

**Nota van zienswijzen  
Bestemmingsplan 'Veldhoven-Noord, herziening  
Meerstraat-Hertgang'**

Gemeente Veldhoven  
24 juli 2017

## 1 Inleiding

Conform het gestelde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) dient het bestemmingsplan gedurende een periode van zes weken voor een ieder ter inzage te worden gelegd. Deze ter inzagelegging hebben wij gepubliceerd in de Staatscourant van woensdag 17 mei 2017. Hierin is vermeld dat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage ligt van 19 mei 2017 tot en met 29 juni 2017.

Naast de ter inzage ligging van het ontwerpbestemmingsplan in het gemeentehuis was het ontwerpbestemmingsplan tevens digitaal raadpleegbaar via de website [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl).

Tijdens de termijn van de ter inzage ligging zijn in totaal 8 zienswijzen ingediend. In hoofdstuk 2 worden de zienswijzen besproken en wordt aangegeven of deze zienswijzen hebben geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

In hoofdstuk 3 zijn drie bijlagen toegevoegd. Het betreffen twee onderzoeken die naar aanleiding van de zienswijzen aanvullend zijn gedaan en tabellen ter verduidelijking van de parkeerbalans.

## 2 Ingediende zienswijzen

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

1. [Reclamant 1;](#)
2. [Reclamant 2;](#)
3. [Gasunie, Postbus 181, 9700 AD te Groningen;](#)
4. [Reclamant 4;](#)
5. [Reclamant 5;](#)
6. [Reclamant 6;](#)
7. [Reclamant 7;](#)
8. [Reclamant 8.](#)

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

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

### 2.1 Reclamant 1

Brief ontvangen op 20 juni 2017, gedateerd 15 juni 2017, registratienummer [17.06324](#)

#### 2.1.1 Inhoud zienswijze

- a. Vanwege het aantal woningen wordt de drukte in de wijk aanzienlijk vergroot en komt de veiligheid in het geding. Denk aan schoolgaande kinderen.
- b. Reclamant heeft eerder een vergunning aangevraagd om een schuur te bouwen naast het huis. Deze werd afgewezen omdat de woning onderdeel uitmaakte van 'de poort naar Veldhoven'. Het open karakter van de Hertgang moest bewaard blijven. De gebouwen komen veel dichterbij de Hertgang dan het huis van reclamant, dus die argumenten zijn nu niet meer gegrond.

### 2.1.2 Reactie gemeente

- a. Er is sprake van een verkeerskundig acceptabele en veilige situatie. In en rondom het plangebied levert de toevoeging van appartementen weliswaar een hogere verkeersgeneratie op, echter, er worden volgens het verkeersmodel<sup>1</sup> geen I/C-waarden (verhouding tussen de intensiteit en capaciteit) overschreden. Met andere woorden, de omliggende wegen en kruispunten kunnen het extra verkeer verwerken. De woonstraten Regenboogven en Eekhoorn, waarop de appartementengebouwen ontsloten zijn, zijn/worden (her)ingericht als 30 km/uur. De rijbanen zijn/blijven bijvoorbeeld bewust vrij smal en er is een aantal snelheidsremmende maatregelen. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede. Op 30 km/uur wegen is menging van verkeer (fietsers met gemotoriseerd verkeer) gebruikelijk. De verkeersintensiteiten zijn relatief en absoluut (circa 1.000 tot 3.000 motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag, afhankelijk van gekozen wegvak in en rondom plangebied) van een dermate niveau om dit toe te kunnen staan. Verder wordt gewerkt met parkeerhoven waar het overgrote deel van de parkeervraag wordt opgevangen. Op de bestaande woonstraten neemt het aantal 'parkeerbewegingen' hierdoor beperkt toe.
- b. De appartementengebouwen zorgen voor de poortwerking; hogere volumes dicht op de toegangsweg naar Veldhoven waardoor de entree geaccentueerd wordt. Door de overige bebouwing langs de Hertgang op meer afstand te situeren wordt de accentwerking van de poortgebouwen versterkt. Indien aan- en bijgebouwen op één lijn met de appartementengebouwen komen te liggen wordt de gewenste accentbebouwing ontkracht. Bij de vergunningaanvraag (2009) is om die reden negatief beoordeeld.

### 2.1.3 Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

## 2.2 Reclamant 2

Brief ontvangen op 24 mei 2017, gedateerd 22 mei 2017, registratienummer [17.05423](#)

### 2.2.1 Inhoud zienswijze

Reclamant heeft bezwaar tegen de ontwerpbestemmingsplannen 'Zandven-Oost' en 'Veldhoven-Noord, herziening Meerstraat-Hertgang'. Beide plannen liggen binnen een directe straal van 200 meter van de woning van reclamant. Er wordt een integrale impactanalyse gemist. Grote angst gaat uit naar de veiligheid van de kinderen in de wijk. Het Regenboogven-Hertgang als enige ontsluiting van de wijk ontsluit nu al 300 huishoudens, en daar komen vanwege de twee plannen straks 344 auto's bij. In combinatie met de smalle wegen en het feit dat er geen snelheid verminderde maatregelen zijn genomen/geplaatst, is verkeersveiligheid een erg hoog risico.

In het plan 'Veldhoven-Noord, herziening Meerstraat-Hertgang' is sprake van in totaal 127,4 parkeerplaatsen. Deze leveren minimaal 178 verkeersbewegingen op aan de westzijde. Er wordt geen rekening gehouden met additionele uitvalswegen waardoor alles via het kruispunt Regenboogven-Strijpsebaan gaat. Dit verhoogt de geluidsoverlast en verlaagt de klimaatkwaliteit en de verkeersveiligheid (grootste bezwaar). Met name in de ochtend en in de avond wordt overlast ervaren.

Voorheen maakten de parkeerplaatsen aan de Strijpsebaan, voor de deur van reclamant, geen onderdeel uit van het plan. De parkeergelegenheid voor de huidige

---

<sup>1</sup> Verkeersmodel SRE 3.0 toekomstjaar 2030, variant bestemmingsplan Kempenbaan West

bewoners wordt nu beperkt. Alsmede is de ondergrondse parkeergelegenheid nu vervallen.

Het woongenot en privacy wordt aangetast door de toename met 43 appartementen, met hun omvang/goothoogte. Reclamant heeft geen vrij zicht meer, wordt in zijn privacy geschaad en er is geen speelplaats meer voor de kinderen. De woning wordt minder waard.

Ook wordt gevreesd voor bouwoverlast gezien het feit dat beide bouwplannen in gelijke tijdspad lopen.

Verzocht wordt om het ontwerpbestemmingsplan geen doorgang te verlenen.

### 2.2.2 *Reactie gemeente*

Zie ook [het antwoord op de zienswijze van reclamant 1](#), paragraaf 2.1.2 onder a waarin staat gemotiveerd dat er sprake is van een verkeerskundig acceptabele en veilige situatie, tevens met inbegrip van de voorgestane ontwikkeling en de plannen voor Zandven-Oost. Uiteraard is het tijdens de ochtend- en avondspits drukker dan gemiddeld, maar verkeerskundig is het aantal acceptabel.

In het aanvankelijke bouwplan was er sprake van ondergronds parkeren. Mede uit kostenoverwegingen, betaalbaarheid van de appartementen voor de beoogde doelgroep en vormgeving van de gebouwen heeft de ontwikkelaar in het huidige plan ervoor gekozen om het parkeren anders op te lossen. In paragraaf 4.10 'verkeer en parkeren' van de toelichting wordt de parkeerbalans uitgelegd. De landelijk erkende CROW publicatie 317 (kencijfers parkeren en verkeersgeneratie) is als uitgangspunt genomen. Deze publicatie geeft op basis van ervaringscijfers een realistische indicatie van de toekomstige parkeerbehoefte van de nieuwe appartementen. De parkeerdruk neemt toe in de nabije omgeving. In de omliggende bestaande omgeving is met parkeermetingen bepaald hoeveel openbare parkeerplaatsen redelijkerwijs aan het plan toegerekend kunnen worden. Bewust is ervoor gekozen om de drukste parkeermeting als uitgangspunt te nemen bij de toerekening met een maximum van 90% parkeerdruk. Over het algemeen ontstaan hierdoor geen parkeerproblemen in de omgeving en blijft op loopafstand (circa 100 meter) een vrije openbare parkeerplaats aanwezig. Op deze manier wordt de openbare ruimte, inclusief de openbare parkeergelegenheden, goed benut.

Er zijn geen negatieve geluidseffecten te verwachten; er is sprake van een 30 km-zone waardoor de Wet geluidhinder niet van toepassing is. Daarbij is naar aanleiding van de zienswijze van reclamant 8 een geluidsonderzoek gedaan. Hieruit blijkt dat er ten opzichte van de huidige situatie zonder bebouwing, de geluidsbelasting vanwege het wegverkeerslawaaï juist lager wordt. Uit hoofdstuk 3 'milieu- en ruimtelijke waardentoets' blijkt verder dat de klimaatkwaliteit niet wordt aantast.

Het voorgestane bouwplan is ruimer van opzet dan voorheen doordat er meer ruimte is tussen de verschillende appartementengebouwen. De gebouwen verschuiven hierdoor ten opzichte van het huidige bouwplan; dit betekent dat sommige woningen iets meer in hun directe zicht worden beperkt, en anderen weer wat minder. Over het algemeen is er sprake van een stedenbouwkundige verbetering omdat de gebouwen in plaats van in de breedte (en verbonden door een halfverdiepte parkeerkelder) in de lengte zijn gesitueerd waardoor het een transparanter plan is geworden. Het is voor de beleving anders dat tegen een halfverdiepte parkeerkelder (met betonnen dak) wordt aangekeken of tegen de zijkant van een geparkeerde auto op maaiveld met daartussen een weg en zicht op het groen rondom de rotonde. Dit voordeel zullen alle gebruikers van het Regenboogven en de Eekhoorn ervaren.

Voor wat betreft reclamant is zijn zijtuin nu gericht naar het plangebied, eventuele nadelige effecten, in combinatie met de hiervoor geschetste voordelen, zijn hierdoor klein/acceptabel.

Voor wat betreft de inijk in de tuin wordt opgemerkt dat op basis van het huidige bestemmingsplan er evengoed balkons gericht konden worden (buiten de bouwvlakken) die uitkeken op de zijtuin.

Met het oog op mogelijke overlast tijdens de bouw, kan in dit stadium nog niet aangegeven worden of beide plangebieden gelijktijdig uitgevoerd worden. Geprobeerd wordt om de overlast tijdens de bouw tot een minimum te beperken. Dit betreft echter een uitvoeringsaspect en valt hierdoor buiten de reikwijdte van het onderhavig bestemmingsplan.

Op basis van het geldende bestemmingsplan was het al mogelijk om appartementengebouwen op te richten binnen het plangebied. Dat hier geen speeltuin zou komen voor de kinderen, was al duidelijk. Er zijn in de wijk voldoende speelgelegenheden op loopafstand aanwezig.

### *2.2.3 Conclusie*

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

## **2.3 Gasunie**

Brief ontvangen op 16 juni 2017, gedateerd 8 juni 2017, registratienummer [17.06208](#)

### *2.3.1 Inhoud zienswijze*

Gasunie verzoekt om de belemmeringenstrook van de hartlijn gasleiding te verkleinen tot een zone van 4 meter aan weerszijden.

### *2.3.2 Reactie gemeente*

De zone wordt in overeenstemming gebracht met de wettelijke normen en verkleind.

### *2.3.3 Conclusie*

De zienswijze overnemen door op de verbeelding een zone van 4 meter aan weerszijden van de gasleiding in te tekenen.

## **2.4 Reclamant 4**

Brief ontvangen op 27 juni 2017, gedateerd 21 juni 2017, registratienummer [17.06604](#)

### *2.4.1 Inhoud zienswijze*

Reclamant verzoekt om het bestemmingsplan niet vast te stellen om de volgende redenen:

- a. Waardevermindering: De rustige ligging komt in het geding vanwege de komst van 86 appartementen. Er is reclamant niet verteld dat aan de voorzijde van het perceel gebouwd zou worden.
- b. Belemmering van uitzicht: Verondersteld wordt dat het bouwplan grote negatieve invloed heeft op het uitzicht vanaf de woning. Eén van de argumenten tot aankoop van de woning was het vrije uitzicht.
- c. Toenemende drukte: Reclamant geeft aan benadeeld te worden vanwege de toeneming in de drukte rondom de woning.

#### 2.4.2 Reactie gemeente

- a. Dat er appartementengebouwen zouden komen, was al vanaf het begin van de planvorming van de totale wijk uitgangspunt en vervolgens vastgelegd in een bestemmingsplan. Mocht reclamant hier door een makelaar niet van op de hoogte zijn gebracht, is spijtig maar geen verantwoordelijkheid van de gemeente. Voor het indienen van een verzoek voor een tegemoetkoming in eventuele planschade staat op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een aparte procedure open nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.
- b. De realisatie van appartementengebouwen was op basis van het huidige bestemmingsplan al mogelijk. Dat er geen sprake zou zijn van blijvend vrij uitzicht is een gegeven.
- c. Zie ook [het antwoord op de zienswijze van reclamant 1](#), paragraaf 2.1.2 onder a waarin staat gemotiveerd dat er sprake is van een verkeerskundig acceptabele en veilige situatie. Verder is het op basis van het geldende bestemmingsplan al mogelijk dat er appartementen gebouwd zouden kunnen worden. Ook het nieuwe bouwplan voegt zich prima in een woonomgeving. Zie voor nadere motivering ook [het antwoord op de zienswijze van reclamant 2](#), paragraaf 2.2.2.

