderdoorgang van de Kempenbaan. Het gebied aan de Gender (achter 't Techniekhuis/ Run 2000) wordt beter bereikbaar en kan hierdoor onderdeel vormen van een ommetje. In het ontwerp voor Kempenbaan-Oost is er rekening mee gehouden dat in een later stadium een wandelpad langs de Gender kan worden doorgetrokken.

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

Geluidhinder/niet voldoen aan geluidsrichtlijnen

De geluidbelasting zal ten gevolge van de fysieke wijziging nergens met meer dan 1 dB toenemen. De geluidbelasting ten gevolge van de Provincialeweg en Oranje Nassaulaan (die in het onderzoek zijn beschouwd als één doorlopende weg) neemt af door het wegnemen van de verbinding tussen de Provincialeweg en de Run 1100 / Kempenbaan. Om het effect van de wijziging van de wegen op de geluidbelasting in kaart te brengen, is de geluidbelasting in de huidige situatie (2020) vergeleken met de toekomstige geluidbelasting (2032). De verkeersintensiteiten zijn aangeleverd door het bedrijf Bonotraffics. De prognoses zijn toegelicht in de rapportage

“Kempenbaan-Oost – Verkeersberekening BBMA-model t.b.v. milieuonderzoek” met datum 3 april 2020. Hierin is rekening gehouden met het verkeer in de plansituatie en de autonome groei.

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

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

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

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

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

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

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

Lichtoverlast

Wat betreft het aspect lichtoverlast wordt opgemerkt dat aan de voorzijde van de woning van reclamant (Provincialeweg) geen nieuwe lichtpunten zijn voorzien. Vanuit de Kempenbaan leidt het eventueel plaatsen van nieuwe lichtpunten niet tot significante lichthinder. Enerzijds vanwege de afstand van het perceel van reclamant tot de weg, anderzijds omdat de woning (en tuin van reclamant) worden afgeschermd van de weg door een bomenrij. Een definitief lichtplan zal nog gemaakt worden en maakt nu geen onderdeel uit van het ontwerpbestemmingsplan danwel het ontwerpplan.

Wateroverlast/afwatering

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

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

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

Kwaliteit van wonen

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

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

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

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

Afsluiting / onbehoorlijk bestuur

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

4.2.4 Conclusie

Bestemmingsplan

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

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

Ontwerpplan

Ambtshalve wordt het ontwerpplan op een onderdeel aangepast, inhoudende dat op een aantal wegvlakken van de Kempenbaan stil asfalt wordt gerealiseerd. Deze wijziging ziet niet toe op het ontwerpbestemmingsplan.

4.3.1 Reclamant 3, registratienummer 20.16248

4.3.2 Inhoud zienswijze

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

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

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

4.3.3 Reactie gemeente

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

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

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

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

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

Los van deze ingediende zienswijze (en ook andere zienswijzen in deze nota die gaan over het aspect geluid), is ambtshalve nader gekeken naar het huidige woon- en leefklimaat voor de woningen nabij de Kempenbaan. Er is onderzocht wat er binnen dit project

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

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

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

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

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

4.3.4 Conclusie

Bestemmingsplan

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

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

Ontwerpplan

Ambtshalve wordt het ontwerpplan op een onderdeel aangepast, inhoudende dat op een aantal wegvlakken van de Kempenbaan stil asfalt wordt gerealiseerd. Deze wijziging ziet niet toe op het ontwerpbestemmingsplan.

4.4.1 Reclamant 4, registratienummer 20.16341

4.4.2 Inhoud zienswijze

Reclamant geeft aan dat in paragraaf 4.5 van de toelichting van het bestemmingsplan ten onrechte wordt geconcludeerd dat er geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Reclamant vindt het ongeloofwaardig dat wordt geconcludeerd dat de geluidbelasting niet toeneemt met meer dan 2 dB en is van mening dat uit de data blijkt dat dit wel het geval is. Reclamant stelt op basis daarvan dat de gemeente Veldhoven maatregelen had moeten overwegen en vraagt de gemeente maatregelen toe te passen in het ontwerp. Daarnaast stelt reclamant dat er is gerekend met een verkeerde bodemfactor, wat zou zorgen voor een onderschatting van de werkelijke geluidsdruk.

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

4.4.3 Reactie gemeente

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

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

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

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

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

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

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

4.4.4 Conclusie

Bestemmingsplan

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

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

Ontwerpplan

Ambtshalve wordt het ontwerpplan op een onderdeel aangepast, inhoudende dat op een aantal wegvlakken van de Kempenbaan stil asfalt wordt gerealiseerd. Deze wijziging ziet niet toe op het ontwerpbestemmingsplan.

4.5.1 Reclamant 5, registratienummer 20.16500

4.5.2 Inhoud zienswijze

Het Waterschap maakt een algemene opmerking over het vergroten van 2 duikers in het plangebied en de ambitie om al het regenwater afkomstig van verhard oppervlak niet meer te lozen op het rioolstelsel maar te bergen in het project/plangebied.

Het Waterschap vraagt om de beoogde waterberging planologisch te borgen middels een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan.

Daarnaast constateert het Waterschap dat de beschermingszone van 5 meter langs de a-watergangen niet overal correct op de verbeelding staat.

Het Waterschap verzoekt om een rioolwaterleiding met beschermingszone (van 15 meter/2 x 7.5 meter) op te nemen in het bestemmingsplan.

Tot slot verzoekt het Waterschap om een tweetal zaken in de regels toe te voegen:

- bij artikel 5.1 (Water) de bestemmingsomschrijving aan te vullen met '*het behoud, herstel en/of ontwikkeling van natuurvriendelijke oevers*' omdat de Gender deze inrichtingsopgave heeft.
- Regels opnemen voor de bescherming van de vrijvalleiding en zijn beschermingszone.

4.5.3 Reactie gemeente

Over de twee algemene opmerkingen over de duikers en het bergen van regenwater, wordt apart overleg gevoerd met het Waterschap. In deze nota wordt hier verder niet inhoudelijk op ingegaan, omdat deze opmerkingen niet direct het bestemmingsplan raken.

Het Waterschap vraagt om een algemene voorwaardelijke verplichting voor waterberging. De gemeente is eigenaar van de gronden waarop de waterberging is voorzien. De ligging van de waterberging is afgestemd met het waterschap. Het ontwerp en de waterhuishoudkundige invulling van de waterberging gaat in afstemmen met het waterschap. Er is om deze reden geen noodzaak om een algemene voorwaardelijke verplichting voor de waterberging in de regels van het bestemmingsplan op te nemen.

Het waterschap constateert dat de beschermingszone van 5 meter van de a-watergangen niet overal correct op de verbeelding staat. Dit is correct. De verbeelding zal hierop worden aangepast voor wat betreft het grondgebied van de gemeente Veldhoven.

De transportrioolleiding en de daarbij behorende zone waren niet eerder opgenomen omdat de tekeningen niet digitaal beschikbaar waren. De leiding en de daarbij horende zone zullen alsnog op de verbeelding worden opgenomen, voor zover het betreft het grondgebied van de gemeente Veldhoven, waarbij een breedte wordt gehanteerd van 2 x 7,5 meter.

Ten aanzien van de 2 aspecten van de regels:

- Artikel 5.1 wordt aangevuld met de verzochte zinsnede in de bestemmingsomschrijving te weten *'het behoud, herstel en/of ontwikkeling van natuurvriendelijke oevers'*
- In de regels van het bestemmingsplan zullen regels over de bescherming van de vrijverval leiding en de bijhorende beschermingszone worden opgenomen overeenkomstig het verzoek van het Waterschap.

4.5.4 Conclusie

Het plan wordt aangepast in de zin dat: de beschermingszone van de a-watergangen wordt aangepast en de rioolleiding en bijbehorende beschermingszones zijn opgenomen op de verbeelding van het bestemmingsplan 'Kempenbaan-Oost 2020'. Tevens wordt artikel 5.1 aangepast met de verzochte zinsnede in de bestemmingsomschrijving en worden er regels opgenomen over de vrijverval leiding en de bijhorende beschermingszone.

4.6.1 Reclamant 6, registratienummer 20.16202

4.6.2 Inhoud zienswijze

Reclamant merkt op dat de woonhuizen op de Run 2100 (2190/2192/2194/2196) via een zijpad langs De Run 2196 zijn ontsloten. Reclamant wenst dat deze achtertuinen van de betreffende percelen ontsloten blijven.

