

Notitie van beantwoording zienswijzen

Ontwerpbestemmingsplan 'De Run 4200, snelfietsroute'

Gemeente Veldhoven
Januari 2021, geanonimiseerde versie

1. Aanleiding bestemmingsplan

De druk op het wegennet rondom de Kempenbaan en de N2 vormt al enige jaren een punt van zorg. Om deze te verbeteren neemt Veldhoven deel aan het Maatregelenpakket bereikbaarheid De Run. Dit betreft een samenhangend pakket van maatregelen met duurzame en effectieve oplossingen voor de bereikbaarheid. Fietsers zijn hierbij een belangrijke doelgroep. Eén van de maatregelen is daarom het realiseren van de snelle fietsverbinding De Run – High Tech Campus. Een deel van deze verbinding komt op Veldhovens grondgebied te liggen. Om dit mogelijk te maken is een nieuw bestemmingsplan nodig. Het ontwerpbestemmingsplan 'De Run 4200, snelfietsroute' is opgesteld en in procedure gebracht.

2. Ontwerpbestemmingsplan ter inzage

Het ontwerpbestemmingsplan 'De Run 4200, snelfietsroute' is op woensdag 21 oktober 2020 bekendgemaakt via een publicatie in de Staatscourant en het Gemeentenieuws in het Veldhovens Weekblad.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van vrijdag 23 oktober 2020 tot en met donderdag 3 december 2020 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.

3. Ingediende zienswijzen

3.1. Indieners zienswijzen

Tijdens de termijn van terinzagelegging zijn 7 zienswijzen ingediend.

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

1. [Reclamant 1](#); registratienummer 20.17873;
2. [Reclamant 2](#); registratienummer 20.17501;
3. [Reclamant 3](#); registratienummer 20.17191;
4. [Reclamant 4](#); registratienummer 20.18071;
5. [Reclamant 5](#); registratienummer 20.18727);
6. [Reclamant 6](#); registratienummer 20.18875).
7. [Reclamant 7](#); registratienummer 20.18963).

3.2. Ontvankelijkheid zienswijzen

De ingediende zienswijzen zijn binnen de ter inzage ligging van het ontwerpbestemmingsplan ontvangen er wordt voldaan aan de indieningsvereisten van een zienswijze. Alle zienswijzen zijn dus ontvankelijk.

4. Reactie op ingediende zienswijzen

In deze paragraaf wordt een reactie gegeven op de ingediende zienswijzen. Eerst wordt de inhoud van de zienswijze samengevat. De zienswijzen zijn samengevat, maar wel volledig beoordeeld. Onderstaand wordt per onderdeel/ zienswijze een reactie van de gemeente gegeven in cursieve en bruine tekst. Per reclamant wordt aangegeven of zijn/haar reactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.1. [Reclamant 1](#)

4.1.1. Inhoud en reactie op zienswijzen

De voorkeursvariant A1 komt onvermijdelijk uit op de Ulenpas in de woonwijk Ooievaarsnest. Als een snelfietsroute door het Ooievaarsnest niet haalbaar is, dan heeft de snelfietsroute over De Run 4200 ook geen zin. Het onderliggende rapport van Antea is verre van volledig/zorgvuldig. Diverse cruciale aspecten zijn niet meegenomen of goed afgewogen. Bovendien zijn mogelijke betere varianten niet meegenomen vanwege vooraf opgelegde beperkingen.

Reactie gemeente: De fietsroute over De Run 4200 maakt onderdeel uit van een rechtstreekse fietsverbinding tussen bedrijventerrein De Run en HTCE. Net als de gemeente Veldhoven is de gemeente Eindhoven voornemens om de fietsverbinding aantrekkelijker, veiliger en comfortabeler te maken. De gemeente Eindhoven zet de komende periode een participatietraject op waar bewoners van de wijken Hanevoet en Ooievaarsnest, gebruikers van de route, Trefpunt Groen Eindhoven en de fietsersbond actief bij betrokken worden. Doel van dit participatietraject is om tot een goed ontwerp te komen dat past binnen de omgeving én goed is voor het fietsverkeer. De in de zienswijze naar voren gebrachte bezwaren zullen als input worden meegegeven aan dit participatietraject.

Mocht het onverhoopt zo zijn dat het Eindhovense deel niet kan worden opgepakt zoals vooraf bedacht dan is het nog steeds zinvol en van belang om de beoogde route door Veldhoven te realiseren. Het stuk over De Run 4200 wordt verkeersveiliger en beter ingericht, waardoor uitgangspunten voor het project overeind blijven. Daarnaast takt het fietspad over De Run 4200 aan op de Noord-Zuid verbinding die langs de A2/N2 richting Kempenbaan is voorzien en verder doorgetrokken wordt richting Peter Zuidlaan. Dit biedt onder andere de mogelijkheid de verbinding met het centrum van de gemeente Eindhoven te verbeteren. Dit ondersteunt het belang van de ingreep op De Run 4200.