#### 2.4.3 Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

### 2.5 Reclamant 5

Brief ontvangen op 26 juni 2017, gedateerd 23 juni 2017, registratienummer [17.06515](#)

#### 2.5.1 Inhoud zienswijze

- a. Aanpassing bestemming 'Wonen': De gebouwen worden anders dan voorheen gesitueerd waardoor meer bewoners aan het Regenboogven aankijken tegen het noordelijke gebouw van 5 bouwlagen. Het vrije uitzicht alsmede lichtinval wordt hierbij ontnomen, wat impact heeft op de waarde van de woning. De woning van reclamant is aangekocht omdat deze zo ver mogelijk bij de Meerhovendreef vandaan staat, zonder directe bebouwing ervoor.
- b. Verkeersdruk: in de verkeersanalyse is geen rekening gehouden met het bestaande knelpunt in de ochtend- en avondspits. De marginale stijging komt bovenop een situatie die nu al niet prettig is, het probleem op het Regenboogven neemt alleen maar toe. De knelpunten zijn in de zienswijze ingetekend.
- c. Parkeren: De gehanteerde norm is aan de krappe kant. Ook wordt naar verwachting dicht bij de weg geparkeerd. Huidige bewoners aan het Regenboogven ondervinden daarmee een probleem, zeker als er niet met toegewezen parkeerplaatsen wordt gewerkt.
- d. Ontsluiting Regenboogven: Het Regenboogven heeft aan de zijde van het Zandven een zeer beperkt toegankelijke ontsluiting, versmald met betonblokken die wordt doorkruist door een fietspad. Hierdoor kunnen gevaarlijke situaties ontstaan in geval van calamiteiten bij intensiever gebruik. Tijdens de realisatiefase van het bouwplan bestaat de kans dat gebruik wordt gemaakt van het Regenboogven wat tot verstoringen leidt. Ook parkeren voor de bouwers vormt een potentieel knelpunt. Daarbij zijn ook aan het Zandven bouwwerkzaamheden gepland, waardoor mogelijk nog verdere beperkingen optreden.
- e. Ontsluiting wijk (Keelpark): Slechts via het Regenboogven en Strijpsebaan zijn er aansluitingen op doorgaande wegen. Bij bouwactiviteiten wordt de ontsluiting op het Regenboogven beperkt en neemt de druk op de Strijpsebaan en Oersebaan toe. Ook hierna vormt de ontsluiting een probleem vanwege de stijging van het aantal verkeersbewegingen. Ook aan het Zandven zijn bouwwerkzaamheden gepland. Bij calamiteiten op één van de ontsluitingsroutes ontstaat een fors knelpunt.

f. Alternatief: Reclamant heeft een alternatief uitgewerkt en verzoekt om deze verder te onderzoeken op haalbaarheid en als niet lukt het geldende bestemmingsplan te handhaven. Als het volgende wordt doorgevoerd, stijgt het aantal wooneenheden en komen er geen nieuwe/andere gedupeerden ten opzichte van het huidige bestemmingsplan:

- Het noordelijke gebouw niet realiseren: Zelfs zonder dit gebouw stijgt het aantal wooneenheden. Een aanvullende optie is het verplaatsen van de naastgelegen parkeerplaatsen naar het gebied tussen de nieuwe gebouwen en de rotonde Meerhovendreef-Hertgang. Voordelen:
  - Er is nog steeds een forse stijging van het aantal wooneenheden; reële schatting is 25 stuks.
  - Bewoners van Regenboogven 71 t/m 93 krijgen geen appartementen direct voor de deur wat ten goede komt aan de beoogde transparantie.
  - Het aanzicht oogt natuurlijker omdat een mooie symmetrie ontstaat.
  - Door het verplaatsen van de parkeerplaatsen naar de achterzijde van de twee resterende gebouwen blijft een groter deel van het groene karakter behouden en is ruimte voor b.v. een park.
  - Parkeerplaatsen aan de achterzijde kunnen eenvoudig worden toegewezen aan de bewoners ten gunste van de parkeerdruk aan het Regenboogven.

Opgemerkt wordt dat bij dit alternatief de ontsluiting nog steeds stuit op bezwaar.

#### 2.5.2 *Reactie gemeente*

- a. Het voorgestane bouwplan is ruimer van opzet dan voorheen doordat er meer ruimte is tussen de verschillende appartementengebouwen. De gebouwen verschuiven hierdoor ten opzichte van het huidige bouwplan; dit betekent dat sommige bewoners iets meer in hun directe zicht worden beperkt, en anderen weer wat minder. Over het algemeen is er sprake van een stedenbouwkundige verbetering omdat de gebouwen in plaats van in de breedte in de lengte zijn gesitueerd en er tussen de gebouwen geen halfverdiepte parkeerkelder (met betonnen dak) meer komt waardoor het een transparanter plan is geworden. Er zijn nu op meerdere plekken zichtlijnen naar het groen rondom de rotonde.
- b. Zie ook [het antwoord op de zienswijze van reclamant 1](#), paragraaf 2.1.2 onder a waarin staat gemotiveerd dat er sprake is van een verkeerskundig acceptabele en veilige situatie, tevens met inbegrip van de voorgestane ontwikkeling en de plannen voor 'Zandven-Oost. Uiteraard is het tijdens de ochtend- en avondspits drukker dan gemiddeld, maar verkeerskundig is het aantal acceptabel.
- c. In paragraaf 4.10 'verkeer en parkeren' van de toelichting wordt de parkeerbalans uitgelegd. De landelijk erkende CROW publicatie 317 (kencijfers parkeren en verkeersgeneratie) is als uitgangspunt genomen. Deze publicatie geeft op basis van ervaringscijfers een realistische indicatie van de toekomstige parkeerbehoefte. Uit de parkeerbalans blijkt dat voldaan wordt aan de parkeerbehoefte. De parkeerhofjes tussen de appartementen zijn semi-openbaar, wat wil zeggen dat de parkeerplaatsen op eigen terrein van de appartementen niet zijn toegewezen, waardoor dubbelgebruik mogelijk is. Hierdoor kunnen parkeerplaatsen efficiënter worden gebruikt en zijn er in totaal minder parkeerplaatsen nodig met minder ruimtebeslag. Hierdoor blijft er meer ruimte over voor bijvoorbeeld groen. De maatvoering van de parkeerplaatsen voldoet aan de CROW-richtlijnen, zoals aangegeven in het ASVV 2012. Hierdoor is bijvoorbeeld de kans minimaal dat men deels op de rijbaan parkeert.
- d. Bij de ontwikkeling van het project Zandven-Oost wordt de situatie bij de aansluiting van het Blauwven-Zandven geheel veranderd. In de tussentijd hebben wij niet de verwachting dat de versmalling bij de keerlus tot problemen gaat leiden. De verkeersdruk is relatief en absoluut verkeerskundig laag. Bovendien heeft men bij de aansluiting voldoende zicht op elkaar. Op dit moment is nog niet bekend hoe met bouwverkeer van het plan Meerstraat-Hertgang en van het project Zandven-Oost omgegaan wordt. Wel is ons algemene standpunt dat zwaar vrachtverkeer

door woonstraten tot een minimum beperkt moet worden. Zie ook ons antwoord onder e.

- e. Met het oog op mogelijke overlast tijdens de bouw, kan in dit stadium nog niet aangegeven worden of beide plangebieden gelijktijdig uitgevoerd worden. Geprobeerd wordt om de overlast tijdens de bouw tot een minimum te beperken. Dit betreft echter een uitvoeringsaspect en valt hierdoor buiten de reikwijdte van het onderhavig bestemmingsplan. Uiteraard staat het aspect veiligheid hoog in het vaandel.
- f. Fase 2 van het bouwplan 'Entrada' is herontwikkeld omdat de vraag naar kleinere, flexibele en comfortabele huisvesting sterk was/is toegenomen. Het bouwplan gaat net als voorheen uit van een hoofdopzet van 5 appartementengebouwen in een kromming rondom de rotonde. Het is uit stedenbouwkundig oogpunt niet nodig om een even aantal gebouwen te realiseren om een fraai beeld te krijgen; ook nu is er sprake van een goede stedenbouwkundige invulling.
- In 2025 is 40% van alle huishoudens een eenpersoonshuishouden. Het onderhavig bestemmingsplan maakt maximaal 86 appartementen mogelijk om deze doelgroep te kunnen faciliteren. Het aantal en het aanbod voldoen aan de actuele vraag en past binnen het gemeentelijk woonbeleid en woningbouwprogramma. Daarbij heeft de gemeente vanuit de provincie de taak om zoveel mogelijk van de woningbouwopgave op te vangen in het bestaande stedelijk gebied om verdere versterking van het buitengebied te voorkomen. De onderhavige locatie is een logische en geschikte locatie om aan de woningbouwtaakstelling te voldoen. Het laten vervallen van wooneenheden om vrij uitzicht te behouden is geen optie. Het realiseren van parkeerhoeven tussen de appartementengebouwen in, zorgt ervoor dat er een maximum groenvoorziening rondom de rotonde overblijft. Voor wat betreft het toewijzen van parkeerplaatsen, zie het antwoord onder c.

### 2.5.3 Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

## 2.6 Reclamant 6

Brief ontvangen op 28 juni 2017, gedateerd 26 mei 2017, registratienummer [17.06692](#)

### 2.6.1 Inhoud zienswijze

Reclamant woont tegenover het plangebied en ervaart nu al een parkeerprobleem dat vanwege het bouwplan zal verergeren. De toelichting bevat een kaartje met kleurtjes waarvan de boodschap niet duidelijk is. De uitgevoerde parkeertellingen worden niet inzichtelijk gemaakt wat wel zou moeten zodat beoordeeld kan worden of zij representatief zijn. Reclamant kan zich niet vinden in de observatie dat er nog parkeer capaciteit is. Een tekort aan parkeerplaatsen zal bovendien tot een aantasting van de beeldkwaliteit leiden. Verder is er onvoldoende rekening gehouden met parkeren voor bezoekers.

### 2.6.2 Reactie gemeente

In paragraaf 4.10 'verkeer en parkeren' van de toelichting wordt de parkeerbalans uitgelegd. De landelijk erkende CROW publicatie 317 (kencijfers parkeren en verkeersgeneratie) is als uitgangspunt genomen. Deze publicatie geeft op basis van ervaringscijfers een realistische indicatie van de toekomstige parkeerbehoefte. Uit de parkeerbalans blijkt dat voldaan wordt aan de parkeerbehoefte vanwege de nieuwe appartementen.

In paragraaf 4.10 'verkeer en parkeren' is uitgelegd dat de restcapaciteit is bepaald op basis van parkeertellingen. In de bijlage bij deze 'Nota van zienswijzen' zijn tabellen



van de parkeermetingen en de berekening van de restcapaciteit in de huidige situatie opgenomen ter verduidelijking van de parkeerbalans.

Bij het opstellen van de parkeerbalans is duidelijk uitgegaan van een 'worst-case scenario', want:

- in de parkeerbalans wordt ervan uitgegaan dat het maximaal aantal appartementen er gaat komen. In de praktijk kan het voorkomen dat niet alle appartementen worden gesplitst;
- in de praktijk kan het voorkomen dat een aantal appartementen verhuurd gaat worden, voor die gevallen zou uit mogen worden gegaan van een parkeernorm van 0,9 parkeerplaats per appartement. In de parkeerbalans is als minimale norm 1,1 parkeerplaats per appartement aangehouden;
- de drukste parkeermeting is als uitgangspunt genomen bij de toerekening met een maximum van 90% parkeerdruk. De restcapaciteit is per sectie naar boven afgerond naar een afgerond getal;
- bij het bepalen van de totale restcapaciteit per lob is uitgegaan van een opstelsom van de hoogste parkeertellingen van alle secties in die lob, terwijl het in de praktijk niet aannemelijk is dat er in iedere sectie tegelijk maximaal wordt geparkeerd.

In alle redelijkheid kan worden aangenomen dat er geen parkeerproblemen in de omgeving ontstaan en dat op loopafstand (circa 100 meter) een vrije openbare parkeerplaats aanwezig blijft. Op deze manier wordt de openbare ruimte, inclusief de openbare parkeergelegenheden, goed benut.

Nb. in de tabellen op pagina 45 van de toelichting is op plekken per abuis een verkeerd aantal parkeerplaatsen opgenomen. Ten eerste zijn er tussen de appartementen 2 parkeerplaatsen per terrein te weinig meegerekend. Ten tweede is voor de oostlob uitgegaan van 9 extra parkeerplaatsen in het openbaar gebied, terwijl dit er netto 7 zijn (er worden 8 parkeerplaatsen aangelegd, maar 1 parkeerplaats wordt opgeheven). Netto heeft deze vergissing voor de oostlob ('oostzijde Hertgang') geen gevolgen voor het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen. Voor de westlob valt het aantal beschikbare parkeerplaatsen juist gunstiger uit, te weten: 91 (i.p.v. 89). Deze ommissie wordt in de toelichting hersteld.

### *2.6.3 Conclusie*

De zienswijze leidt tot wijziging van het bestemmingsplan. De tabellen op pagina 45 van paragraaf 4.10 'verkeer en parkeren'

## **2.7 Reclamant 7**

Brief ontvangen op 27 juni 2017, gedateerd 28 juni 2017, registratienummer [17.06711](#)

### *2.7.1 Inhoud zienswijze*

Reclamant is sinds 2001 bekend met de ontwikkeling van het plan Noordrand en vindt deze extra uitbreiding onevenredig en niet proportioneel en dient een zienswijze in die tevens is ondertekend door 27 omwonenden.

Reclamant wenst dat de huidige plannen worden gehandhaafd en verwijst naar publicaties en informatie via weekbladen in de periode 2001-2003. In de brochure van oktober 2001 over 'bouwen in de Noordrand' staat dat een centraal uitgangspunt is om autogebruik te beperken en dat groen en bebouwing in samenhang met elkaar zijn ontworpen. In het Veldhovens Weekblad van oktober 2001 wordt gerefereerd aan het beeldkwaliteitsplan dat staat voor rust en eenheid in de vormgeving en stijl terwijl er toch verscheidenheid is en dat bij de situering van groen nadrukkelijk is stilgestaan.

Bewoners die geïnvesteerd hebben in de woonwijk mogen continuïteit van beleid van de gemeente verwachten en kunnen niet geconfronteerd worden met planologische wijzigingen.

In de toelichting van het bestemmingsplan Veldhoven Noord (vastgesteld op 25 juni 2013) staat dat het project Noordrand de stedelijke afronding vormt als aansluiting op Meerhoven. Het bestemmingsplan Meerstraat Entrada uit 2010 sluit mooi aan op de Eindhovense bebouwing ertegenover. De ondergrondse parkeerfaciliteit sluit weer aan bij de landelijke karakteristiek conform het beeldkwaliteitsplan uit 2001. Nu komt er blik op straat. In de herziening van het bestemmingsplan in 2013 wordt geen melding meer gemaakt over de uitgangspunten uit 2001. In de herziening uit 2013 wordt de gewenste continuïteit geboden door de volgende tekst "*om het dorpse karakter van de kerkdorpen en de woonwijken te behouden en verder te versterken*". Nadien zijn er meerdere herzieningen geweest waardoor de gemeente planologisch afwijkt van de uitgangspunten uit 2001 en 2013.