4.6.3 Reactie gemeente

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

4.6.4 Conclusie

Bestemmingsplan

De aanleg van een inritconstructie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Ontwerpplan

Reclamant heeft dit aspect ook ingebracht als zienswijze op het ontwerpplan. Dit plan zal hierop worden aangepast. Dit antwoord is opgenomen in de notitie van beantwoording zienswijzen ontwerpplan 'Kempenbaan-Oost'.

4.7.1 Reclamant 7, registratienummer 20.18622

4.7.2 Inhoud zienswijze

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

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

4.7.3 Reactie gemeente

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

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

Reclamant stelt voor om te onderzoeken of De Run 1000 niet via de Croy ontsloten kan worden in plaats van de Kempenbaan. Om het kruispunt Kempenbaan – De Run 1000 te onlasten gaan wij al de retourbypass aanleggen. Hierdoor hoeft een groot deel van de verkeersstroom niet meer over het kruispunt Kempenbaan – De Run 1000. Wij hebben onderzocht of het overige verkeer via Croy ontsloten kan worden. Wij vinden de route over Croy niet logisch. De Run 1000 maakt onderdeel uit van het bedrijventerrein 'De Run'. Dit

hele bedrijventerrein wordt via de Kempenbaan ontsloten. Als wij de ontsluiting van De Run 1000 via Croy zouden laten verlopen dan komt onder meer de vindbaarheid in het geding en kan onnodig zoekverkeer optreden. Zoekverkeer is vaak onveilig omdat dit verkeer meestal onzeker en onvoorspellend rijgedrag vertoont. Daarnaast belast dit andere kruispunten, zoals het kruispunt de Karel de Grotelaan – Bouvigne extra, waardoor daar problemen kunnen optreden. Tot slot is de gemeente Eindhoven wegbeheerder en eigenaar van een groot deel van bovengenoemde wegen. De gemeente Eindhoven heeft in een eerder stadium al laten weten dit geen goed voorstel te vinden, mede op basis van eerder genoemde redenen.

4.7.4 Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing aan het bestemmingsplan.

Zienswijze gericht op Ontwerpplan 'Kempenbaan-Oost' en ambtshalve mede opgevat als een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan 'Kempenbaan-Oost 2020'

4.8.1 Reclamant 8, registratienummer 20.16381

4.8.2 Inhoud zienswijze

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

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

4.8.3 Reactie gemeente

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

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

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

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

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

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

4.8.4 Conclusie

Bestemmingsplan

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

Ontwerpplan

Ambtshalve wordt het ontwerpplan op een onderdeel aangepast, inhoudende dat op een aantal wegvlakken van de Kempenbaan stil asfalt wordt gerealiseerd. Deze wijziging ziet niet toe op het ontwerpbestemmingsplan.

4.9.1 Reclamant 9, registratienummer 20.16918

4.9.2 Inhoud zienswijze

Geluid

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

Reclamant geeft aan dat er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en is van mening dat in paragraaf 4.5 “Geluid” van de toelichting van het bestemmingsplan ten onrechte geconcludeerd is dat er voor de fysieke aanpassingen aan de

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

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

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

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

4.9.3 Reactie Gemeente

Geluid

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

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

In april 2021 is het Reken- en Meetvoorschrift 2012 op dit onderdeel door het Ministerie aangepast en is het ongewenste effect van de aanpassing teruggedraaid. Door deze aanpassing is het rapport van 10 augustus vorig jaar met terugwerkende kracht correct en blijven

de rekenresultaten voor geluid ongewijzigd. Er blijft derhalve geen sprake van een reconstructie op basis van de Wet geluidhinder, omdat de geluidsbelasting niet meer toeneemt dan 2dB ten opzichte van de huidige situatie.

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

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

4.9.4 Conclusie

Bestemmingsplan

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

Ontwerp

De zienswijze leidt niet tot aanpassingen aan het ontwerpplan.

Ambtshalve wordt het ontwerpplan 'Kempenbaan Oost' op een onderdeel aangepast, inhoudende dat op een aantal wegvlakken van de Kempenbaan stil asfalt wordt gerealiseerd. Deze wijziging ziet niet toe op het ontwerpbestemmingsplan.

4.10.1 Reclamant 10, registratienummer mb2008943

4.10.2 Inhoud zienswijze

Zienswijze op proces

Reclamant geeft aan dat de plannen voor het project Kempenbaan Oost voor het eerst zijn gepresenteerd op 19 januari 2019 in het Techniekhuis te Veldhoven. De plannen van het concept definitief ontwerp zijn op 23 september 2020 in het Mikrocentrum in Veldhoven gepresenteerd. Reclamant geeft aan in de tussentijd onvoldoende op de hoogte te zijn gehouden van de plannen. Tijdens de inzage termijn van onder andere het ontwerpplan Kempenbaan Oost, heeft een gesprek plaatsgevonden tussen verschillende partijen waaronder

reclamant en de Gemeente Veldhoven. Tijdens dit gesprek zijn door de gemeente Veldhoven een drietal documenten verstrekt. Uit deze documenten blijkt hoe tot de afweging is gekomen om het fietspad aan de westzijde van De Run 1000 in het ontwerp op te nemen. Reclamant vraagt extra tijd om de drie aanvullende documenten te beoordelen. De documenten die door de Gemeente Veldhoven zijn verstrekt zijn:

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

Zienswijze op inhoud

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

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

4.10.3 Reactie Gemeente

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

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

Zienswijze op inhoud

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

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

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

Dit tweede deel is in de ontvangen zienswijze juist minder zwaarwegend beschouwd door indieners van de zienswijze en zodoende ook niet uitgebreid meegenomen in deze beantwoording. Geconcludeerd kan worden dat voor het tweede deel, met een aantal ontwerpaanpassingen en nadere onderbouwing van de bevindingen, dit deel veilig kan worden ingericht. Tevens is het de bedoeling dat de doorgaande fietsers de vrijliggende fietsstructuur volgen (van en naar de Julianastraat). Hierdoor rijden straks over het tweede deel van De Run 1000 aanmerkelijk minder fietsers dan over het eerste deel van De Run 1000. Wij willen de doorgang voor fietsers naar het tweede deel van De Run 1000 ook niet optimaal faciliteren, omdat dit sluipfietsverkeer kan opleveren.

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

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

met behulp van een middenberm.

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

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

Om de toekomst van bedrijventerrein De Run en Veldhoven in zijn algemeenheid bereikbaar te houden, is inzetten op een duurzame vervoerswijze als de fiets, noodzaak. Er is een mobiliteitsopgave in Brainportregio Eindhoven in de toekomst aanwezig. Uit diverse onderzoeken is namelijk gebleken dat bijvoorbeeld de Randweg N2/A2 rond 2030 flinke filevorming gaat kennen. De ambitie is om een toename in het fietsverkeer te krijgen en een kleinere toename in het autoverkeer. Bij het Maatregelenpakket De Run, een samenwerking gesloten in 2019 tussen het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat, provincie Noord-Brabant, gemeenten Eindhoven en Veldhoven en ASML- om de bereikbaarheid van bedrijventerrein De Run te verbeteren, is een ambitie gesteld om het fietsverkeer van en naar De Run de komende jaren te verbeteren. Het gaat om het veranderen van de modal split van 23% fietsaandeel in 2020 naar circa 32% in 2025 en daarna naar 35%. Een van de maatregelen om dit hogere fietsaandeel te kunnen halen, is het aantrekkelijker maken van de fietsroute over De Run 1100 vanuit grofweg de Hovenring naar de Snelfietsroute bij De Run 4200. Door de maatregelen uit het Maatregelenpakket blijft het bedrijventerrein De Run (met het ziekenhuis MMC en ASML) bereikbaar voor alle vervoerswijzen, nu en in de toekomst. En blijft er ruimte voor economische ontwikkelingen op De Run.

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

4.10.4 Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

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

4.11.1 Reclamant 11, registratienummer 20.16342

4.11.2 Inhoud zienswijze

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

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

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

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

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

4.11.3 Reactie gemeente

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

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

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

Reclamant geeft aan zorgen te hebben over het grondwaterpeil. Wij hebben een ingenieursbureau enige tijd geleden een geohydrologische notitie laten opstellen. Deze notitie gaat over de eindsituatie en in welke mate het ontwerp impact heeft op het huidige

grondwaterregime. De uitkomsten hiervan waren nihil en de effecten minimaal en akkoord voor het ontwerp. Deze documenten zijn erg groot en hebben wij daarom om praktische redenen niet bijgevoegd. Op verzoek kunnen deze wel worden opgevraagd.