De volgende punten worden expliciet gemeld:

a. Er is geen rekening gehouden met de huidige en in de toekomst te verwachten aantallen fietsen, want:

- De fietsroute is nu al druk en hinderlijk. In de spits is het lastig om je oprit te gebruiken. Veel bewoners melden bijna-ongelukken bij de onoverzichtelijke kruisingen.

Reactie gemeente: Het staat nog niet vast dat het vervolg van de route over de Ulenpas in de woonwijk Ooievaarsnest loopt. Onderhavig bestemmingsplan moet een route over De Run 4200 mogelijk gaan maken met eindpunt de onderdoorgang onder de A2/N2 bij de Ulenpas. In de gemeente Eindhoven wordt een proces opgestart waarin drie varianten worden uitgewerkt die de onderdoorgang Ulenpas en de HTCE met elkaar verbindt. Uit dat proces volgt hoe dit gerealiseerd wordt. De in deze zienswijze naar voren gebrachte inhoudelijke bezwaren worden doorgegeven aan de gemeente Eindhoven voor het proces dat daar nog doorlopen wordt. Het aanleggen van de fietsroute op De Run 4200 heeft hiermee geen invloed op het gebruik van inritten en de veiligheid van kruisingen in de gemeente Eindhoven. Het startpunt van de route in Eindhoven, zijnde de Ulenpas, is in 2018 al bestuurlijk vastgelegd door de gemeente Eindhoven en Veldhoven. Hoe daarop wordt aangehaakt is onderwerp van onderzoek.

- In de doelstellingen staat dat de route ook een schakel dient te zijn tussen Eersel en Geldrop. De potentie van de routes uit deze plaatsen is 4.000 fietsers per dag extra.

Reactie gemeente: Het is lastig een inschatting te maken hoeveel fietsers straks gebruik gaan maken van (een deel van de) de fietsroute Eersel-Geldrop. Daarnaast is het zo dat de route De Run – HTCE op dit moment concreet wordt uitgewerkt en het nog niet vaststaat of en hoe deze specifieke route doorgetrokken wordt richting Eersel en Geldrop.

De route tussen De Run en HTCE is al aanwezig, maar dan op een minder aantrekkelijke, samenhangende manier. Tellingen van medio maart 2018 lieten zien dat op de onderdoorgang Ulenpas (bij het viaduct N2/A2) op een gemiddelde werkdag circa 1.900 fietsers reden. Tellingen van juni 2019 lieten zien dat op de onderdoorgang Ulenpas (bij het viaduct N2/A2) op een gemiddelde werkdag circa 2.800 fietsers reden. Het aantal fietsers over deze fietsroute bedraagt dan gemiddeld genomen in maanden dat het weer het meest uitnodigend is om de fiets te pakken op 2.350 fietsers per gemiddelde werkdag, met uitschieters naar 2.800 fietsers.

De ontwikkeling van het aantal fietsers op de fietsverbinding is afhankelijk van vele factoren:

1. *De groei van het aantal arbeidsplaatsen op De Run. Met name ASML is hard gegroeid de laatste jaren. De komende jaren zal ASML gaan uitbreiden ten Noorden van de Kempenbaan-Oost (De Run 1000). Fietsers van Eindhoven naar deze ASML-locatie zullen echter maar deels de route over de Ulenpas gebruiken, omdat de route langs de Meerveldhovenseweg (voor veel fietsers korter en sneller) meer voor de hand ligt.*
2. *De effecten van de COVID-19 pandemie. Nu thuiswerken voor veel bedrijven de norm is geworden, is de verwachting dat ook in de situatie na de COVID-19 pandemie meer mensen thuis blijven werken en meer mensen vaker thuis werken dan voorheen. Dat zal een structureel effect hebben op het aantal verplaatsingen (zowel van gebruikers van het openbaar vervoer, fietsers als automobilisten). Het zal in ieder geval lange tijd duren voordat het aantal fietsers dat van de fietsverbinding gebruik maakt weer in de buurt komt van het oude niveau van voor de crisis. In september 2020 (vóór de tweede lockdown) lag het aantal fietsers op ongeveer de helft van het aantal dat in 2019 is geteld.*
3. *Met een zogenaamde "fietspotentiescan" (een soort prognosemodel voor het aantal fietsers als een bepaalde fietsverbinding wordt verbeterd) is berekend dat er als gevolg van de verbetering van de fietsverbinding tussen De Run en de HTCE*

ongeveer 130 extra fietsers mogen worden verwacht. Dat is een stijging van 5,7% ten opzichte van het hierboven weergegeven gemiddeld aantal fietsers op een gemiddelde werkdag. Hiermee komt het totaal uit op ongeveer 2.500 fietsers per gemiddelde werkdag met uitschieters naar 2.950 fietsers.