Concreet worden de volgende bezwaren gemaakt:

- a. Aantasting openbare groenvoorzieningen in de wijk: De stelling dat er stukken openbaar groen en speelplaats in de wijk liggen is een onjuiste weergave van de feiten. Een groen (trap)veldje is niet meer te vinden, behalve waar het bestemmingsplan betrekking op heeft. Het woongenot en leefbaarheid wordt verlaagd. Voorheen was er sprake van een ondergrondse parkeervoorziening en minder appartementen. Het ruimtebeslag voor parkeren was kleiner en de groenkwaliteit beter. Op basis van het vorige plan blijft het open en dorpse karakter behouden, ten gunste van de leefbaarheid.
- b. Stedelijke uitstraling: De stelling dat het plangebied een meer stedelijke uitstraling heeft vanwege de Meerhovendreef is onjuist omdat deze juist een open en zeer groen karakter heeft. Van de uitbreiding Waterrijk en winkelcentrum Meerrijk is niks te zien en recentelijk zijn direct tegenover het plangebied een blok tussenwoningen met twee verdiepingen gebouwd. De toelichting bevat feitelijke onjuistheden waardoor een onjuist beeld van de huidige situatie wordt geschetst. Enige argumentatie dat Veldhoven hier iets stedelijks zou moeten bouwen is niet te handhaven. Het beeldkwaliteitsplan, het huidige bestemmingsplan en de structuurvisie beiden geen grond voor de voorgestane stedelijke uitstraling.
- c. Strijdigheid woonvisie en structuurvisie: de gemeente wijkt af van haar eigen regionale beleid en er wordt verzocht om het aantal van 43 wooneenheden te handhaven. Indien het de afgelopen jaren belangrijk was om appartementen toe te voegen, had het project aan de Leuskenshei uitgebreid kunnen worden met 43 eenheden in plaats van 25. Bewoners mogen immers verwachten dat stedelijke bebouwing van 7 bouwlagen met parkeervoorzieningen op het maaiveld conform de eigen structuurvisie in de stedelijke as worden gepland. De eigen woonvisie "van kwantiteit naar kwaliteit" wordt duidelijk niet gehandhaafd.
- d. Bovengrondse parkeervoorziening: Volgens de CROW publicatie 317 komen er op het maaiveld 129 parkeerplaatsen, dit betekent 1.485 m<sup>2</sup> voor auto's ten koste van groen en 16% van het plangebied van ongeveer 9.465 m<sup>2</sup>. Dit is niet proportioneel. De geplande hagen onttrekken auto's niet aan het gezichtsveld, verzocht wordt om de ondergrondse parkeervoorziening te handhaven omdat de beeldkwaliteit wordt aangetast.
- e. Overbelasting lokale infrastructuur: De 516 extra verkeersbewegingen per dag leiden tot een afname van de verkeersveiligheid en extra verkeersrisico's, mede omdat er geen fietspad is. Het is nu al lastig om de wijk in of uit te komen. Verzocht wordt om het aantal van maximaal 43 wooneenheden te handhaven.
- f. Aansluiting bij achterliggende woningen: Er ontbreekt aan visie. Onduidelijk is waarom gekozen wordt voor het concept "etagehuis"/zadeldaken. Er wordt een onjuist beeld van de huidige situatie geschetst, want er is in de eerste 2 achterliggende straten geen zadeldak te vinden.

- g. Goothoogte: de verhoging van de goothoogtes naar maximaal 23 meter resulteert in een stedelijke uitstraling en gaat voorbij aan het huidige bestemmingsplan. Waarom het prettige dorpse karakter uit het huidige bestemmingsplan en het beeldkwaliteitsplan wordt losgelaten kan niet beredeneerd worden. Er is sprake van planologisch strijdig gebruik.

### 2.7.2 *Reactie gemeente*

Algemeen: steeds als er wordt afgeweken van een voorgaand bestemmingsplan, wordt dit zorgvuldig gemotiveerd. Ook in het voorliggende bestemmingsplan is onderbouwd waarom een nieuwe herziening noodzakelijk is en dat een goed woon- en leefklimaat is gewaarborgd. De economische crisis die ten grondslag ligt aan deze herontwikkeling was niet te voorspellen.

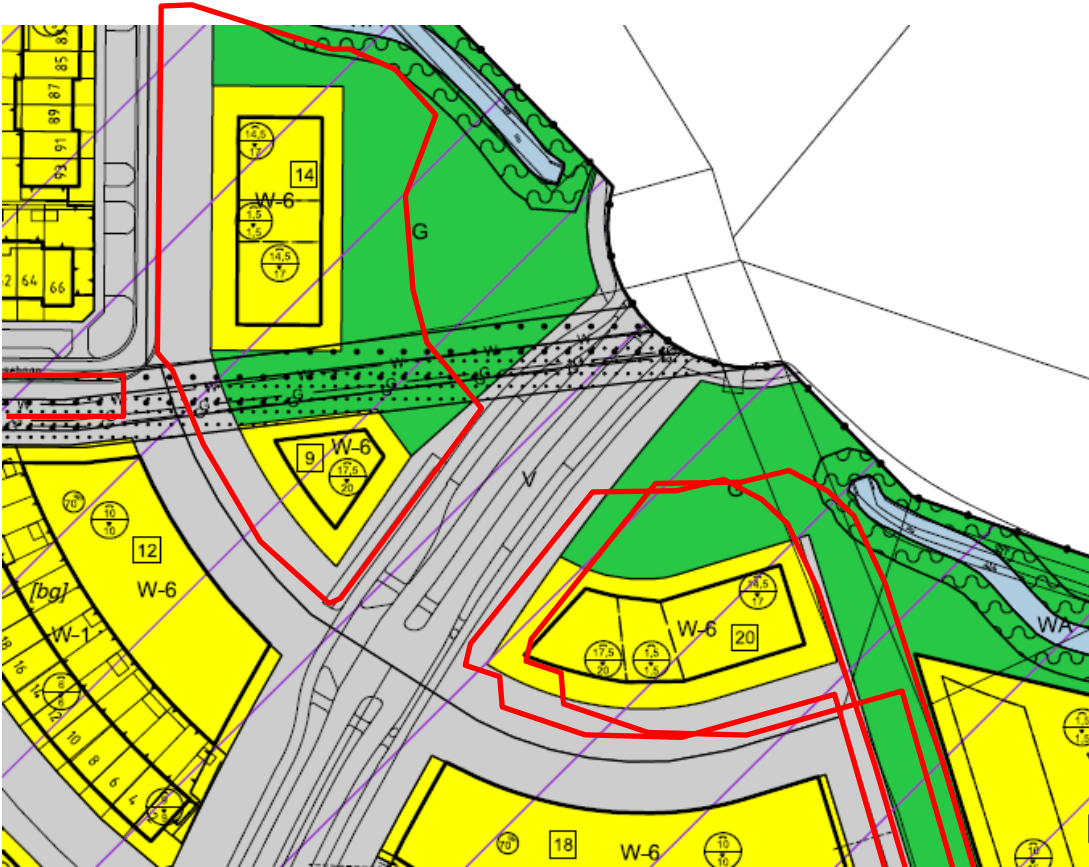
Hierna volgt puntsgewijs een reactie op de concrete onderdelen van de zienswijze:

- a. Op basis van het huidige bestemmingsplan is het al mogelijk om appartementengebouwen te realiseren binnen het plangebied. Dat dit een blijvend groen (trap)veldje wordt, is niet reëel. Aan het bestemmingsplan is als bijlage 1 van de toelichting een beeldkwaliteitsplan toegevoegd. Hierin staat gemotiveerd dat er zorgvuldig aandacht is en wordt besteed aan groen. De gebouwen worden gesitueerd in een aantrekkelijk ingerichte groenvoorziening. Binnen de bestemming 'Wonen-Gestapeld' zijn deze groenvoorzieningen mogelijk en uit de beeldkwaliteitsparagraaf komt naar voren dat deze ook geambieerd worden. Voorheen werd het parkeren halfverdiept opgelost. Tussen de appartementengebouwen in stak het bovenste deel van de parkeergarages ca. 1,5 meter boven het maaiveld uit en de parkeergarages zouden worden afgedekt met een betonnen dak, met her en der een plantenbak. In het nieuwe plan wordt de groenbeleving, zeker aan de zijde van de woonstraten groter, omdat er nu niet meer uitgekeken wordt op de harde rand van de halfverdiepte parkeergarage. Zicht op geparkeerde auto's wordt geminimaliseerd doordat er groene hagen om de terreinen komen en je vanuit de woonstraten uitkijkt op de zijkanten van slechts 2 geparkeerde auto's, voor zover deze boven de haag uitsteken. Dit omdat de reeksen parkeerplaatsen in de lengterichting zijn gesitueerd. Ook zijn er tussen de geparkeerde auto's zichtlijnen richting het groen rondom de rotonde die in het eerdere plan ontbrak.
- b. De Meerhovendreef is een hoofdontsluitingsweg met een breed profiel. Op knooppunten, daar waar er aansluitingen zijn op de Meerhovendreef is hogere bebouwing gesitueerd, waardoor een stedenbouwkundig accent ontstaat. Dit is ook te zien bij de rotonde Meerhovendreef-Traverse-Houtwal. Door de hogere bebouwing te concentreren aan het knooppunt Meerhovendreef-Hertgang-Waterlinie wordt het mogelijk om een woonmilieu met een mindere dichtheid van woningen te realiseren in het overige deel van de wijk. Dat er op Eindhovens grondgebied lagere bebouwing is gerealiseerd staat buiten de uitgangspunten, die Veldhoven heeft voor haar grondgebied.
- c. Reclamant verwijst wat betreft het beeldkwaliteitsplan en het woonbeleid naar verouderd beleid. Er is voor de voorgestane ontwikkeling een eigen beeldkwaliteitsplan opgesteld (d.d. 5 maart 2017), dat als bijlage is toegevoegd aan het bestemmingsplan. Dit document vervangt het vorige beeldkwaliteitsplan en onderbouwt dat het bouwplan zich goed voegt naar haar omgeving. Ook geldt tegenwoordig de 'Woonvisie 2016 en verder ('Keuzes maken')'. In paragraaf 3.4 wordt onderbouwd dat het bouwplan inspeelt op de toenemende verwachte vraag naar kleine en/of goedkopen woningen en het toenemende aantal eenpersoonshuishoudens. Voor wat betreft de Structuurvisie betreft het onderhavig plan de realisatie van vijf nieuwe appartementengebouwen in een planmatig uitbreidingsgebied. Daarmee wordt aangesloten bij de uitgangspunten voor het thema 'wonen' op grond van de ruimtelijke structuurvisie, passend in een trend van meer individualisatie op de woningmarkt. Bovendien waren op basis van het hiervoor geldende bestemmingsplan er al vijf appartementengebouwen mogelijk

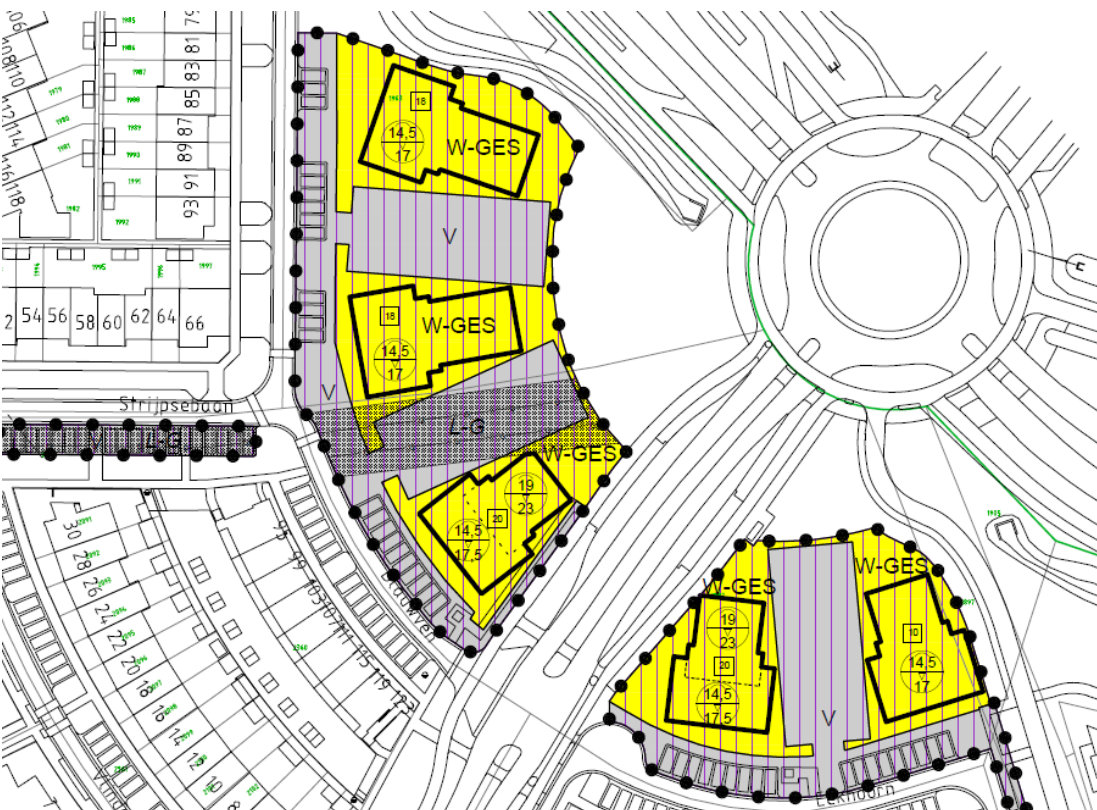
van nagenoeg dezelfde hoogtes en bebouwd oppervlak. Het nieuwe bouwplan zorgt niet voor een omschakeling naar een totaal ander (ruimtelijk) karakter. Zoals al in punt b aangegeven is, leent met name het knooppunt Meerhovendreef-Hertgang-Waterlinie zich voor stedelijke bebouwing. Doordat de appartementengebouwen in het huidige plan los van elkaar komen te staan, zal het aanzicht meer transparant zijn dan in het oorspronkelijke plan. Dit komt de beleving van de omwonenden ten goede. Hogere bouwmassa's zijn altijd het uitgangspunt geweest op deze locatie. Neemt niet weg dat als de gelegenheid zich voordoet ook de stedelijke as geaccentueerd zal worden met hogere bouwmassa's.

- d. Het is van belang dat de parkeervraag wordt opgevangen. Parkeervlakken worden op een zorgvuldige manier met groen ingepast. Zie ook het beeldkwaliteitsplan. Voorheen werd het parkeren halfverdiept opgelost. Tussen de appartementengebouwen in stak het bovenste deel van de parkeergarages ca. 1,5 meter boven het maaiveld uit en de parkeergarages zouden worden afgedekt met een betonnen dak, met her en der een plantenbak. In het nieuwe plan wordt de groenbeleving, zeker aan de zijde van de woonstraten groter, omdat er nu niet meer uitgekeken wordt op de harde rand van de halfverdiepte parkeergarage. Zicht op geparkeerde auto's wordt geminimaliseerd doordat er groene hagen om de terreinen komen en je vanuit de woonstraten uitkijkt op de zijkanten van slechts 2 geparkeerde auto's, voor zover deze boven de haag uitsteken. Dit omdat de reeksen parkeerplaatsen in de lengterichting zijn gesitueerd. Ook is er tussen de geparkeerde auto's een zichtlijn richting het groen rondom de rotonde die in het eerdere plan ontbrak.
- e. Zie ook [het antwoord op de zienswijze van reclamant 1](#), paragraaf 2.1.2 onder a waarin staat gemotiveerd dat er sprake is van een verkeerskundig acceptabele en veilige situatie. Op 30 km/uur wegen is menging van verkeer (fietsers met gemotoriseerd verkeer) gebruikelijk. De verkeersintensiteiten zijn relatief en absoluut (circa 1.000 tot 3.000 motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag, afhankelijk van gekozen wegvak in en rondom plangebied) van een dermate niveau om menging van verkeer toe te kunnen staan.
- f. In het beeldkwaliteitsplan is onderbouwd waarom er gekozen is voor het concept 'etagehuis'. De deels hogere appartementengebouwen worden zodanig uitgevoerd, dat ze ondanks hun vorm en hoogte, verwant blijven aan de bebouwingstypologie van de buurt met grondgebonden woningen. De compositie van de volumes per gebouw in verschillende richtingen duidt op een verzameling van huizen, een 'meergezins-etagehuis'. De basisvorm is herkenbaar en de vertrouwd. Dat er in de directe aangrenzende straten met name platte daken worden toegepast, wil niet zeggen dat dit moet worden voortgezet. Elders in de buurt worden kapvormen veelvuldig toegepast, die ook prima passen binnen het geheel.
- g. Niet de goothoogte, maar de bouwhoogte van de twee 'poortgebouwen' is aan de zijde van de rotonde maximaal 23 meter. De goothoogte van deze twee gebouwen mag hier maximaal 19 meter zijn. In het hiervoor geldende bestemmingsplan was de goot- en bouwhoogte van de poortgebouwen respectievelijk maximaal op 17,5 en 20 meter gesteld, ook aan de zijde van de woonstraten. In het nieuwe bestemmingsplan wordt de bebouwing aan de zijde van de woonstraten van de twee poortgebouwen juist lager, hier geldt namelijk voor beide gebouwen een maximum goot- en bouwhoogte van 14,5 en 17,5 meter. Voor de 'parkwachters en de laanwachter' (de overige 3 gebouwen) blijft de maximum maatvoering (goot max. 14,5 meter en nok max. 17,5 meter hoog) gehandhaafd. Dat er (naar zeggen van reclamant) voorheen sprake was van een dorpse uitstraling en het bouwplan nu omslaat naar een stedelijk plan, is onjuist op basis van de hiervoor beschreven argumentatie inzake transparantie, vormgeving en groen.