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

4.11.4 Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

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

4.12.1 Reclamant 12, registratienummer 20.16453

4.12.2 Inhoud zienswijze

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

4.12.3 Reactie gemeente

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

Vervolgens heeft het adviesbureau het ontwerp van De Run 3100 getoetst aan de ontwerpprincipes 'Duurzaam Veilig'. Door de bochten in de weg wordt de snelheid van het autoverkeer afgeremd. Daarom zijn in principe geen extra snelheidsverlagende voorzieningen nodig. Wel gaan wij de asmarkering op de rechtsstanden van De Run 3100 verwijderen, hierdoor lijkt de weg smaller en rijdt het verkeer (iets) langzamer. Direct na oplevering van het project Kempenbaan Oost wordt de verkeerssituatie op De Run 3100 voor minimaal 1 jaar

gemonitord. Als blijkt dat er aanvullende snelheidsremmende maatregelen nodig/wenselijk zijn, dan zullen wij overwegen deze aan te brengen.

4.12.4 Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

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

4.13.1 Reclamant 13 en 14, registratienummers 20.16094 en 20.16343

4.13.2 Inhoud zienswijze

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

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

4.13.3 Reactie gemeente

Beide brieven hebben dezelfde inhoud. Er wordt daarom hieronder 1 antwoord gegeven.

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

De reclamant uiten zorgen over de verkeersintensiteit van de nieuwe verbindingsweg naar De Run 2000. De nieuwe verbindingsweg tussen De Run 2000 en De Run 4000 fungeert als ontsluitingsweg voor het gebied De Run 2000. Het afkoppelen van de huidige aansluiting van De Run 2000 op de Kempenbaan is noodzakelijk om de doorstroming op de Kempenbaan te verbeteren. De nieuwe verbindingsweg wordt een weg voor bestemmingsverkeer zonder doorgaande functie (de weg loopt dood voor gemotoriseerd verkeer

nabij de Kempenbaan). Om deze reden verwacht de gemeente Veldhoven geen aanzienlijke wijziging in het totaal aantal verkeer op de nieuwe en bestaande weg. Door de nieuwe verbindingsweg ontstaat voor de bewoners aan De Run 2100 een kleine wijziging. Het verkeer naar Shurgard en de Volvo-garage rijdt dan voortaan langs de woningen van de bewoners af. Echter is de weg hier op ingericht en verkeerskundig is het een beperkte hoeveelheid verkeer.

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

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

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

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

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

4.13.4 Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

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

5 Ambtshalve aanpassingen

Naast het doorvoeren van aanpassingen van het bestemmingsplan naar aanleiding van de ingediende zienswijze(n) zijn er ook nog ambtshalve aanpassingen die in het bestemmingsplan verwerkt dienen te worden. Hierbij gaat het om aanpassingen van de toelichting en op de verbeelding.

Aanpassingen aan de toelichting

Nieuwe berekening stikstof

Na de ter inzage ligging van het ontwerpbestemmingsplan is er een nieuwe versie van AERIUS Calculator verschenen. Met de AERIUS Calculator worden de gevolgen van projecten op de stikstofdepositie berekend. De nieuwe versie van AERIUS is de reden geweest voor het nogmaals uitvoeren van de berekeningen om zo vast te stellen dat het plan geen significante gevolgen heeft voor Natura 2000-gebieden. Uit de berekeningen (Onderzoek stikstofdepositie Kempenbaan Oost, Antea Group d.d. 28 januari 2021) volgt dat gedurende de realisatiefase (maximaal 2 jaar) sprake is van een (beperkte) toename van stikstofdepositie op enkele Natura 2000-gebieden.

Om deze reden is een nader ecologische voortoets uitgevoerd (Kempenbaan Oost Ecologische voortoets stikstof, Witteveen en Bos, d.d.19 april 2021). De conclusie uit deze voortoets is dat de lage (en tijdelijke) toenames in stikstofdepositie tijdens de realisatiefase van het project nooit leiden tot directe schade aan planten of tot meetbare veranderingen in groeisnelheid en vegetatiesamenstelling. Daarnaast vormen deposities van dit formaat een verwaarloosbare bijdrage aan de totale depositie. Significante gevolgen van stikstofdepositie voor de genoemde Natura 2000-gebieden zijn op voorhand uitgesloten. Een passende beoordeling of vergunningsaanvraag ten aanzien van stikstof zijn niet nodig.

Beide rapporten worden aan het bestemmingsplan toegevoegd en de eerdere rapportages vervangen.

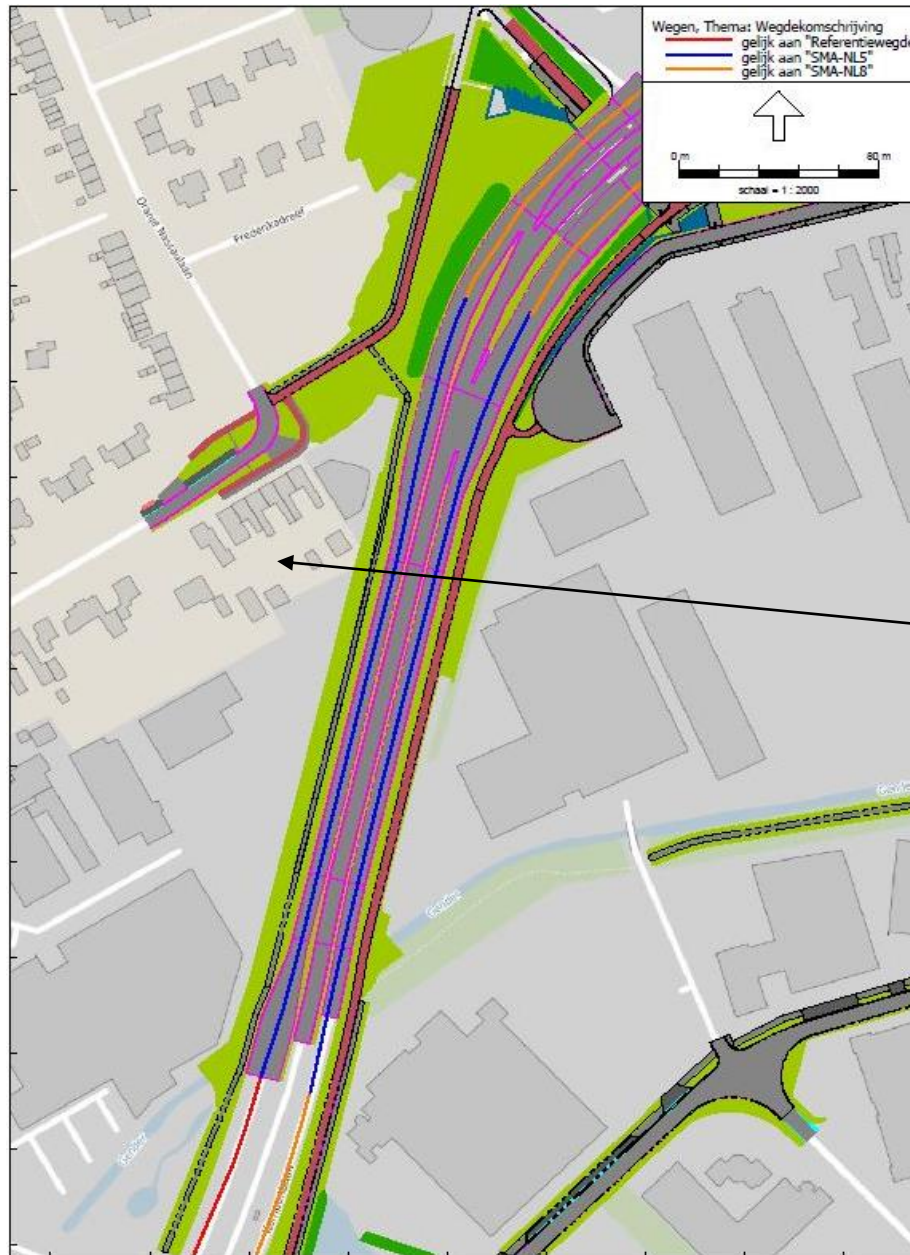
Besluit vormvrije m.e.r.-beoordeling

De voorgenomen ontwikkeling (activiteit) leidt niet tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, zoals bedoeld in het Besluit milieueffectrapportage. Het bevoegd gezag heeft hier op 7 september 2020 een besluit over genomen. Dit besluit wordt al bijlage bij de toelichting gevoegd.

Bijlage aanpassing wegdek aan Kempenbaan

Zoals vermeld in bovenstaande tekst wordt op een gedeelte van de Kempenbaan stilasfalt gerealiseerd. Hieronder de weergave van het gedeelte van de Kempenbaan waarbij de blauwe lijn aangeeft waar dit zal plaatsvinden. Het betreft hier aan weerszijden van de Kempenbaan over een totale lengte van circa 335 meter.

Het blauwe gedeelte op de verbeelding hieronder geeft aan waar stilasfalt wordt gelegd. Deze aanpassing vindt plaats in het vast te stellen ontwerpplan Kempenbaan-Oost.



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

Project	: Kempenbaan-oost
Projectnummer	: 20-013
Kenmerk	: 20-013-VVA-MEM-ALG-1-001
Versie	: 2.0
Betreft	: Aanvullende verkeersveiligheidstoets
Datum	: 16 november 2020
Van	: Marco van Leersum
Aan	: Gemeente Veldhoven (Geert Vossen)
Kopie	: Biem Troost

1 Inleiding

Beschrijving Project

Bedrijventerrein De Run in Veldhoven heeft zich de afgelopen decennia ontwikkeld van een traditioneel bedrijventerrein naar een locatie die grote betekenis heeft voor de regio. Grote bedrijven als ASML, maar ook bijvoorbeeld het Maxima Medisch Centrum, hebben hier hun basis gevonden. Door deze groei is de bereikbaarheid van De Run en de individuele bedrijven steeds verder onder druk komen te staan. Bovendien zal de groei van de bedrijven de komende jaren verder doorzetten, waarbij een deel van de groei zal worden geacommodeerd op De Run 1000 en 2000.

Er wordt al een aantal jaren eendrachtig samengewerkt aan het verbeteren van de bereikbaarheid van De Run. Dit heeft onder andere geresulteerd in een maatregelenpakket om de bereikbaarheid van De Run de komende jaren te verbeteren. Onderdeel daarvan is een reconstructie van de aansluiting Kempenbaan Oost.

De projectdoelstelling voor Kempenbaan-Oost is als volgt benoemd: De bereikbaarheid van bedrijventerrein De Run borgen door het realiseren van een robuuste en gezamenlijk gedragen integrale oplossing (infrastructuur, klimaat robuust, landschappelijke inpassing en ruimtelijke kwaliteit) voor Kempenbaan-Oost, die binnen 3 jaar is te realiseren, en waarbij rekening is gehouden met SmartMobility oplossingen in de toekomst.

Binnen het project wordt de westelijke afrit van de N2 ingrijpend aangepast. De overige op- en afritten behouden hun huidige vorm. Daarnaast wordt de Kempenbaan ingrijpend aangepast.

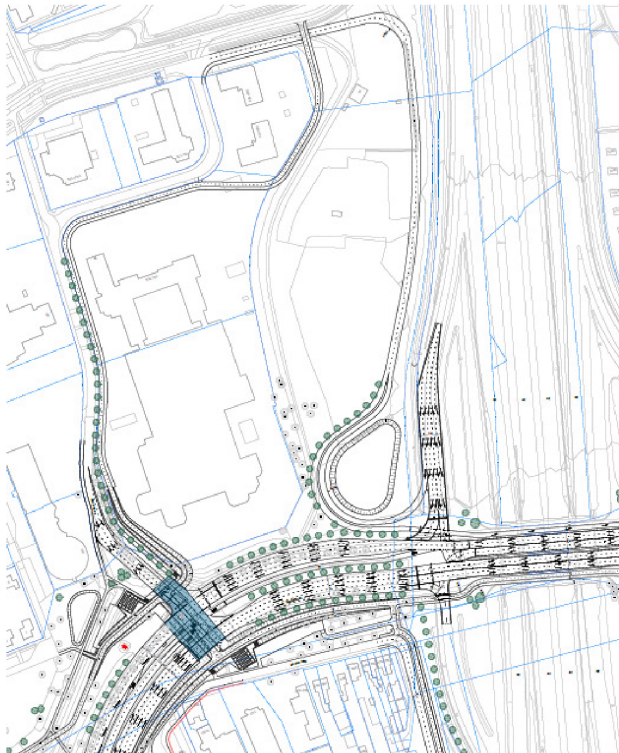
Aanleiding audit

In december 2018 is een audit uitgevoerd op het VO. De audit is vastgelegd in het KoVa-rapport "Kempenbaan Oost – Aansluiting N2, VVA fase 1", met KoVa nr. 18049 en intern rapportnummer 18-027-VVA-RAP-ALG-A-001.

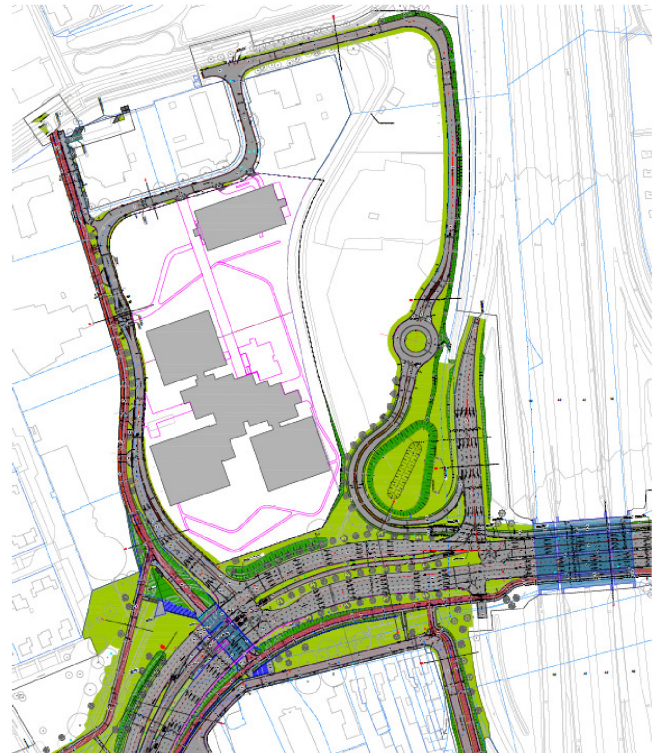
Na de audit is een ingrijpende wijziging doorgevoerd ter hoogte van de kruising Kempenbaan – De Run 1100 waarbij tevens de indeling van De Run 1100 is aangepast. Ten tijde van de VVA-fase 1 was de uitwerking van het deel Run 1100 indicatief opgenomen op de ontwerptekeningen. In het huidige ontwerp bestemmingsplan zijn keuzes gemaakt op basis van de ontwikkelingen van ASML op De Run 1100.

De gemeente Veldhoven heeft op het ontwerp bestemmingsplan zienswijze ontvangen met betrekking tot de inrichting van de run 1100 en de verkeersveiligheid. De gemeente Veldhoven heeft daarom om een onafhankelijke verkeersveiligheidsaudit uit te voeren op de aanvulling van het ontwerp.

Hieronder staan de uitsnedes van de overzichtstekeningen van beide ontwerpen.



Figuur 1: Voorlopig ontwerp De Run 1100, december 2018



Figuur 2: Definitief ontwerp De Run 1100, oktober 2020

De vraag voor de aanvullende audit heeft betrekking op de indeling van De Run 1100 inclusief de aansluitingen op de bedrijventerreinen. Dit betreft het onderliggend wegennet en valt daarmee buiten de scope van de KoVa-verantwoordelijkheid.

2 Uitgangspunten

De audit is uitgevoerd op de tekeningen van het concept DO. Het complete ontwerp is aangeleverd, voor de audit zijn de tekeningen van het Wegontwerp en de Bebording gebruikt, specifiek voor het deel De Run 1100. Daarnaast zijn de dwarsprofieltekeningen geraadpleegd. De overige tekeningen zijn buiten beschouwing gelaten.

Hieronder de opsomming van de gehanteerde tekeningen, opgesteld door TAUW in opdracht van Gemeente Veldhoven:

1200-Wegontwerp

- 1263777-TEK-1200-Wegontwerp-1200, d.d. 13-10-20, concept 2.2;
- 1263777-TEK-1211-Wegontwerp-1211, d.d. 13-10-20, concept 2.2;
- 1263777-TEK-1200-Wegontwerp-1212, d.d. 13-10-20, concept 2.2;
- 1263777-TEK-1200-Wegontwerp-1213, d.d. 13-10-20, concept 2.2;
- 1263777-TEK-1200-Wegontwerp-1204, d.d. 13-10-20, concept 2.2;

1700-Bebording

- 1263777-TEK-1700-Bebording-1700, d.d. 13-10-20, concept 2.0;
- 1263777-TEK-1711-Bebording-1711, d.d. 13-10-20, concept 2.0;
- 1263777-TEK-1700-Bebording-1712, d.d. 13-10-20, concept 2.0;
- 1263777-TEK-1700-Bebording-1713, d.d. 13-10-20, concept 2.0;
- 1263777-TEK-1700-Bebording-1704, d.d. 13-10-20, concept 2.0;

1300-Dwarsprofielen

- 1263777-TEK-1300-Dwarsprofielen-1302; d.d. 13-10-20, concept 0.2 (dwp F-F)
- 1263777-TEK-1300-Dwarsprofielen-1303-CON; d.d. 13-10-20, concept 0.2 (Principeprofiel De Run 1100 'fietsstraat')

Aanvullend is de zienswijze van Mikrocentrum en Simac geleverd (opgesteld d.d. 21-10-2020). De hierin beschreven aantallen voertuigbewegingen zijn meegenomen in de audit. Beschreven bezwaren en alternatieven zijn expliciet buiten beschouwing gelaten.