Zie de hierna opgenomen afbeeldingen voor een vergelijking van het huidige en het nieuwe bestemmingsplan voor wat betreft de aanpassingen van de maximum maatvoering.



*Uitsnede analoge verbeelding bestemmingsplan Veldhoven-Noord met grofweg aangegeven de plangrens van het nieuwe bestemmingsplan*



*Uitsnede analoge verbeelding ontwerpbestemmingsplan 'Veldhoven-Noord, herziening Meerstraat-Hertgang'*

### 2.7.3 Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

## 2.8 Reclamant 8

Brief ontvangen op 29 juni 2017, gedateerd 28 juni 2017, registratienummer

[17.06749](#) en [17.06816](#)

### 2.8.1 Inhoud zienswijze

Reclamant heeft bezwaar tegen de veranderingen ten opzichte van het geldende bestemmingsplan. Reclamant was in de veronderstelling dat er aan de overzijde van zijn woning gebouwen (43 wooneenheden) van maximaal 17 en 20 meter, en dus twee à drie verdiepingen zouden komen. Nu is sprake van een aanzienlijke uitbreiding met gebouwen van vijf tot zeven verdiepingen (maximaal 86 wooneenheden). De volgende punten worden belicht:

- a. Oude en nieuwe situatie plangebied: Het eerste gebouw is aanzienlijk opgeschoven in de richting van de woning van reclamant ten koste van zijn zicht/privacy en de natuurlijke lichtinval. Dit mede doordat het gebouw 5 verdiepingen telt en aan de achterzijde balkons en/of terrassen worden gesitueerd. Reclamant was bij aankoop van zijn woning in januari 2016 niet op de hoogte van bouwplannen en zou anders de woning niet hebben gekocht of tegen een veel lagere aankoopprijs.
- b. Geluidshinder c.q. geluidsoverlast: De toename/verdubbeling van het aantal wooneenheden heeft ook een verdubbeling van het aantal bewoners tot gevolg. Dit levert via de balkons/terrassen geluidsoverlast op en de verkeersdruk door het Regenboogven neemt substantieel toe. Omdat gebouw 1 dicht bij de rij woningen aan het Regenboogven wordt gesitueerd ten opzichte van het eerder bouwplan, is sprake van weerkaatsing van het geluid. Het wegverkeerslawaai van de Meerhovendreef weerkaatst tegen de nieuwe gebouwen en zo mogelijk verder worden verstrekt door de trechtersvormige bouwwijze. Dit levert uiteindelijk geluidsoverlast op.
- c. Verkeersdoorstroming en ontsluiting: Er is onvoldoende rekening gehouden met de toekomstige verkeersdruk rondom de ontsluiting via het Regenboogven en de Hertgang. Momenteel is het gedurende de ochtend- en avondspits al lastig om de woonwijk vlot en veilig te verlaten. Het Regenboogven gaat veranderen van een rustige doorgaande weg in een drukke ontsluitingsroute. Het is waarschijnlijk dat er meer sluipverkeer van (vracht)auto's van en naar het Zandven via de Regenboogven komt. Dit gaat ten koste van de leefbaarheid en bereikbaarheid van de nieuwbouwwijk.
- d. Parkeergelegenheid: Er is onvoldoende rekening gehouden met de parkeerbehoefte voor bewoners en bezoekers van het bouwplan en de parkeerdruk neemt ongewenst toe. Het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte is gebaseerd op 43 woningen. Niet duidelijk is op welke wijze de parkeergelegenheid voor een verdubbeling van het aantal woningen wordt gewaarborgd. Daarbij komt dat er reeds sprake is van een aanzienlijk hoge parkeerdruk waarbij slechts een restcapaciteit van 11 parkeerplaatsen aan de oostzijde en 37 parkeerplaatsen aan de westzijde is. Het is niet aannemelijk dat bewoners dagelijks een parkeerplek elders in de parkeerhofjes tussen de gebouwen of in de openbare ruimte gaan zoeken.
- e. Waardedaling woningen: De bestaande woningen aan het Regenboogven zullen in waarde dalen. Vooruitlopend op een eventuele planschadeprocedure wordt opgemerkt dat het bouwplan niet pas binnen het dorpse karakter van de nieuwbouwwijk met veelal eengezinswoningen. De wijk krijgt een stadskarakter en het unieke karakter gaat verloren, mede door de hoofdbouw en toenemende bevolkingsdichtheid.

### 2.8.2 Reactie gemeente

- a. Er waren al gebouwen met een goot- en bouwhoogte tot respectievelijk 17,5 en 20 meter mogelijk. Dit zijn geen maten die passen bij een gebouw van 2 à 3 verdiepingen. Om aan te tonen dat er geen sprake is van negatieve schaduwwerking, is aanvullend een bezonningsstudie verricht. Deze is al bijlage aan deze nota zienswijzen toegevoegd. Het voorgestane bouwplan is ruimer van opzet dan voorheen doordat er meer ruimte is tussen de verschillende appartementengebouwen. De gebouwen verschuiven hierdoor ten opzichte van het huidige bouwplan op plekken op; dit betekent dat sommige woningen iets meer in hun directe zicht worden beperkt, en anderen weer wat minder. Over het algemeen al is er sprake van een stedenbouwkundige verbetering. Zie verder [het antwoord op de zienswijze van reclamant 4](#), paragraaf 2.4.2, onder a en deze zienswijze onder e.
- b. Zie [het antwoord op de zienswijze van reclamant 1](#), paragraaf 2.1.2 onder a waarin staat gemotiveerd dat er sprake is van een verkeerskundig acceptabele en veilige situatie. Voor wat betreft de overlast vanwege de balkons wordt opgemerkt dat er sprake is van een woonomgeving en dat iedere woning recht heeft op een buitenruimte, de een heeft dat in de vorm van een balkon, de ander in de vorm van een tuin. Er is geen wet- en regelgeving waaruit blijkt dat je b.v. stemgeluid moet berekenen ten opzichte van andere woningen. Dit doe je ook bij tuinen niet. Mocht er sprake zijn van overlast omdat een individuele bewoner veel geluid produceert, kan er hiervan melding worden gemaakt en is er de APV op basis waarvan handhavend kan worden optreden.  
Voor wat betreft de weerkaatsing van geluid is een aanvullende geluidsberekening uitgevoerd door Tritium Advies. Deze is als bijlage bij deze Nota zienswijzen bijgevoegd. Uit de berekeningen blijkt dat de bebouwing ten opzichte van de huidige situatie (waarover nooit klachten over geluidsbelasting zijn binnengekomen) zelfs een verminderde geluidsbelasting tot gevolg heeft.
- c. Zie [het antwoord op de zienswijze van reclamant 1](#), paragraaf 2.1.2 onder a waarin staat gemotiveerd dat er sprake is van een verkeerskundig acceptabele en veilige situatie. Er vindt geen vermenging plaats van vrachtverkeer vanuit het bedrijventerrein Zandven. Dit bedrijventerrein heeft een eigen ontsluiting, direct op de Oersebaan en gaat niet via de woonwijk. Bovendien verandert er vanwege de voorgestane ontwikkeling niets aan deze ontsluiting en heeft het onderhavig bestemmingsplan hier geen invloed op.
- d. Zie [het antwoord op de zienswijze van reclamant 6](#), paragraaf 2.6.2 waarin gemotiveerd is dat er wel degelijk rekening is gehouden met voldoende parkeergelegenheid.
- e. Voor het indienen van een verzoek voor een tegemoetkoming in eventuele planschade staat op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een aparte procedure open nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden. Op basis van het hiervoor geldende bestemmingsplan waren er al vijf appartementengebouwen mogelijk van nagenoeg dezelfde hoogtes (zie ook [het antwoord op de zienswijze van reclamant 7](#), paragraaf 2.7.2 onder g). Het nieuwe bouwplan zorgt niet voor een omschakeling naar een totaal ander (ruimtelijk) karakter en bovendien blijkt uit de toelichting dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

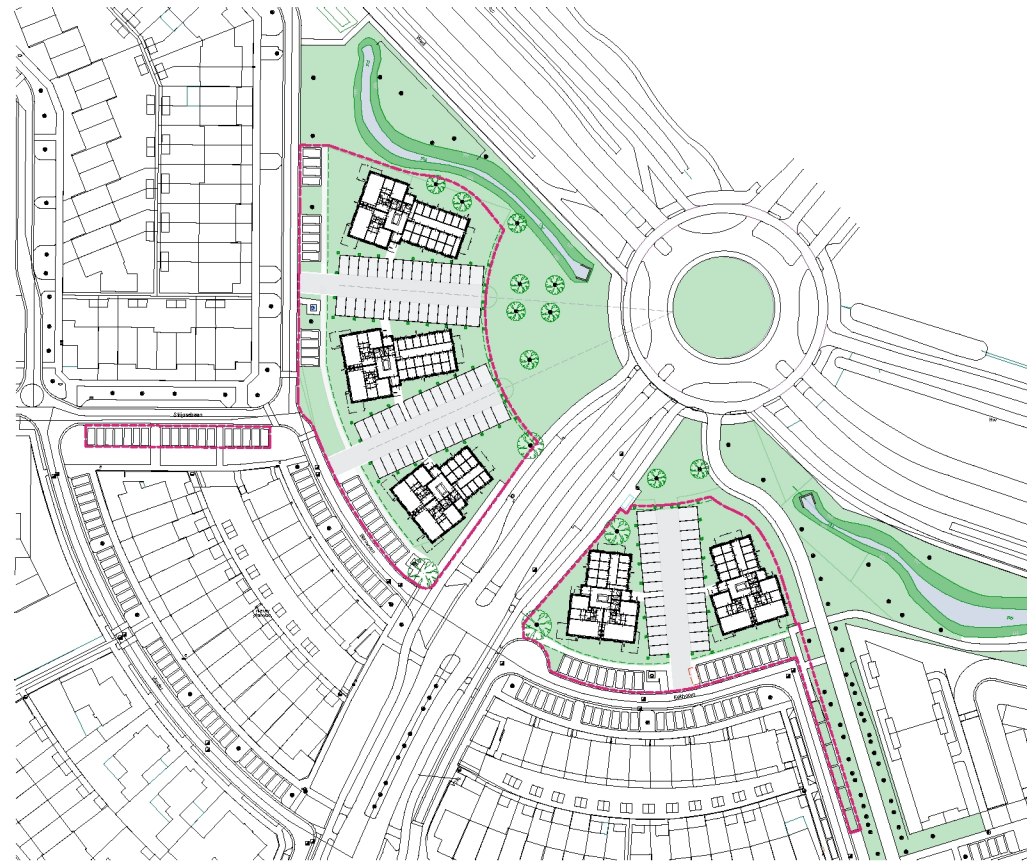
### 2.8.3 Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

### **3 Bijlagen**

1. Bezonningsstudie, OAO en KOVOS architecten, 19 juli 2017
2. Tabellen ter onderbouwing van de parkeerbalans
3. Aanvullend geluidsonderzoek: vergelijking cumulatieve geluidbelasting, Tritium Advies, 20 juli 2017





**BEZONNINGSSTUDIE 19-07-2017**

**BESTEMMINGSPLAN 'Veldhoven-Noord, herziening Meerstraat-Hertgang'**



21 maart, 10:00 uur



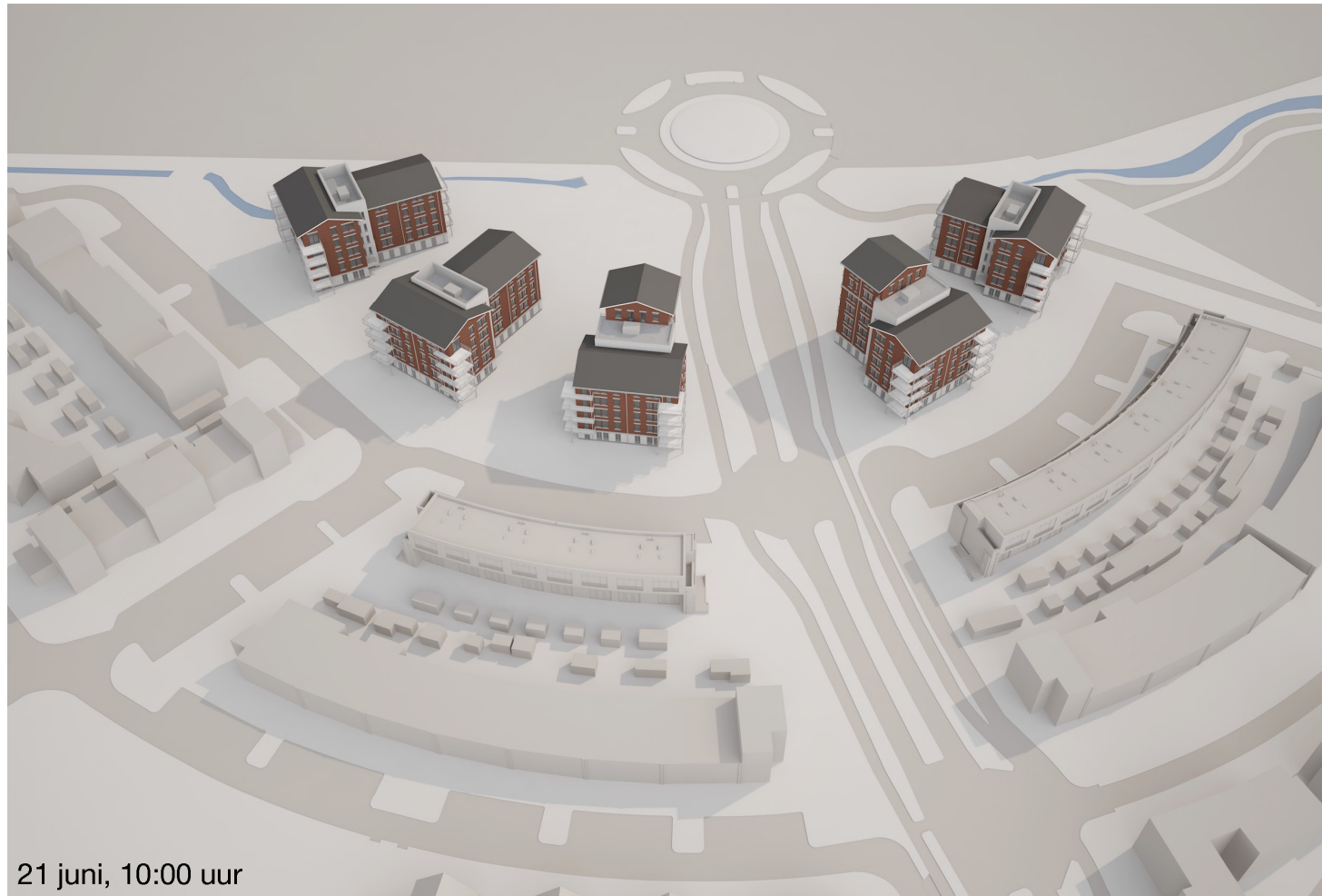
21 maart, 12:00 uur



21 maart, 14:00 uur



21 maart, 16:00 uur



21 juni, 10:00 uur



21 juni, 12:00 uur



21 juni, 14:00 uur



21 juni, 16:00 uur



21 september, 10:00 uur



21 september, 12:00 uur



21 september, 14:00 uur



21 september, 16:00 uur

**TABELLEN TER ONDERBOUWING VAN DE PARKEERBALANS**

**Tabel 1: parkeermetingen omgeving Blauwven en Eekhoorn (oktober 2015) met de parkeerbehoefte van het bouwplan in de openbare ruimte**