3 Bevindingen

3.1 Ligging fietspad

Bevinding 1

Het fietspad is aan de westzijde van De Run 1100 gesitueerd. Dit betekent dat fietsverkeer richting ASML aan de oostzijde van De Run 1100, moet oversteken. Dit is op 1 punt gefaciliteerd. Overstekend fiets- en voetgangersverkeer levert een onveilige situatie op.

Daarnaast dient voorkomen te worden dat er korte routes gereden kan worden om sneller bij het pand te komen. De indeling op het terrein geeft de mogelijkheid om de gebouwen vanaf de zuidzijde te benaderen waardoor fietsers oversteken om de kortste route naar het werkt te kunnen rijden. Zie de pijlen in de onderstaande figuur. Hierdoor is er extra overstekend verkeer op plaatsen waar dit niet is toegestaan.



Figuur 3: Locaties mogelijke oneigenlijke doorsteken fietsers

Aanbeveling 1

Voorkomen van gelijkvloers overstekend verkeer door de aanleg van een ongelijkvloerse kruising. Indien dit niet mogelijk/haalbaar is dan voorkomen van oneigenlijk overstekend verkeer naar ASML door bijvoorbeeld fysieke afscherming van het terrein.

Bevinding 2

Langs het fietspad liggen een drietal inritten naar bedrijventerreinen aan de westzijde. Dit zijn conflictpunten die, indien mogelijk, voorkomen dienen te worden. Met het beperken van het aantal conflictpunten wordt de verkeersveiligheid verhoogd. In het ontwerp zijn 3 aansluitingen opgenomen voor 2 bedrijven.

Aanbeveling 2

Voorkomen van conflicten door het fietspad los te koppelen van De Run 1100. Indien dit niet mogelijk is, dan het aantal conflictpunten beperken door bijvoorbeeld inritten samen te voegen.

3.2 Aansluitingen bedrijventerreinen

Bevinding

In de huidige situatie zijn bij de bedrijven hekwerken geplaatst en enkele informatiezuilen. In het ontwerp zijn bomen in de tussenberm opgenomen. Het zicht bij het verlaten van het bedrijventerrein

dient optimaal te zijn. Voorkomen dient te worden dat fietsers en voetgangers aan het zicht wordt onttrokken van de automobilist die vanaf het terrein komt.

Aanbeveling

Zorgen voor overzichtelijke situatie door het toepassen van een open inrichting. Zorgdragen voor oprijzicht. Zuilen, gesloten hekwerken, bomen en struiken binnen de zichtlijnen dienen niet toegepast te worden.

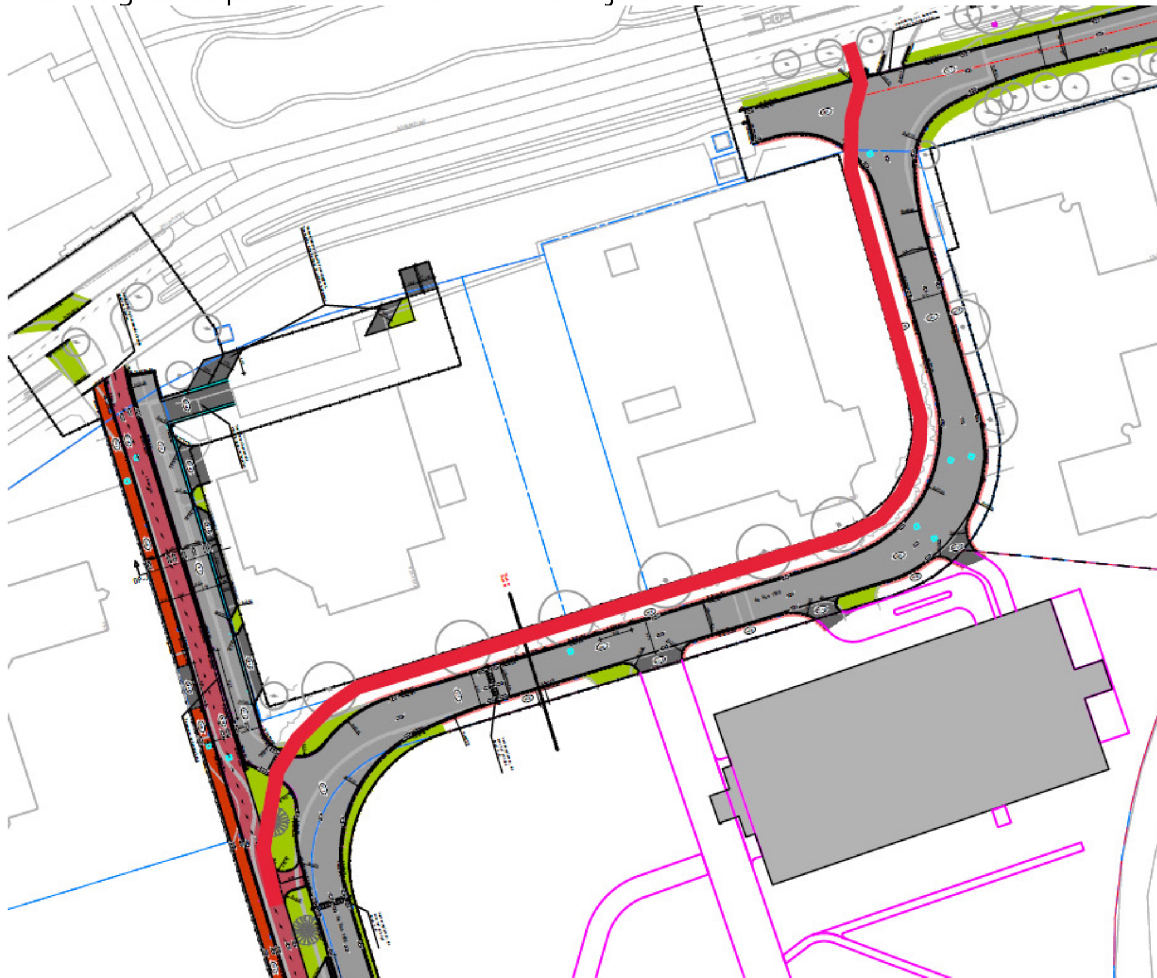
3.3 Fietsverkeer

Bevinding

De Run 1100 inclusief de retourlus vanaf de N2 wordt in principe niet bereden door (brom)fietsers. Op het deel tussen de Gebouw 44 en brasserie "Bij Puur" zijn over een korte lengte echter wel (brom)fietsers toegestaan. Dit past niet bij het verwachtingspatroon van de weggebruikers. Door de onverwachte aanwezigheid kan onzeker of agressief rijgedrag ontstaan waardoor het risico op aanrijdingen toeneemt.

Aanbeveling

Fietspad mee laten lopen met De Run (zie onderstaand figuur). Dit betekent een herinrichting van de ontsluiting van de parkeerterreinen aan de noordzijde.



Figuur 4: Doortrekken fietsstructuur langs De Run

Indien bovenstaand niet mogelijk is, dan (brom)fietsers weren van het betreffende gedeelte en de doorsteek verwijderen. Fietsers dwingen om richting vrijliggend fietspad langs de busbaan te gaan. Zo wordt voorkomen dat op een deel van de totale route onverwachts (brom)fietsers op de rijbaan aanwezig zijn. Ontsluiting van de bedrijven dient dan nader beschouwd te worden.

3.4 Inrichting en uitrusting

Bevindingen

Het doodlopende deel van De Run 1100 wordt aangemerkt als fietsstraat inclusief bijbehorende bebording. De inrichting (dwarsprofiel) betreft echter geen fietsstraat zoals in de richtlijnen beschreven.

Vanaf het fietspad is het niet goed mogelijk om de Brasserie Bij Puur te bereiken. Fietsers dienen daarvoor via de doorsteek ten behoeve van de ontsluiting van het bedrijf aan de westzijde over te steken.