		datum	do8okt	vr9okt	za10okt	zo11okt	ma12okt	di13okt	wo14okt	do15okt	vr16okt	za17okt
		tijdstip	23.00	23.00	22.05	23-jan	18.40	22.25	20.50	24.00	22.35	23.40
		weer	droog	droog	droog	droog	droog	droog	nat	nat	nat	droog
sectie	straatnaam	capaciteit	telling 1	telling 2	telling 3	telling 4	telling 5	telling 6	telling 7	telling 8	telling 9	telling 10
sectie A blauw	Eekhoorn noord	40	25	23	19	23	18	24	25	24	22	20
sectie B groen	Eekhoorn oost	6	4	4	4	5	2	4	4	4	4	3
Subtotaal A+B <i>excl. bouwplan</i>		46	29	27	23	28	20	28	29	28	26	23
Bezettingsgraad			63,0%	58,7%	50,0%	60,9%	43,5%	60,9%	63,0%	60,9%	56,5%	50,0%
Subtotaal A+B <i>incl. bouwplan</i>		53	47	45	41	46	38	46	47	46	44	41
Bezettingsgraad			88,7%	84,9%	77,4%	86,8%	71,7%	86,8%	88,7%	86,8%	83,0%	77,4%
sectie C roze	Blauwven zuid	25	15	12	12	15	10	13	11	13	11	13
sectie D oranje	Strijpsebaan	24	8	5	6	6	8	5	5	5	5	6
sectie E geel	Regenboogven zuid	28	8	8	16	9	10	9	9	10	9	10
sectie F blauw	Regenboogven midden	10	6	6	5	6	7	5	5	5	5	5
Subtotaal C-F <i>excl. bouwplan</i>		87	37	31	39	36	35	32	30	33	30	34
Bezettingsgraad			42,5%	35,6%	44,8%	41,4%	40,2%	36,8%	34,5%	37,9%	34,5%	39,1%
Subtotaal C-F <i>incl. bouwplan</i>		87	74	68	76	73	72	69	67	70	67	71
Bezettingsgraad			85,1%	78,2%	87,4%	83,9%	82,8%	79,3%	77,0%	80,5%	77,0%	81,6%
<b>Totaal <i>excl. bouwplan</i></b>		133	66	58	62	64	55	60	59	61	56	57
<b>Algehele bezettingsgraad</b>			<b>49,6%</b>	<b>43,6%</b>	<b>46,6%</b>	<b>48,1%</b>	<b>41,4%</b>	<b>45,1%</b>	<b>44,4%</b>	<b>45,9%</b>	<b>42,1%</b>	<b>42,9%</b>
<b>Totaal <i>incl. bouwplan</i>**</b>		140	121	113	117	119	110	115	114	116	111	112
<b>Algehele bezettingsgraad</b>			<b>86,4%</b>	<b>80,7%</b>	<b>83,6%</b>	<b>85,0%</b>	<b>78,6%</b>	<b>82,1%</b>	<b>81,4%</b>	<b>82,9%</b>	<b>79,3%</b>	<b>80,0%</b>

\*Feest in omgeving

\*\*Parkeerbehoefte bouwplan in openbare ruimte bedraagt in A+B 18 (11+7) en in C-F 37. In totaal 53 (48+7). In tabel 2 is dit nader uitgelegd.

**Opmerkingen**

- 1) Capaciteit betreft allemaal parkeervakken/-havens
- 2) Alle geparkeerde auto's in openbaar gebied zijn geteld

**Tabel 2: berekening restcapaciteit huidige situatie**

Restcapaciteit bij max. 90% parkeerdruk per sectie				
sectie	capaciteit*	hoogste telling	restcapaciteit	ongebruikte capaciteit
A	36	25	11	4
B	5	5	0	1
<i>subtotaal</i>	<i>41</i>	<i>30</i>	<i>11</i>	<i>5</i>
C	22	15	7	3
D	21	8	13	3
E	25	10	15	3
F	9	7	2	1
<i>subtotaal</i>	<i>77</i>	<i>40</i>	<i>37</i>	<i>10</i>
<b>Totaal</b>	<b>118</b>	<b>70</b>	<b>48</b>	<b>15</b>

\*= 0,9 x daadwerkelijke huidige capaciteit, afgerond naar beneden

**Opmerkingen**

- 1) Bij berekenen parkeerdruk is de hoogste parkeertelling aangehouden, excl. bijzonderheden
- 2) Restcapaciteit (48) kan 'toegerekend' worden aan bouwplan. Toegerekend tussen aanhalingstekens, want het blijven openbare parkeerplaatsen.
- 3) Bij ongebruikte capaciteit uitgegaan van huidige capaciteit. In sectie A en B worden in totaal 7 extra openbare parkeerplaatsen aangelegd voor het bouwplan. Totale toename parkeerdruk openbare ruimte komt uit op 53 (48+7).

Rapport: Lijst van model eigenschappen  
Model: eerste model [ model 20-07-2016 n.a.v. zienswijze]

Model eigenschap

---

Omschrijving	eerste model [ model 20-07-2016 n.a.v. zienswijze]
Verantwoordelijke	RVDV
Rekenmethode	RMW-2012
Aangemaakt door	RVDV op 16-2-2016

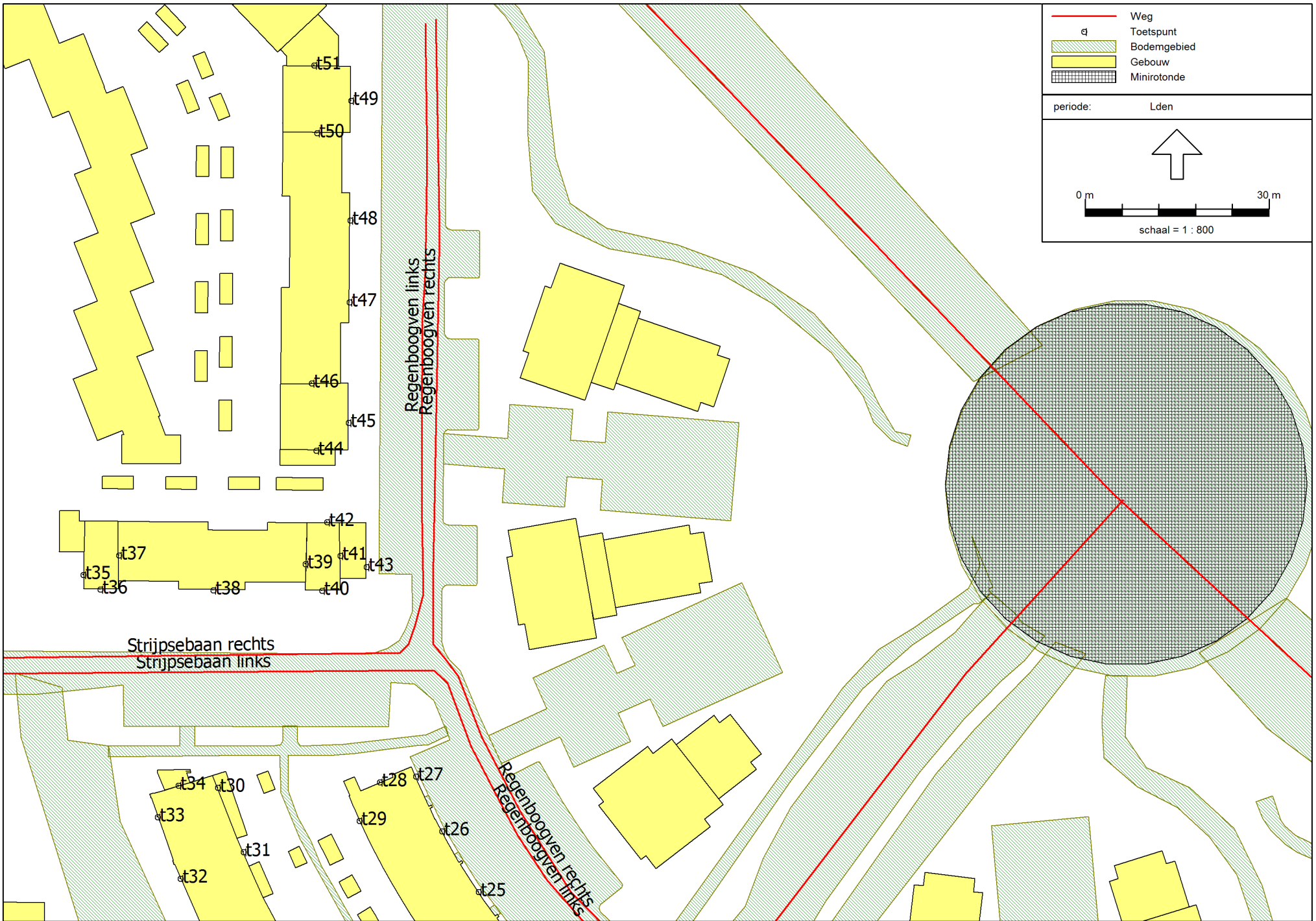
Laatst ingezien door	LT op 20-7-2017
Model aangemaakt met	Geomilieu V3.00
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4

Detailniveau toetspunt resultaten	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek [grd]	2
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse

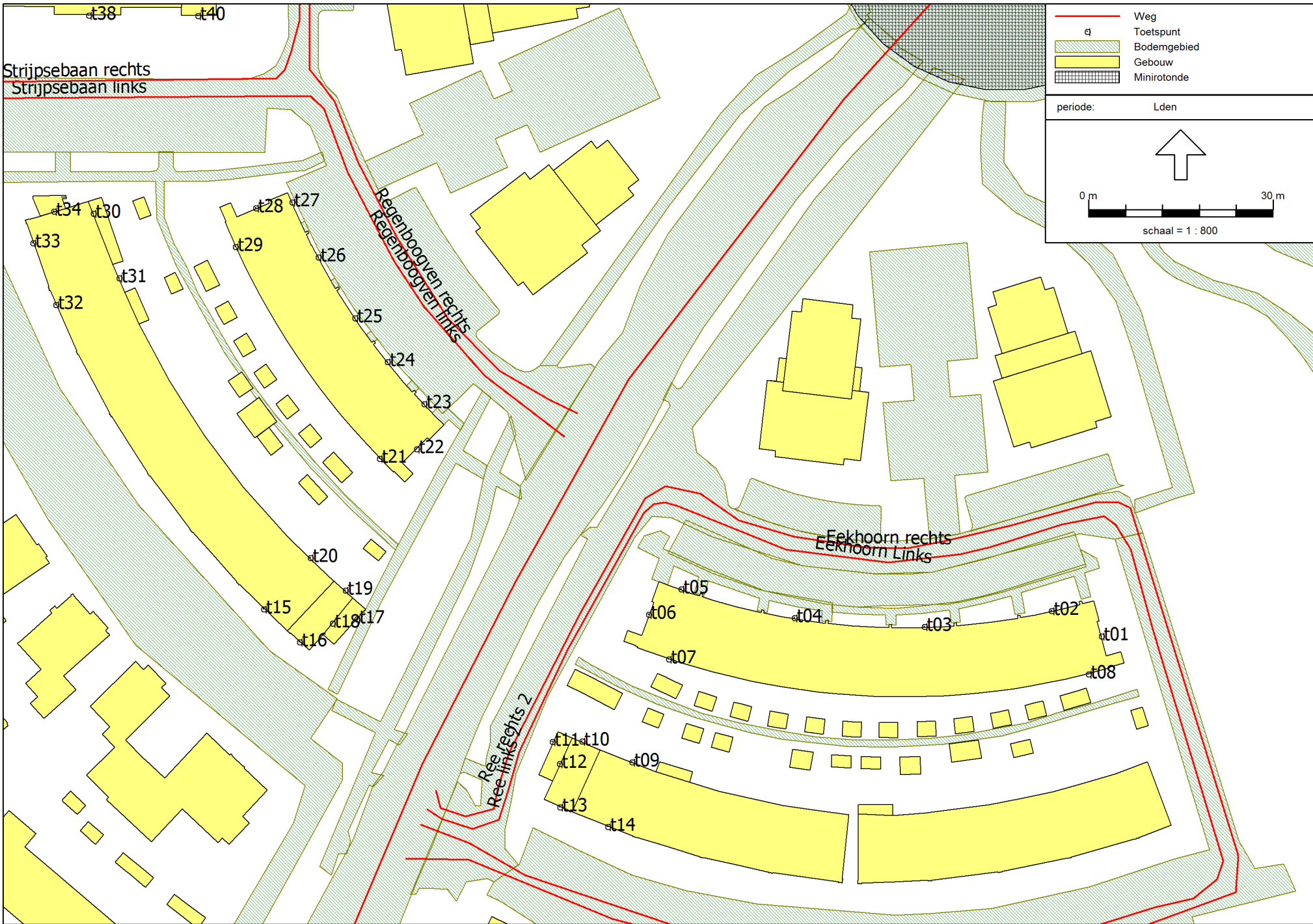
Meteorologische correctie	Conform standaard
C0 waarde	3,50
Maximum aantal reflecties	1
Reflectie in woonwijken schermen	Ja
Aandachtsgebied	--

Max. refl.afstand van bron	--
Max. refl.afstand van rekenpunt	--
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00