Ook de bereikbaarheid van het "mozaiek" voetpad is niet geregeld. Voor voetgangers is onduidelijk hoe daar veilig te komen.

Aanbevelingen

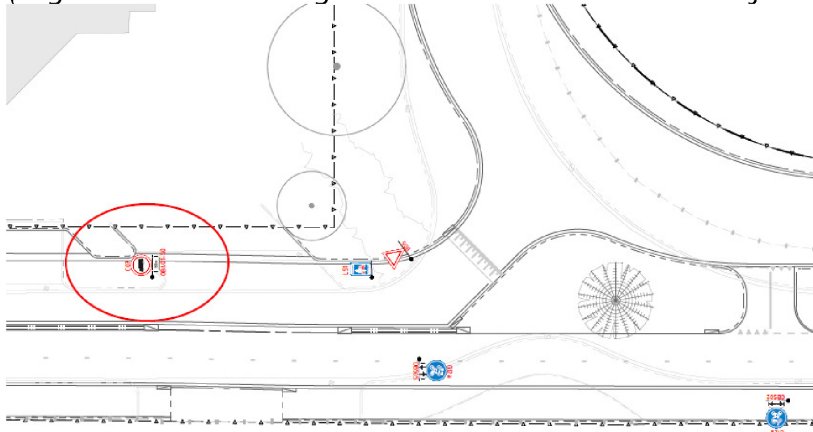
Indien het fietspad wordt doorgetrokken zoals beschreven in par. 3.3, kan het betreffende deel als fietsstraat worden ingericht.

Bij handhaving van de fietsroute, de aanduiding fietsstraat aanpassen. Geen fietsstraat toepassen op een klein gedeelte van een fietsroute die verder vrijliggend is.

Zorgdragen voor een duidelijke en veilige oversteek van voetgangers richting het "mozaiek" voetpad.

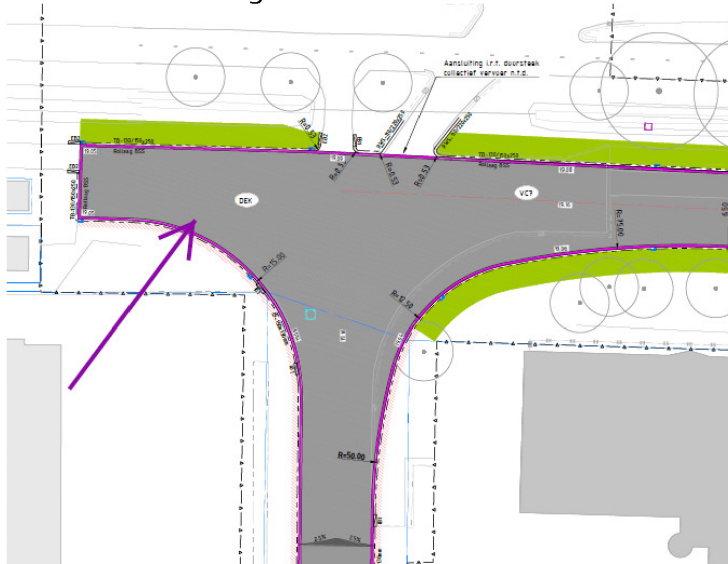
Overige bevindingen en aanbevelingen

- Het bord verboden in te rijden voor vrachtwagens staat te ver de straat in. Er is geen keervoorziening en daarom zou elke vrachtwagen geweerd moeten worden in de straat (uitgezonderd bestemmingsverkeer die achteruit zou moeten rijden na lossen).



Figuur 5: Verboden in te rijden vrachtverkeer

- Aan het einde van De Run 1100 richting de retour bypass, is de bestaande situatie gehandhaafd waardoor er een onlogisch wegbeeld ontstaat. Het geheel is vormgegeven als T-kruising terwijl er alleen sprake is van doorgaand verkeer. Aanbevolen wordt om De Run kan als doorgaande weg vorm te geven en de toegang tot de (elektriciteit)kasten als insteekhaven of met halfverharding



4 Eindbeoordeling

Het eerste deel van De Run 1100 (vanaf de aansluiting Kempenbaan tot aan de bocht naar rechts) kent een duidelijke indeling. De indeling zorgt voor scheiding van de zwakkere verkeersdeelnemers. De aansluitingen op de bedrijventerreinen geven een conflict tussen fietsers en motorvoertuigen. Dit geeft een verhoogd risico, vooral in drukke periodes. Er zijn echter voldoende compenserende elementen aanwezig en toe te voegen om tot een veilige situatie te komen. Er is ruimte om op te stellen in de tussenberm, de snelheid is laag (30km/u) en er zijn inritbanden toegepast ter plaatse van de inritten. Daarnaast kan bekeken worden of het verminderen of het elimineren van de inritten mogelijk is. Tenslotte dient er aandacht te zijn voor de inrichting van de inritten om ervoor te zorgen dat zicht op elkaar optimaal is.

Het tweede deel van De Run 1100 is een punt van aandacht. Hier dient de structuur en inrichting voor het fiets- en voetgangersverkeer nader beschouwd te worden om te voorkomen dat het zich mengt met het gemotoriseerde verkeer. Wanneer het verkeer gemengd blijft, dienen compenserende maatregelen genomen te worden om tot een meer veilige situatie te komen.

5 Audituitvoering

Project: Aanvullende verkeersveiligheidsaudit Kempenbaan oost

Hierbij bevestigt het auditteam dat deze audit op 29 oktober 2020 is afgerond volgens de "Handleiding Verkeersveiligheidsaudit onderliggend wegennet" d.d. september 2016.

Wij verklaren dat wij uitsluitend de ter beschikking gestelde informatie en documentatie hebben bestudeerd en daarop onze bevindingen hebben gebaseerd.
De verkeersveiligheidsaudit heeft tot doel om die ontwerpkenmerken op te sporen die de verkeersveiligheid negatief beïnvloeden. Andere aspecten die een rol kunnen spelen bij beslissingen rond het ontwerp en inrichting van het infrastructuurproject zijn bewust buiten beschouwing gelaten.

Ondertekening:

dd.: 29 oktober 2020



Ondertekening

dd.: 29 oktober 2020



Marco van Leersum
Auditleider

Biem Troost
Auditor

**van Leersum
Infra**
civieltechnisch ingenieurs- en adviesbureau**Aveco de Bondt**
ingenieursbedrijf

Contactgegevens:
Marco van Leersum
Van Leersum Infra
m.vanleersum@vlinfra.nl
06 - 14 322 051

Contactgegevens
Biem Troost
Aveco de Bondt
btroost@avecodebondt.nl
06 - 27 070 435

Notitie

Contactpersoon	Geert Vossen
Datum	1 februari 2021
Kenmerk	N016-1263777GRV-V01

(Verkeers)Veiligheid Kempenbaan Oost

1 Inleiding

De gemeente Veldhoven heeft eind 2018 een verkeersveiligheidsaudit (VVA) laten uitvoeren op het concept integraal Voorlopig Ontwerp (VO). Na vaststelling van het VO is het ontwerp verder uitgewerkt naar het concept Definitief Ontwerp (DO), waarbij de bevindingen uit de VVA zijn meegenomen. De onderdelen waar nog een nadere uitwerking in het VO benodigd was, zoals de inrichting van De Run 1100 zijn in het concept DO uitgewerkt.

De gemeente Veldhoven heeft naar aanleiding van de ontvangen zienswijze op het ontwerpplan (concept DO) Kempenbaan Oost met betrekking tot de (verkeers)veiligheid een aanvullende VVA laten uitvoeren gericht op de inrichting van De Run 1100.

De VVA is uitgevoerd met als enig doel op onafhankelijke wijze potentiële verkeersveiligheidsproblemen te identificeren en mogelijke oplossingsrichtingen aan te geven. Andere aspecten die een rol kunnen spelen bij beslissingen rond de opzet en uitwerking van infrastructurele projecten zijn bewust buiten beschouwing gelaten; deze vallen buiten de taak en verantwoordelijkheid van het auditteam. Door deze werkwijze is het mogelijk om verkeersveiligheid expliciet mee te wegen bij het besluitvormingsproces en bij de verdere uitwerking en uitvoering.