Rapport: Resultatentabel  
 Model: model incl bebouwing [ model 20-07-2016 n.a.v. zienswijze]  
 L<sub>Aeq</sub> totaalresultaten voor toetspunten  
 (hoofdgroep)  
 Groep: Nee  
 Groepsreductie: Nee

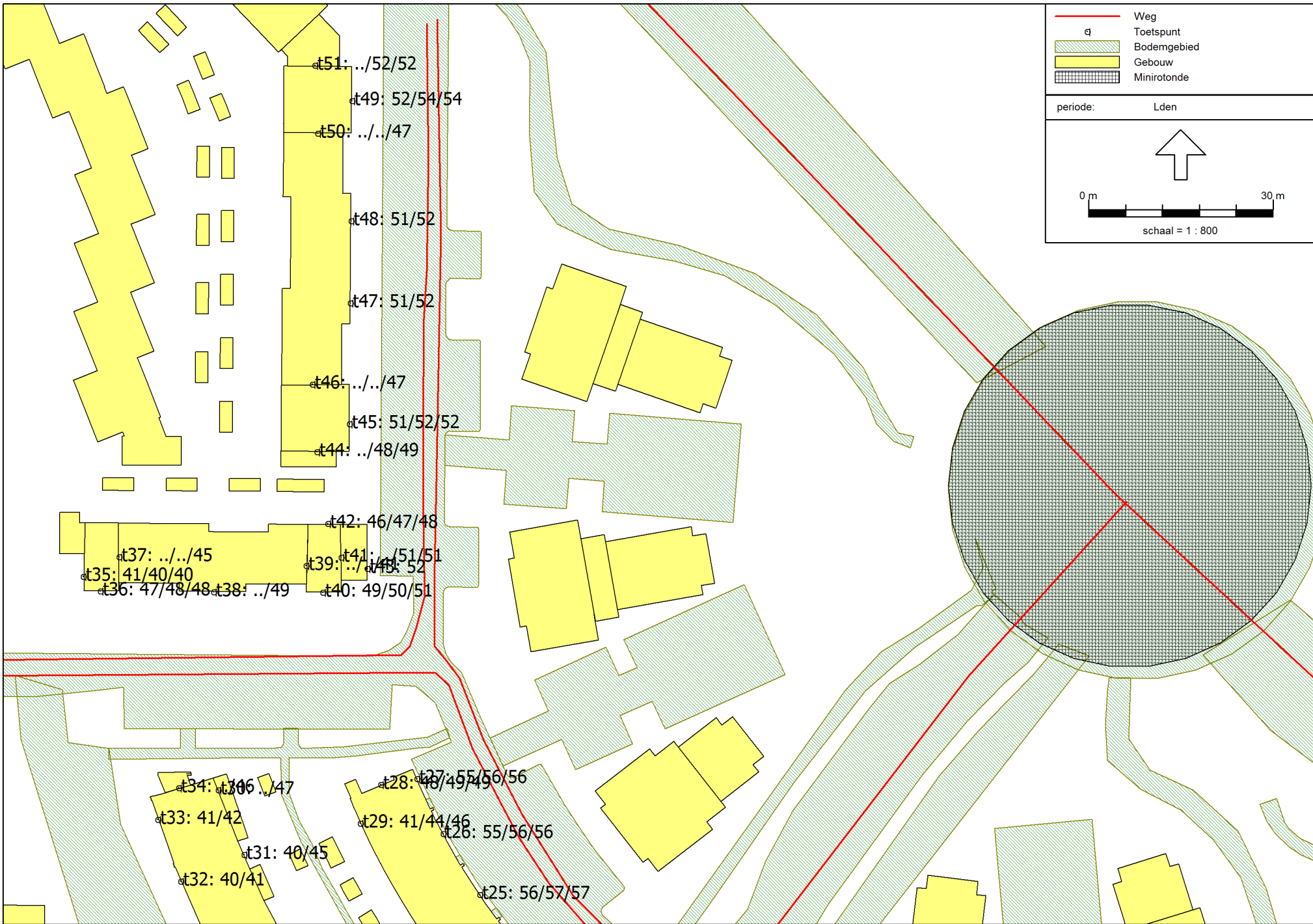
Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt t01	1,50	50,5	47,9	40,5	51,0
t01_B	toetspunt t01	4,50	51,2	48,5	41,2	51,7
t01_C	toetspunt t01	7,50	51,7	48,8	41,6	52,1
t02_A	toetspunt t02	1,50	51,8	49,2	41,8	52,3
t02_B	toetspunt t02	4,50	52,9	50,3	42,9	53,4
t02_C	toetspunt t02	7,50	53,7	51,0	43,6	54,1
t03_A	toetspunt t03	1,50	53,3	50,7	43,2	53,8
t03_B	toetspunt t03	4,50	54,5	51,8	44,4	54,9
t03_C	toetspunt t03	7,50	55,0	52,3	44,9	55,4
t04_A	toetspunt t04	1,50	54,9	52,3	44,8	55,4
t04_B	toetspunt t04	4,50	56,3	53,7	46,3	56,8
t04_C	toetspunt t04	7,50	56,4	53,8	46,3	56,9
t05_A	toetspunt t05	1,50	58,7	56,0	48,6	59,1
t05_B	toetspunt t05	4,50	59,6	57,0	49,5	60,1
t05_C	toetspunt t05	7,50	59,6	57,0	49,5	60,1
t06_A	toetspunt t06	1,50	60,8	58,1	50,6	61,2
t06_B	toetspunt t06	4,50	61,6	58,9	51,5	62,1
t06_C	toetspunt t06	7,50	61,5	58,8	51,3	61,9
t07_A	toetspunt t07	1,50	53,8	51,0	43,6	54,2
t07_B	toetspunt t07	4,50	55,1	52,3	44,9	55,5
t07_C	toetspunt t07	7,50	56,0	53,2	45,7	56,4
t08_A	toetspunt t08	1,50	44,5	42,0	34,6	45,0
t08_B	toetspunt t08	4,50	44,8	42,3	34,9	45,3
t08_C	toetspunt t08	7,50	45,7	43,2	35,7	46,2
t09_A	toetspunt t09	1,50	53,7	50,9	43,4	54,1
t09_B	toetspunt t09	4,50	55,1	52,3	44,9	55,5
t10_A	toetspunt t10	1,50	57,8	54,9	47,4	58,1
t10_B	toetspunt t10	4,50	58,5	55,6	48,2	58,8
t10_C	toetspunt t10	7,50	58,8	56,0	48,5	59,1
t11_A	toetspunt t11	1,50	62,9	59,8	52,4	63,1
t12_B	toetspunt t12	4,50	62,2	59,3	51,9	62,5
t12_C	toetspunt t12	7,50	62,2	59,4	51,9	62,6
t13_A	toetspunt t13	1,50	58,0	55,2	47,7	58,3
t13_B	toetspunt t13	4,50	58,8	56,0	48,6	59,2
t13_C	toetspunt t13	7,50	58,8	56,0	48,6	59,2
t14_A	toetspunt t14	1,50	55,1	52,4	44,9	55,5
t14_B	toetspunt t14	4,50	56,5	53,8	46,3	56,9
t15_A	toetspunt t15	1,50	52,9	50,2	42,7	53,3
t15_B	toetspunt t15	4,50	54,8	52,1	44,6	55,2
t16_A	toetspunt t16	1,50	55,0	52,3	44,9	55,5
t16_B	toetspunt t16	4,50	56,7	54,0	46,5	57,1
t16_C	toetspunt t16	7,50	57,0	54,3	46,9	57,5
t17_A	toetspunt t17	1,50	60,9	58,2	50,7	61,3
t18_B	toetspunt t18	4,50	60,8	58,1	50,6	61,2
t18_C	toetspunt t18	7,50	61,0	58,3	50,8	61,4
t19_A	toetspunt t19	1,50	57,3	54,5	47,1	57,7
t19_B	toetspunt t19	4,50	58,4	55,7	48,3	58,9
t19_C	toetspunt t19	7,50	58,6	55,8	48,4	59,0
t20_A	toetspunt t20	1,50	54,6	51,9	44,5	55,0
t20_B	toetspunt t20	4,50	56,2	53,5	46,0	56,6
t21_A	toetspunt t21	1,50	53,5	50,7	43,3	53,9
t21_B	toetspunt t21	4,50	55,5	52,7	45,3	55,9
t21_C	toetspunt t21	7,50	56,0	53,3	45,8	56,4
t22_A	toetspunt t22	1,50	60,0	57,3	49,8	60,4
t22_B	toetspunt t22	4,50	61,2	58,5	51,1	61,6
t22_C	toetspunt t22	7,50	61,3	58,6	51,2	61,8
t23_A	toetspunt t23	1,50	58,3	55,7	48,2	58,7
t23_B	toetspunt t23	4,50	59,3	56,7	49,2	59,8
t23_C	toetspunt t23	7,50	59,3	56,7	49,2	59,8
t24_A	toetspunt t24	1,50	56,5	54,0	46,5	57,0
t24_B	toetspunt t24	4,50	57,8	55,2	47,7	58,3
t24_C	toetspunt t24	7,50	57,8	55,2	47,7	58,3
t25_A	toetspunt t25	1,50	55,3	52,8	45,3	55,8
t25_B	toetspunt t25	4,50	56,5	54,0	46,5	57,0
t25_C	toetspunt t25	7,50	56,5	54,0	46,5	57,0
t26_A	toetspunt t26	1,50	54,5	52,0	44,5	55,0
t26_B	toetspunt t26	4,50	55,6	53,1	45,6	56,1
t26_C	toetspunt t26	7,50	55,7	53,1	45,7	56,2

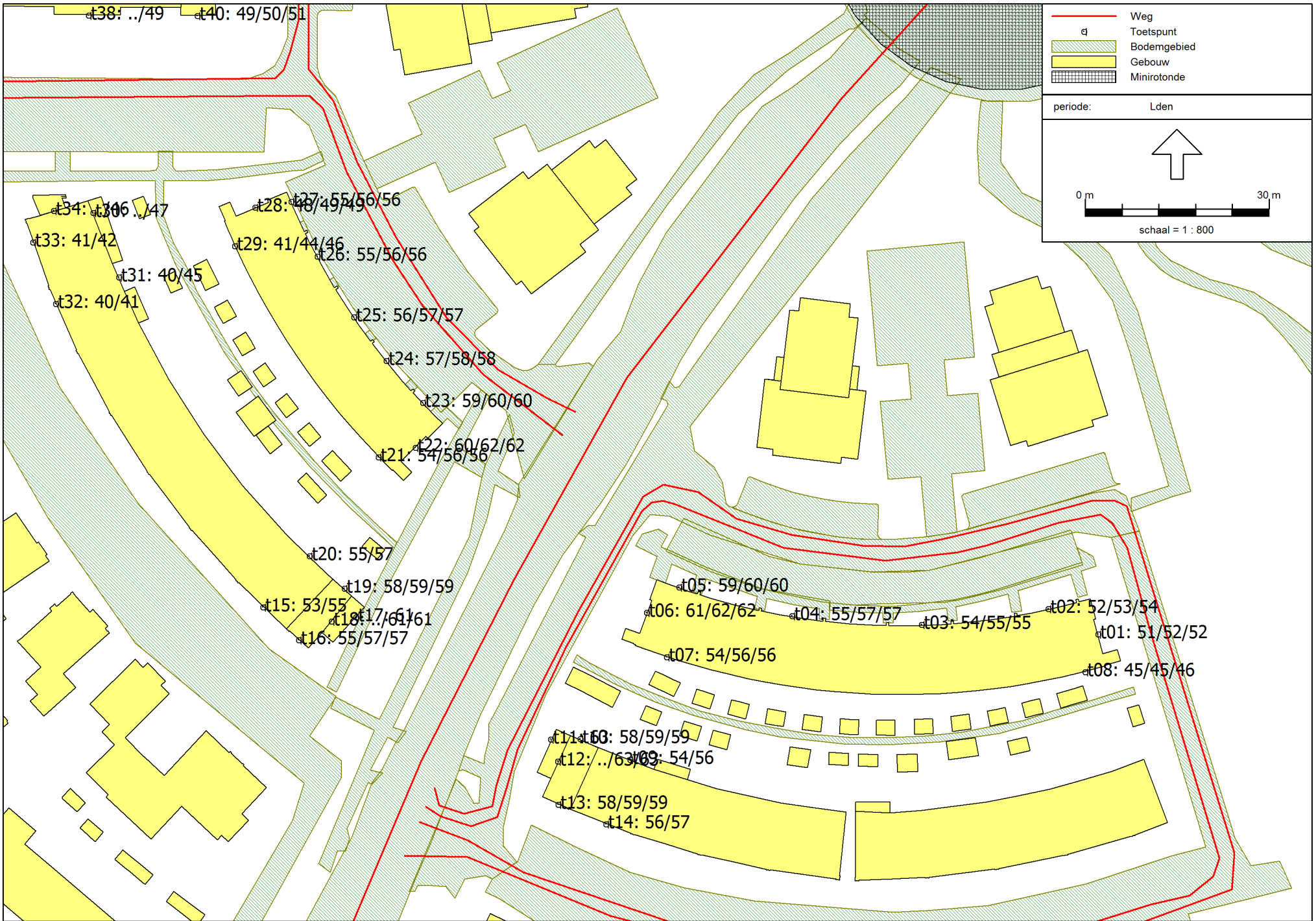
Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
 Model: model incl bebouwing [ model 20-07-2016 n.a.v. zienswijze]  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 (hoofdgroep)  
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t27_A	toetspunt t27	1,50	54,2	51,7	44,2	54,8
t27_B	toetspunt t27	4,50	55,1	52,6	45,1	55,6
t27_C	toetspunt t27	7,50	55,4	52,8	45,4	55,9
t28_A	toetspunt t28	1,50	48,0	44,7	37,2	48,1
t28_B	toetspunt t28	4,50	48,7	45,4	38,0	48,8
t28_C	toetspunt t28	7,50	48,8	45,6	38,1	49,0
t29_A	toetspunt t29	1,50	40,7	36,8	29,4	40,5
t29_B	toetspunt t29	4,50	44,4	41,0	33,5	44,5
t29_C	toetspunt t29	7,50	46,1	43,0	35,5	46,3
t30_B	toetspunt t30	4,50	47,2	43,7	36,2	47,2
t31_A	toetspunt t31	1,50	40,0	36,8	29,3	40,1
t31_B	toetspunt t31	4,50	44,4	41,2	33,7	44,6
t32_A	toetspunt t32	1,50	39,5	36,3	28,9	39,7
t32_B	toetspunt t32	4,50	41,2	38,0	30,6	41,4
t33_A	toetspunt t33	1,50	40,7	37,3	29,8	40,8
t33_B	toetspunt t33	4,50	42,0	38,6	31,1	42,0
t34_B	toetspunt t34	4,50	46,2	41,8	34,3	45,8
t35_A	toetspunt t35	1,50	41,8	37,3	29,7	41,3
t35_B	toetspunt t35	4,50	40,9	36,4	28,9	40,4
t35_C	toetspunt t35	7,50	40,8	36,5	29,0	40,4
t36_A	toetspunt t36	1,50	47,2	43,1	35,6	46,9
t36_B	toetspunt t36	4,50	47,8	43,8	36,3	47,5
t36_C	toetspunt t36	7,50	47,8	44,0	36,5	47,6
t37_C	toetspunt t37	7,50	45,1	41,9	34,6	45,3
t38_B	toetspunt t38	4,50	48,8	45,1	37,6	48,7
t39_C	toetspunt t39	7,50	41,5	37,4	30,0	41,3
t40_A	toetspunt t40	1,50	49,3	46,0	38,4	49,3
t40_B	toetspunt t40	4,50	50,1	46,9	39,3	50,2
t40_C	toetspunt t40	7,50	50,4	47,3	39,7	50,6
t41_B	toetspunt t41	4,50	50,1	47,4	39,9	50,5
t41_C	toetspunt t41	7,50	51,0	48,3	40,9	51,5
t42_A	toetspunt t42	1,50	45,6	42,9	35,6	46,1
t42_B	toetspunt t42	4,50	46,6	43,7	36,5	47,0
t42_C	toetspunt t42	7,50	47,1	44,2	37,0	47,5
t43_A	toetspunt t43	1,50	51,2	48,8	41,2	51,7
t44_B	toetspunt t44	4,50	47,0	44,4	37,0	47,5
t44_C	toetspunt t44	7,50	48,1	45,4	38,0	48,6
t45_A	toetspunt t45	1,50	50,7	48,1	40,7	51,2
t45_B	toetspunt t45	4,50	51,4	48,8	41,4	51,9
t45_C	toetspunt t45	7,50	51,9	49,1	41,9	52,4
t46_C	toetspunt t46	7,50	46,8	43,5	36,6	47,1
t47_A	toetspunt t47	1,50	50,3	47,7	40,3	50,8
t47_B	toetspunt t47	4,50	51,4	48,6	41,3	51,8
t48_A	toetspunt t48	1,50	50,6	47,8	40,6	51,1
t48_B	toetspunt t48	4,50	51,9	48,9	41,8	52,3
t49_A	toetspunt t49	1,50	52,1	49,0	42,0	52,5
t49_B	toetspunt t49	4,50	53,7	50,5	43,5	54,0
t49_C	toetspunt t49	7,50	53,9	50,6	43,7	54,2
t50_C	toetspunt t50	7,50	47,0	43,8	36,8	47,3
t51_B	toetspunt t51	4,50	51,7	48,2	41,4	51,9
t51_C	toetspunt t51	7,50	52,3	48,7	42,0	52,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen





Rapport: Resultatentabel  
 Model: model excl bebouwing [ model 20-07-2016 n.a.v. zienswijze]  
 L<sub>Aeq</sub> totaalresultaten voor toetspunten  
 (hoofdgroep)  
 Groep: Nee  
 Groepsreductie: Nee

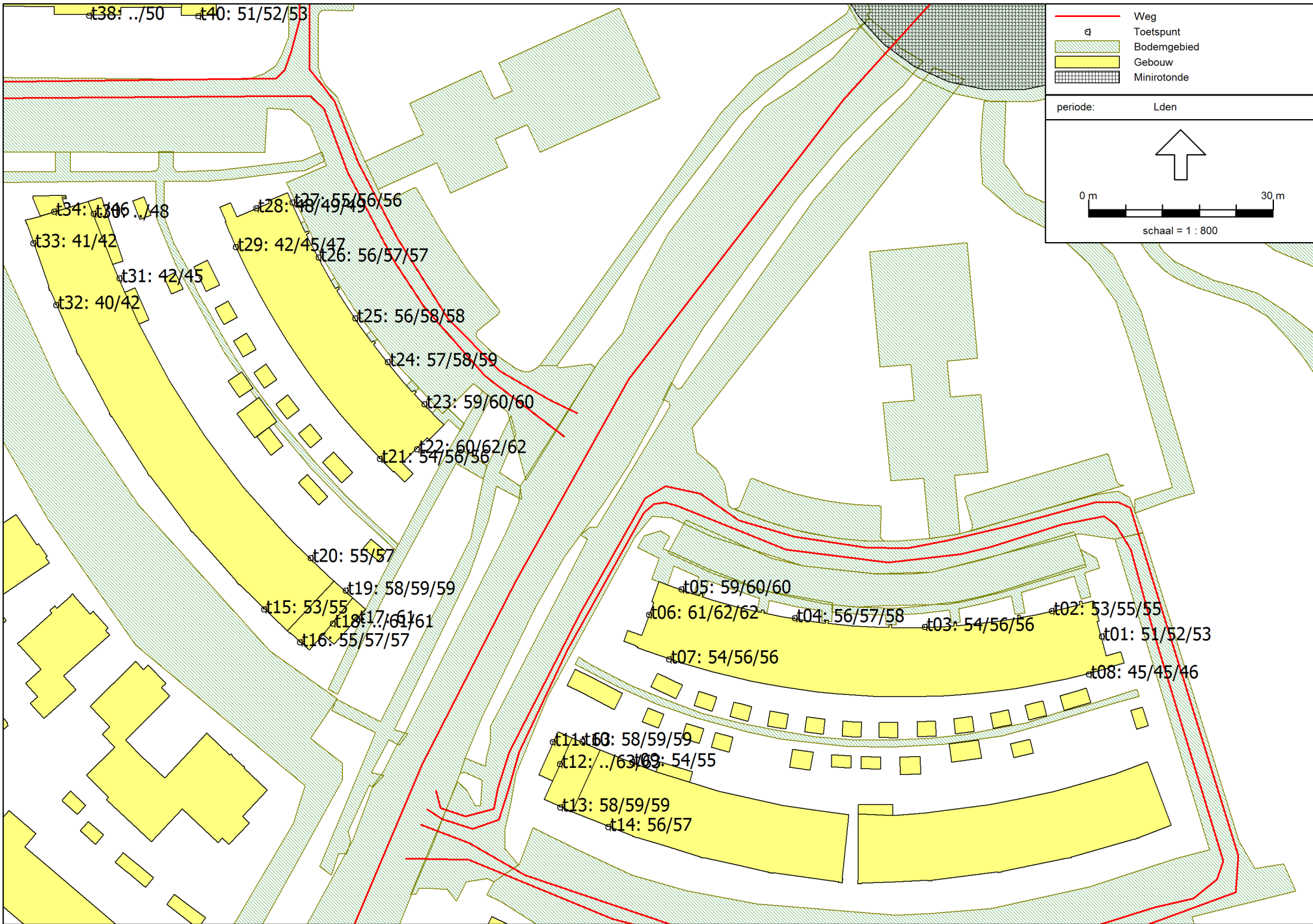
Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t01_A	toetspunt t01	1,50	50,9	48,3	40,9	51,4
t01_B	toetspunt t01	4,50	51,8	49,0	41,7	52,2
t01_C	toetspunt t01	7,50	52,3	49,3	42,2	52,7
t02_A	toetspunt t02	1,50	52,9	50,3	42,9	53,4
t02_B	toetspunt t02	4,50	54,1	51,4	44,0	54,6
t02_C	toetspunt t02	7,50	55,0	52,2	44,9	55,4
t03_A	toetspunt t03	1,50	53,9	51,3	43,9	54,4
t03_B	toetspunt t03	4,50	55,2	52,5	45,1	55,7
t03_C	toetspunt t03	7,50	55,7	53,0	45,6	56,2
t04_A	toetspunt t04	1,50	55,5	52,9	45,4	56,0
t04_B	toetspunt t04	4,50	57,0	54,3	46,9	57,4
t04_C	toetspunt t04	7,50	57,1	54,4	47,0	57,6
t05_A	toetspunt t05	1,50	58,7	56,0	48,6	59,1
t05_B	toetspunt t05	4,50	59,6	56,9	49,5	60,0
t05_C	toetspunt t05	7,50	59,6	56,9	49,5	60,0
t06_A	toetspunt t06	1,50	60,8	58,0	50,6	61,2
t06_B	toetspunt t06	4,50	61,6	58,9	51,4	62,0
t06_C	toetspunt t06	7,50	61,5	58,7	51,3	61,9
t07_A	toetspunt t07	1,50	53,9	51,1	43,6	54,2
t07_B	toetspunt t07	4,50	55,1	52,4	44,9	55,5
t07_C	toetspunt t07	7,50	56,0	53,2	45,8	56,4
t08_A	toetspunt t08	1,50	44,5	42,0	34,6	45,1
t08_B	toetspunt t08	4,50	44,9	42,5	35,0	45,5
t08_C	toetspunt t08	7,50	45,9	43,4	36,0	46,5
t09_A	toetspunt t09	1,50	53,7	50,8	43,4	54,1
t09_B	toetspunt t09	4,50	55,1	52,3	44,8	55,5
t10_A	toetspunt t10	1,50	57,8	54,9	47,4	58,1
t10_B	toetspunt t10	4,50	58,4	55,6	48,1	58,8
t10_C	toetspunt t10	7,50	58,7	55,9	48,4	59,1
t11_A	toetspunt t11	1,50	62,8	59,8	52,4	63,1
t12_B	toetspunt t12	4,50	62,1	59,3	51,9	62,5
t12_C	toetspunt t12	7,50	62,2	59,3	51,9	62,5
t13_A	toetspunt t13	1,50	58,0	55,2	47,7	58,3
t13_B	toetspunt t13	4,50	58,8	56,0	48,6	59,2
t13_C	toetspunt t13	7,50	58,8	56,0	48,6	59,2
t14_A	toetspunt t14	1,50	55,1	52,4	44,9	55,5
t14_B	toetspunt t14	4,50	56,5	53,8	46,3	56,9
t15_A	toetspunt t15	1,50	52,9	50,2	42,8	53,3
t15_B	toetspunt t15	4,50	54,8	52,1	44,7	55,3
t16_A	toetspunt t16	1,50	55,1	52,3	44,9	55,5
t16_B	toetspunt t16	4,50	56,7	54,0	46,6	57,2
t16_C	toetspunt t16	7,50	57,1	54,3	46,9	57,5
t17_A	toetspunt t17	1,50	60,9	58,2	50,7	61,3
t18_B	toetspunt t18	4,50	60,8	58,1	50,6	61,2
t18_C	toetspunt t18	7,50	61,0	58,2	50,8	61,4
t19_A	toetspunt t19	1,50	57,2	54,5	47,0	57,6
t19_B	toetspunt t19	4,50	58,4	55,6	48,2	58,8
t19_C	toetspunt t19	7,50	58,5	55,7	48,3	58,9
t20_A	toetspunt t20	1,50	54,6	51,9	44,4	55,0
t20_B	toetspunt t20	4,50	56,1	53,4	46,0	56,6
t21_A	toetspunt t21	1,50	53,6	50,8	43,4	54,0
t21_B	toetspunt t21	4,50	55,5	52,8	45,3	55,9
t21_C	toetspunt t21	7,50	56,1	53,3	45,9	56,5
t22_A	toetspunt t22	1,50	60,0	57,2	49,8	60,4
t22_B	toetspunt t22	4,50	61,2	58,5	51,0	61,6
t22_C	toetspunt t22	7,50	61,3	58,5	51,1	61,7
t23_A	toetspunt t23	1,50	58,2	55,6	48,1	58,7
t23_B	toetspunt t23	4,50	59,2	56,6	49,1	59,7
t23_C	toetspunt t23	7,50	59,2	56,5	49,1	59,7
t24_A	toetspunt t24	1,50	56,8	54,2	46,7	57,3
t24_B	toetspunt t24	4,50	58,0	55,4	47,9	58,5
t24_C	toetspunt t24	7,50	58,1	55,4	48,0	58,5
t25_A	toetspunt t25	1,50	55,9	53,3	45,9	56,4
t25_B	toetspunt t25	4,50	57,2	54,5	47,1	57,6
t25_C	toetspunt t25	7,50	57,2	54,6	47,2	57,7
t26_A	toetspunt t26	1,50	55,0	52,5	45,0	55,5
t26_B	toetspunt t26	4,50	56,2	53,6	46,1	56,7
t26_C	toetspunt t26	7,50	56,4	53,7	46,3	56,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

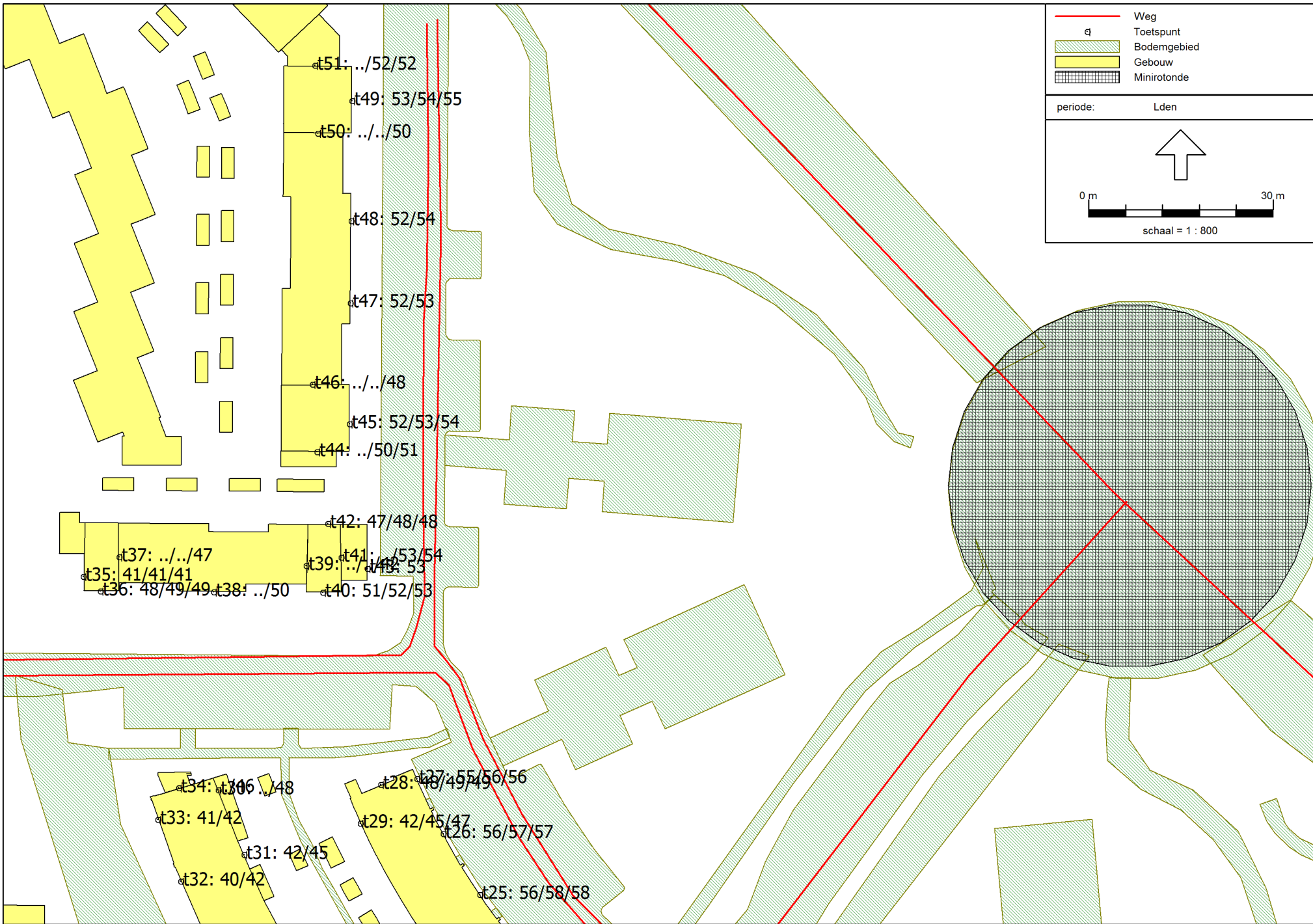
Rapport: Resultatentabel  
 Model: model excl bebouwing [ model 20-07-2016 n.a.v. zienswijze]  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 (hoofdgroep)  
 Groep: Nee  
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
t27_A	toetspunt t27	1,50	54,5	52,0	44,5	55,0
t27_B	toetspunt t27	4,50	55,5	52,9	45,4	55,9
t27_C	toetspunt t27	7,50	55,8	53,2	45,7	56,3
t28_A	toetspunt t28	1,50	48,0	44,6	37,2	48,1
t28_B	toetspunt t28	4,50	48,7	45,3	38,0	48,8
t28_C	toetspunt t28	7,50	49,0	45,6	38,3	49,1
t29_A	toetspunt t29	1,50	41,8	38,0	30,7	41,7
t29_B	toetspunt t29	4,50	45,0	41,6	34,2	45,1
t29_C	toetspunt t29	7,50	46,8	43,6	36,3	47,0
t30_B	toetspunt t30	4,50	47,8	44,2	36,9	47,8
t31_A	toetspunt t31	1,50	41,4	38,0	30,8	41,6
t31_B	toetspunt t31	4,50	45,1	41,8	34,5	45,3
t32_A	toetspunt t32	1,50	39,8	36,6	29,2	40,0
t32_B	toetspunt t32	4,50	41,4	38,3	30,9	41,6
t33_A	toetspunt t33	1,50	40,8	37,4	29,9	40,8
t33_B	toetspunt t33	4,50	42,1	38,7	31,3	42,2
t34_B	toetspunt t34	4,50	46,8	42,6	35,1	46,5
t35_A	toetspunt t35	1,50	41,8	37,3	29,7	41,3
t35_B	toetspunt t35	4,50	41,0	36,6	29,1	40,6
t35_C	toetspunt t35	7,50	41,0	36,7	29,3	40,6
t36_A	toetspunt t36	1,50	48,1	44,3	36,9	48,0
t36_B	toetspunt t36	4,50	49,0	45,3	37,9	48,9
t36_C	toetspunt t36	7,50	49,1	45,6	38,2	49,1
t37_C	toetspunt t37	7,50	46,8	43,6	36,3	47,0
t38_B	toetspunt t38	4,50	50,3	46,8	39,4	50,3
t39_C	toetspunt t39	7,50	42,1	38,0	30,7	41,8
t40_A	toetspunt t40	1,50	50,8	47,6	40,1	50,9
t40_B	toetspunt t40	4,50	51,8	48,6	41,2	52,0
t40_C	toetspunt t40	7,50	52,3	49,2	41,8	52,5
t41_B	toetspunt t41	4,50	52,4	49,6	42,2	52,8
t41_C	toetspunt t41	7,50	53,4	50,5	43,2	53,7
t42_A	toetspunt t42	1,50	46,2	43,4	36,2	46,7
t42_B	toetspunt t42	4,50	47,3	44,3	37,2	47,7
t42_C	toetspunt t42	7,50	48,0	44,9	37,8	48,3
t43_A	toetspunt t43	1,50	52,8	50,2	42,8	53,3
t44_B	toetspunt t44	4,50	49,8	47,0	39,7	50,2
t44_C	toetspunt t44	7,50	50,8	48,0	40,7	51,2
t45_A	toetspunt t45	1,50	51,9	49,1	41,8	52,3
t45_B	toetspunt t45	4,50	52,8	50,0	42,7	53,2
t45_C	toetspunt t45	7,50	53,4	50,5	43,2	53,7
t46_C	toetspunt t46	7,50	47,4	44,0	37,1	47,6
t47_A	toetspunt t47	1,50	51,9	49,1	41,9	52,4
t47_B	toetspunt t47	4,50	53,0	50,1	42,9	53,4
t48_A	toetspunt t48	1,50	52,0	49,1	41,9	52,4
t48_B	toetspunt t48	4,50	53,2	50,2	43,1	53,6
t49_A	toetspunt t49	1,50	52,5	49,5	42,4	52,9
t49_B	toetspunt t49	4,50	54,1	50,8	43,8	54,3
t49_C	toetspunt t49	7,50	54,3	51,0	44,0	54,5
t50_C	toetspunt t50	7,50	49,5	46,4	39,3	49,8
t51_B	toetspunt t51	4,50	51,7	48,2	41,4	51,9
t51_C	toetspunt t51	7,50	52,3	48,7	42,0	52,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen







Rapport: Vergelijkingstabel  
Folder: S:\Projecten\2017\1707083LM - Meerstraat-hertgang te veldhoven, ako\Geomilieu V 3.11 - Meerstraat-hertgang te veldhoven\  
Model Voorgrond: model incl bebouwing [ model 20-07-2016 n.a.v. zienswijze]  
Model Achtergrond: model excl bebouwing [ model 20-07-2016 n.a.v. zienswijze]  
Groep: Waarde=(hoofdgroep) / Referentie=(hoofdgroep)  
Periode: Waarde=Lden / Referentie=Lden  
Toetswaarden: Waarde=Berekende waarden / Referentie=Berekende waarden

Naam	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Vershil
t23_C	toetspunt t23	7,50	59,8	59,7	0,1
t19_C	toetspunt t19	7,50	59,0	58,9	0,1
t23_B	toetspunt t23	4,50	59,8	59,7	0,1
t10_C	toetspunt t10	7,50	59,1	59,1	0,1
t19_B	toetspunt t19	4,50	58,9	58,8	0,1
t23_A	toetspunt t23	1,50	58,7	58,7	0,1
t10_B	toetspunt t10	4,50	58,8	58,8	0,1
t06_C	toetspunt t06	7,50	61,9	61,9	0,1
t20_B	toetspunt t20	4,50	56,6	56,6	0,1
t22_C	toetspunt t22	7,50	61,8	61,7	0,1
t05_B	toetspunt t05	4,50	60,1	60,0	0,1
t05_C	toetspunt t05	7,50	60,1	60,0	0,1
t09_B	toetspunt t09	4,50	55,5	55,5	0,0
t06_B	toetspunt t06	4,50	62,1	62,0	0,0
t19_A	toetspunt t19	1,50	57,7	57,6	0,0
t06_A	toetspunt t06	1,50	61,2	61,2	0,0
t11_A	toetspunt t11	1,50	63,1	63,1	0,0
t20_A	toetspunt t20	1,50	55,0	55,0	0,0
t22_B	toetspunt t22	4,50	61,6	61,6	0,0
t12_B	toetspunt t12	4,50	62,5	62,5	0,0
t12_C	toetspunt t12	7,50	62,6	62,5	0,0
t18_C	toetspunt t18	7,50	61,4	61,4	0,0
t09_A	toetspunt t09	1,50	54,1	54,1	0,0
t17_A	toetspunt t17	1,50	61,3	61,3	0,0
t22_A	toetspunt t22	1,50	60,4	60,4	0,0
t05_A	toetspunt t05	1,50	59,1	59,1	0,0
t18_B	toetspunt t18	4,50	61,2	61,2	0,0
t10_A	toetspunt t10	1,50	58,1	58,1	0,0
t13_A	toetspunt t13	1,50	58,3	58,3	0,0
t13_B	toetspunt t13	4,50	59,2	59,2	0,0
t28_A	toetspunt t28	1,50	48,1	48,1	0,0
t51_B	toetspunt t51	4,50	51,9	51,9	0,0
t13_C	toetspunt t13	7,50	59,2	59,2	0,0
t14_B	toetspunt t14	4,50	56,9	56,9	0,0
t51_C	toetspunt t51	7,50	52,5	52,5	0,0
t07_B	toetspunt t07	4,50	55,5	55,5	0,0
t14_A	toetspunt t14	1,50	55,5	55,5	0,0
t16_A	toetspunt t16	1,50	55,5	55,5	0,0
t15_B	toetspunt t15	4,50	55,2	55,3	0,0
t16_B	toetspunt t16	4,50	57,1	57,2	0,0
t28_B	toetspunt t28	4,50	48,8	48,8	0,0
t07_C	toetspunt t07	7,50	56,4	56,4	0,0
t16_C	toetspunt t16	7,50	57,5	57,5	0,0
t08_A	toetspunt t08	1,50	45,0	45,1	0,0
t15_A	toetspunt t15	1,50	53,3	53,3	0,0
t35_A	toetspunt t35	1,50	41,3	41,3	0,0
t21_B	toetspunt t21	4,50	55,9	55,9	0,0
t07_A	toetspunt t07	1,50	54,2	54,2	-0,1
t21_C	toetspunt t21	7,50	56,4	56,5	-0,1
t21_A	toetspunt t21	1,50	53,9	54,0	-0,1
t33_A	toetspunt t33	1,50	40,8	40,8	-0,1
t28_C	toetspunt t28	7,50	49,0	49,1	-0,1
t35_B	toetspunt t35	4,50	40,4	40,6	-0,1
t33_B	toetspunt t33	4,50	42,0	42,2	-0,1
t08_B	toetspunt t08	4,50	45,3	45,5	-0,2
t08_C	toetspunt t08	7,50	46,2	46,5	-0,2
t24_B	toetspunt t24	4,50	58,3	58,5	-0,2
t24_A	toetspunt t24	1,50	57,0	57,3	-0,2
t35_C	toetspunt t35	7,50	40,4	40,6	-0,2
t24_C	toetspunt t24	7,50	58,3	58,5	-0,3
t27_A	toetspunt t27	1,50	54,8	55,0	-0,3
t32_B	toetspunt t32	4,50	41,4	41,6	-0,3
t49_B	toetspunt t49	4,50	54,0	54,3	-0,3
t27_B	toetspunt t27	4,50	55,6	55,9	-0,3
t32_A	toetspunt t32	1,50	39,7	40,0	-0,3
t49_C	toetspunt t49	7,50	54,2	54,5	-0,4
t27_C	toetspunt t27	7,50	55,9	56,3	-0,4
t49_A	toetspunt t49	1,50	52,5	52,9	-0,4
t01_A	toetspunt t01	1,50	51,0	51,4	-0,4

Rapport: Vergelijkingstabel  
Folder: S:\Projecten\2017\1707083LM - Meerstraat-hertgang te veldhoven, ako\Geomilieu V 3.11 - Meerstraat-hertgang te veldhoven\  
Model Voorgrond: model incl bebouwing [ model 20-07-2016 n.a.v. zienswijze]  
Model Achtergrond: model excl bebouwing [ model 20-07-2016 n.a.v. zienswijze]  
Groep: Waarde=(hoofdgroep) / Referentie=(hoofdgroep)  
Periode: Waarde=Lden / Referentie=Lden  
Toetswaarden: Waarde=Berekende waarden / Referentie=Berekende waarden

Naam	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Vershil
t01_B	toetspunt t01	4,50	51,7	52,2	-0,5
t26_A	toetspunt t26	1,50	55,0	55,5	-0,5
t46_C	toetspunt t46	7,50	47,1	47,6	-0,5
t25_A	toetspunt t25	1,50	55,8	56,4	-0,6
t42_A	toetspunt t42	1,50	46,1	46,7	-0,6
t01_C	toetspunt t01	7,50	52,1	52,7	-0,6
t26_B	toetspunt t26	4,50	56,1	56,7	-0,6
t30_B	toetspunt t30	4,50	47,2	47,8	-0,6
t39_C	toetspunt t39	7,50	41,3	41,8	-0,6
t25_B	toetspunt t25	4,50	57,0	57,6	-0,6
t04_A	toetspunt t04	1,50	55,4	56,0	-0,6
t03_A	toetspunt t03	1,50	53,8	54,4	-0,6
t04_B	toetspunt t04	4,50	56,8	57,4	-0,6
t29_B	toetspunt t29	4,50	44,5	45,1	-0,6
t26_C	toetspunt t26	7,50	56,2	56,8	-0,7
t42_B	toetspunt t42	4,50	47,0	47,7	-0,7
t31_B	toetspunt t31	4,50	44,6	45,3	-0,7
t03_B	toetspunt t03	4,50	54,9	55,7	-0,7
t25_C	toetspunt t25	7,50	57,0	57,7	-0,7
t04_C	toetspunt t04	7,50	56,9	57,6	-0,7
t34_B	toetspunt t34	4,50	45,8	46,5	-0,7
t29_C	toetspunt t29	7,50	46,3	47,0	-0,7
t03_C	toetspunt t03	7,50	55,4	56,2	-0,8
t42_C	toetspunt t42	7,50	47,5	48,3	-0,8
t02_A	toetspunt t02	1,50	52,3	53,4	-1,1
t36_A	toetspunt t36	1,50	46,9	48,0	-1,1
t45_A	toetspunt t45	1,50	51,2	52,3	-1,1
t29_A	toetspunt t29	1,50	40,5	41,7	-1,2
t02_B	toetspunt t02	4,50	53,4	54,6	-1,2
t48_A	toetspunt t48	1,50	51,1	52,4	-1,3
t02_C	toetspunt t02	7,50	54,1	55,4	-1,3
t45_B	toetspunt t45	4,50	51,9	53,2	-1,3
t48_B	toetspunt t48	4,50	52,3	53,6	-1,3
t36_B	toetspunt t36	4,50	47,5	48,9	-1,4
t45_C	toetspunt t45	7,50	52,4	53,7	-1,4
t31_A	toetspunt t31	1,50	40,1	41,6	-1,4
t36_C	toetspunt t36	7,50	47,6	49,1	-1,5
t47_A	toetspunt t47	1,50	50,8	52,4	-1,5
t43_A	toetspunt t43	1,50	51,7	53,3	-1,6
t47_B	toetspunt t47	4,50	51,8	53,4	-1,6
t40_A	toetspunt t40	1,50	49,3	50,9	-1,6
t38_B	toetspunt t38	4,50	48,7	50,3	-1,6
t37_C	toetspunt t37	7,50	45,3	47,0	-1,7
t40_B	toetspunt t40	4,50	50,2	52,0	-1,8
t40_C	toetspunt t40	7,50	50,6	52,5	-1,9
t41_C	toetspunt t41	7,50	51,5	53,7	-2,3
t41_B	toetspunt t41	4,50	50,5	52,8	-2,3
t50_C	toetspunt t50	7,50	47,3	49,8	-2,5
t44_C	toetspunt t44	7,50	48,6	51,2	-2,7
t44_B	toetspunt t44	4,50	47,5	50,2	-2,7