In deze notitie wordt een reactie gegeven op de geconstateerde bevindingen en aanbevelingen van de aanvullende VVA. De VVA is voor de volledigheid als bijlage opgenomen van deze notitie. De notitie wordt afgesloten met een toelichting op de gemaakte ontwerpkeuzes

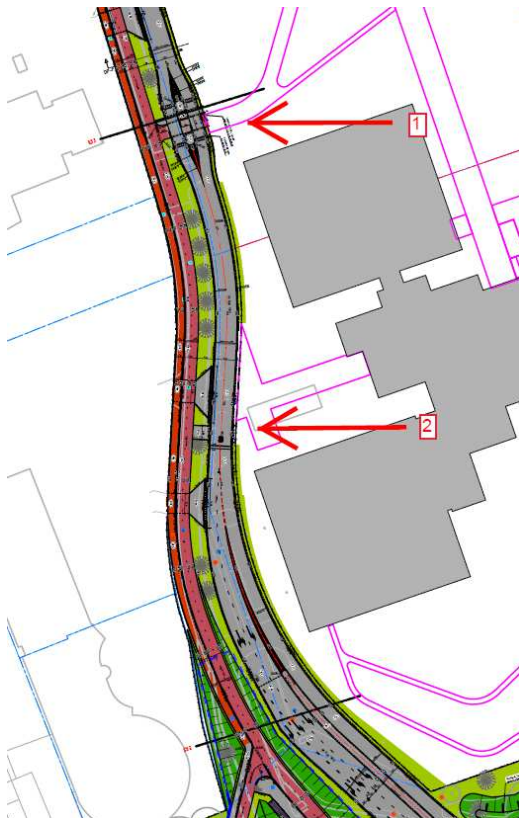
2 Reactie op de verkeersveiligheidsaudit (VVA)

2.1 Ligging fietspad

Bevinding en aanbeveling 1

Het terrein van ASML is nu en in de toekomst voorzien van een hekwerk rondom het perceel. Dit hekwerk vormt conform de aanbeveling een fysieke afscheiding voor het voorkomen van oneigenlijk overstekend verkeer. Ten gevolge van het tweerichtingen fietspad en voetpad aan de westzijde zijn daarbij twee benodigde oversteken voor langzaam verkeer. In figuur 1 staan de gefaciliteerde oversteken aangegeven:

1. een fiets- en voetgangersoversteek voorzien van een plateau en oversteken in twee fasen. De locatie van de betreffende oversteek is in afstemming met ASML gekozen, vanwege de directe toegang naar de fietsenstalling van ASML
2. een voetgangersoversteek bij de hoofdingang voor personen die bijvoorbeeld met de bus naar het werk komen of voor lunchwandelaars

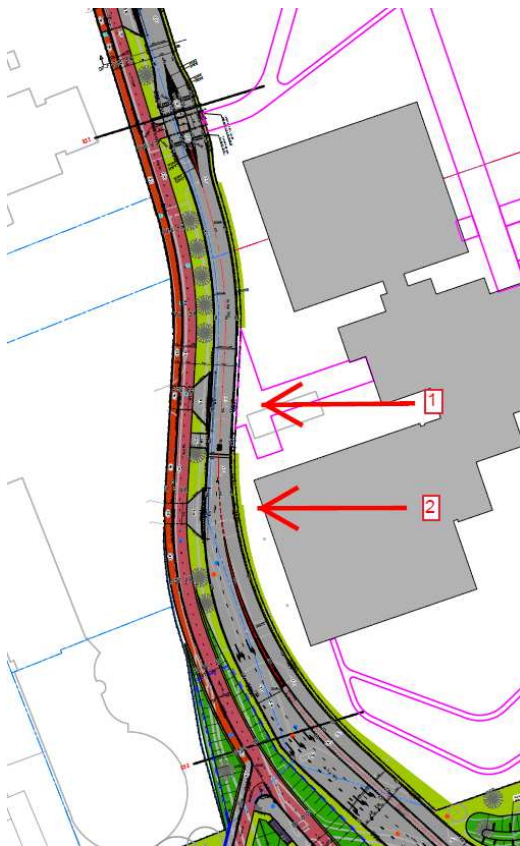


Figuur 1: Oversteeklocaties richting ASML

Conclusie is dat er geen extra overstekend verkeer op plaatsen waar dit niet is toegestaan wordt verwacht. De reden hiervoor is dat er een fysieke afscheiding is door middel van een afrastering van het perceel ASML en de benodigde oversteken voldoende veilig zijn gefaciliteerd.

Bevinding en aanbeveling 2

In onderstaande figuur zijn de twee inritten van Simac weergegeven. Beide inritten zijn toegankelijk voor expeditie/ afgifte goederen en entree bezoekers, waarbij het gehele terrein bereikbaar is via beide inritten. In de VVA wordt de aanbeveling gedaan voor het reduceren van het aantal conflictpunten. De stelling in de VVA is dat van twee inritten naar één inrit wordt gegaan dit de verkeersveiligheid verhoogd. Het voorstel aan de gemeente is om het gesprek met Simac aan te gaan om één van de twee inritten te laten vervallen. Vanwege de grens van de 30 zone en ligging opstelvakken gaat de voorkeur uit naar het laten vervallen van inrit 2.



Figuur 2: Inritten Simac

2.2 Aansluiting bedrijventerrein

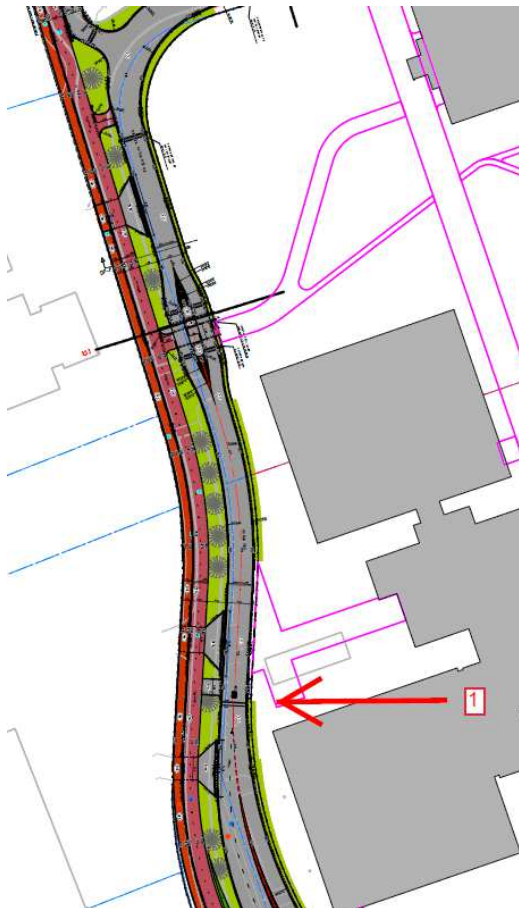
Bevinding en aanbeveling

In het ontwerp is rekening gehouden met het zicht bij het verlaten van het bedrijventerrein.

Voorbeelden hiervoor zijn:

- nieuw te planten bomen uit het oprijzicht van de weggebruiker*
- ruimte om op te stellen in de tussenberm tussen de rijbaan en het fietspad
- het toepassen van lage begroeiing
- het reduceren van de maximumsnelheid op De Run 1100 van 50km/u naar 30km/u
- het toepassen van inritbanden om de snelheid eruit te halen

*Ten gevolge van het toevoegen van de voetgangersoversteek richting de hoofdingang van de ASML dient de nieuw te planten boom vervallen te worden, weergegeven onderstaande figuur.



Figuur 3: te vervallen nieuw te planten boom

Nabij een inrit van een bedrijventerrein dient:

- eventuele hekwerk vrij te zijn van dichte begroeiing en/ of reclameborden
- zichtbeperkende reclamezuilen verplaatst te worden

Het voorstel is om per bedrijventerrein het gesprek aan te gaan met de eigenaar over bovenstaande maatregelen om het zicht zo optimaal mogelijk in te richten.

2.3 Fietsverkeer

Bevinding en aanbeveling 1

Ten opzichte van de bestaande situatie is de verkeersveiligheid in het nieuwe ontwerp sterk verbeterd door het scheiden van snel- en langzaamverkeer. In de afweging voor het faciliteren van een noord-zuidfietsverbinding zijn de volgende uitgangspunten meegenomen:

- de reeds aangelegde boulevard handhaven;
- het reduceren van de maximumsnelheid op De Run 1100 van 50km/u naar 30km/u;
- doorgaand fietsverkeer niet op De Run 1100;
- de grootste beweging van overstekende fietsers op de Run 1100 is richting de fietsenstalling van ASML gebouw 2 waarvoor een oversteek is gefaciliteerd

In onderstaande figuur zijn twee fietsroutes te zien. De blauwe lijn is de fietsroute in het ontwerp. De rode lijn is een eventuele extra of mogelijk alternatieve fietsroute. In het ontwerp is de blauwe fietsroute opgenomen, waarbij met het rechtekken van het fietspad aan de noordzijde minder conflictpunten voor de (doorgaande) fietsers ontstaat. Het fietsverkeer met de bestemming ASML gebouw 41/ 42 en 44 dienen nabij de tweede bocht via de rijbaan richting hun bestemming te gaan. Op dit gedeelte is geen fietspad gefaciliteerd vanwege de kleine hoeveelheid fietsbewegingen van en naar deze gebouwen. Beide (fiets)routes hebben ongeveer dezelfde lengte. Met het toepassen van de blauwe fietsroute zal het 'sluipverkeer' langs de rode route minimaal zijn vanwege de menging met het snelverkeer en meer conflictpunten op deze rode route.

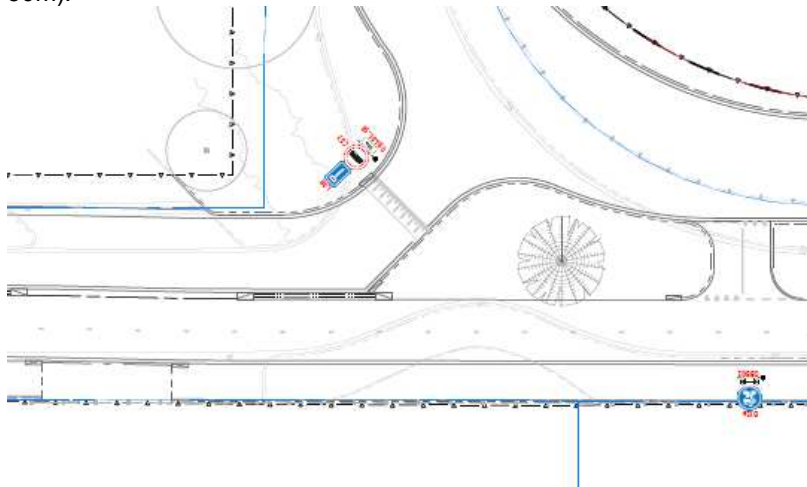


Figuur 4: Fietsroutes De Run 1100

2.4 Inrichting en uitrusting

Bevinding en aanbeveling 1

Het doodlopende deel van de Run 1100 is in een vorig ontwerp ingericht als fietsstraat. In het nieuwe ontwerp is een vrijliggend fietspad langs de rijbaan toegepast. De bebording is in de versie van 13 oktober 2020 nog niet aangepast. In de aangepaste versie van 3 december 2020 is dit wel gebeurd. In onderstaande figuur is de aangepaste bebording weergegeven. Aan het begin van de straat staan de verkeersborden L08 (doodlopende weg) en C07 (verboden voor vrachtverkeer, na 50m).



Figuur 5: Bebording

Overige bevinding en aanbeveling 1

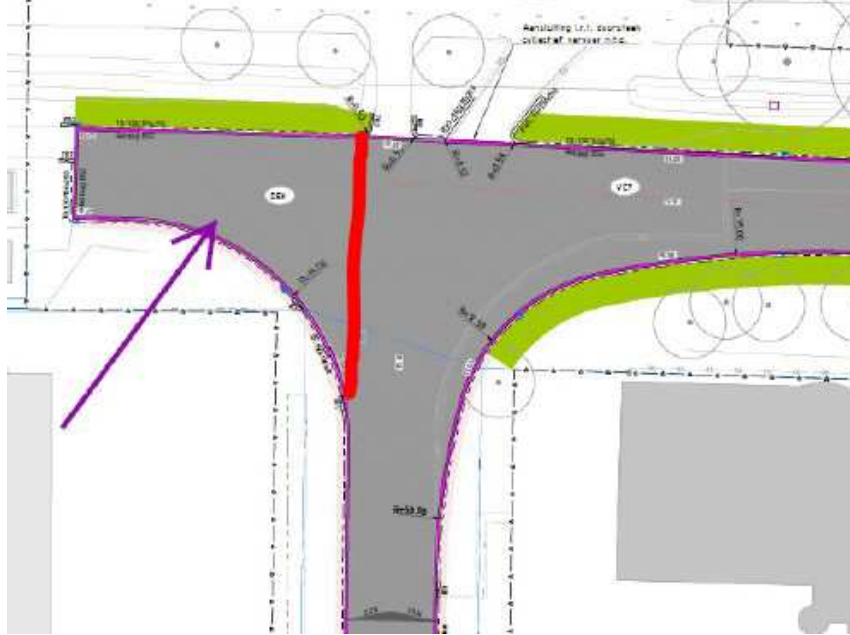
De smalle doodlopende weg van de Run 1100 is toegankelijk voor bestemmingsvrachtverkeer. De inritten en laad/losplekken zijn met rijcurvesimulaties getoetst met een vrachtauto. In onderstaande figuren zijn de rijcurves weergegeven. Nabij de laad- en losplek is de rijbaan verder doorgezet, zodat de vrachtauto in zijn achteruit de laad- en losplek kan bereiken, waarna de vrachtauto rechtdoor in tegengestelde richting de weg uit kan rijden.



Figuur 6: rijcurves vrachtauto

Overige bevinding en aanbeveling 2

Nagaan wat de functie is van de T-kruising in de bestaande situatie. Het voorstel om de doorgaande weg te benadrukken door de linkerzijde als insteekhaven of met halfverharding vorm te geven als toegang tot de (elektriciteit)kasten leidt tot duidelijke geleiding van de weggebruiker.



Figuur 7: Bestaande T-kruising

3 Toelichting ontwerpkeuze inrichting De Run 1100

De ligging van de noord-zuid fietsverbinding is voortgekomen uit een variantenstudie. Deze varianten waren onder andere:

- fietspad ten westen van Simac en Mikrocentrum
- fietspad ten oosten van De Run 110
- fietspad ten westen van De Run 1100

Het fietspad ten westen van Simac en Mikrocentrum is onder andere afgefallen vanwege

- sociale onveiligheid in de donkere uren
- lange lengte van de fietsroute
- geen doorgaande fietsverbinding vanaf de fietstunnel

Het fietspad ten oosten van De Run 1100 is onder andere afgefallen vanwege:

- het maken van een extra fietstunnel onder de ingang van De Run 1100 zorgt voor extra hoge kosten
- onveilige situatie wegens krappe bogen nabij de oostzijde van de extra fietstunnel in combinatie met een steile helling
- geen doorgaande fietsverbinding vanaf de fietstunnel

Het fietspad ten westen van De Run 1100 is de gekozen variant vanwege:

- logische noord-zuid fietsverbinding
- geen extra fietstunnels benodigd
- sociale veiligheid langs De Run 1100

Het fietsverkeer met de bestemming ASML gebouw 41/ 42 en 44 dat zich moet mengen met het snelverkeer is vanwege de kleine hoeveelheid fietsbewegingen acceptabel. Bij het plaatsen van de doorgaande fietsverbinding langs deze gebouwen ontstaan meer conflictpunten ten opzichte van de fietsroute in het nieuwe ontwerp.

4 Conclusie

Naar aanleiding van de ontvangen zienswijze op het ontwerpplan (concept DO) Kempenbaan Oost met betrekking tot de (verkeers)veiligheid is een aanvullende VVA uitgevoerd op de inrichting van De Run 1100. De VVA is uitgevoerd met als enig doel op onafhankelijke wijze potentiële verkeersveiligheidsproblemen te identificeren en mogelijke oplossingsrichtingen aan te geven.

Het profiel van De Run 1100 kent een duidelijke indeling. Het scheiden van het langzaam- en snelverkeer zorgt voor een verhoogde verkeersveiligheid ten opzichte van de bestaande situatie. De aansluitingen op de bedrijventerreinen zorgen voor conflicten tussen het langzaam- en snelverkeer. Voornamelijk in de spitsuren kan dit een verhoogd risico geven. Om dit verhoogde risico te compenseren en tot een veilige situatie te komen zijn er verschillende elementen aanwezig in het nieuwe ontwerp:

- het reduceren van de maximumsnelheid op De Run 1100 van 50km/u naar 30km/u
- ruimte om op te stellen in de tussenberm tussen de rijbaan en het fietspad
- het toepassen van inritbanden om de snelheid eruit te halen
- inritten vrijmaken van zichtbeperkende velden/ objecten

Uit de VVA blijkt er voldoende compenseren maatregelen getroffen zijn om tot een (verkeers)veilige situatie te komen. Een toevoeging uit de VVA is om het aantal inritten te verminderen voor minder conflictpunten.