Al met al is de verwachting dat de fietsaantallen de komende tijd langzaam weer toegroeien naar het niveau van voor de crisis. Als gevolg van een jaarlijkse autonome groei van het aantal fietsers (geschat op 1-3% op basis van cijfers van de gemeente Eindhoven) en van het verbeteren van de fietsverbinding mag uiteindelijk op een lichte groei van het aantal fietsers worden gerekend. Hierbij gaan we uit van aantallen die variëren van 2.500 tot 3.000 fietsers per dag.

De ambitie is om ondanks bovenstaande het fietsgebruik op lange termijn toe te laten nemen met maximaal 50% ten opzichte van het aantal fietsers voor de crisis. Hiermee zou het aantal fietsers in het meest ambitieuze scenario uitkomen op 3.500 fietsers per gemiddelde werkdag. Die 50% toename is afhankelijk van verschillende factoren (sommige gelijk aan bovengenoemde effecten, want de autonome groei en de uitkomsten van de fietspotentiescan zitten hier ook in), zoals:

- i. aanpassingen aan de gehele fietsroute De Run-HTCE en omliggende fietsstructuren;*
- ii. toename van het aantal arbeidsplaatsen in de toekomst;*
- iii. stimulering van het gebruik van de fiets door de gemeente Veldhoven en andere overheden en werkgevers;*
- iv. noodzaak stimuleren duurzame vervoerswijzen, zoals de fiets, vanwege steeds grotere verkeersdruk op het autowegennet;*
- v. verruiming van de actieradius door toename van elektrische fietsen. Al fietst het merendeel afstanden tot circa 7,5 kilometer.*

Stel dat het fietsverkeer over een aantal jaren met 50% is toegenomen. Deze 3.500 fietsers op een gemiddelde werkdag zijn op een Duurzaam Veilig ingerichte fietsroute langs De Run 4200 goed en veilig te verwerken. Met een Duurzaam Veilig ingerichte fietsroute wordt bedoeld een fietsroute die zo veel mogelijk aan de CROW-richtlijnen voldoet.

- *In figuur 3.3 in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan staat een toekomstige noord-zuid fietsverbinding die ook uitkomt op de voorkeursvariant en daarmee ook aanzienlijk meer fietsverkeer over de voorkeursvariant zal aantrekken. Reactie gemeente: Fietsers nemen vooral de kortste route (feitelijk en/of gevoelsmatig) vanuit hun bestemming naar het eindpunt. Het is de vraag of het voor fietsers -komende vanuit het voorgenomen vrijliggende fietspad vanuit het noorden van De Run 1000/Kempenbaan langs de N2 af- korter is om naar het HTCE te fietsen via dit fietspad. Deze fietsroute is net wat langer dan wanneer vanuit de Meerveldhovenseweg door de wijk Hanevoet zelf wordt gefietst. Maar het kan wel als een alternatief dienen. Al met al verwachten wij door onder andere een verbetering van de fietsstructuur (waaronder de fietsroute De Run-HTCE en het vrijliggende fietspad tussen De Run 1000/Kempenbaan en Ulenpas) een verhoging van het fietsgebruik. Om in de toekomst De Run en Veldhoven in zijn algemeenheid bereikbaar te houden, is inzetten op een duurzame vervoerswijze als de fiets, noodzaak. Uit diverse onderzoeken is namelijk gebleken dat bijvoorbeeld de Randweg N2/A2 rond 2030 flinke filevorming gaat kennen, waardoor de bereikbaarheid van De Run onder druk staat.*
- *De geplande smart hubs resulteren in een sterke groei van het aantal fietsers. Reactie gemeente: Gezien de mobiliteitsopgave die in Brainportregio in de toekomst aanwezig is, is de ambitie om een toename in fietsverkeer te krijgen en minder toename in autoverkeer. Het kan daarom in de toekomst zo zijn dat meer fietsers van de route gebruik maken, dan nu voorzien is (vanwege nieuwe ontwikkelingen in de toekomst). Zoals eerder aangegeven, is onze ambitie om op de fietsroute tussen De Run en HTCE maximaal 50% meer fietsverkeer te krijgen. Onderzoek uit de*

Fietspotentiescan laat zien dat die +50% nog lang niet aan de orde is. Een mogelijke Hub in Eersel is -als deze er komt- de komende jaren vooral bedoeld voor medewerkers van ASML. Een deel van de ASML-parkeerders wordt via pendeldiensten naar de werkplek gebracht (voornamelijk op De Run 6000/7000 en 1000, niet op De Run 4200 of HTCE). Een klein deel kan gebruik maken van een fiets.

- De druk op het autowegennet vermindert en het aantal fietsers groeit.
Reactie gemeente: In de huidige tijd is het van belang dat steeds meer mensen overstappen op alternatieve vormen van vervoer. Dit kan de fiets, het OV of andere vormen van (slimme) mobiliteit zijn. Het is belangrijk dat de overheid deze verandering faciliteert. Uit diverse onderzoeken is namelijk gebleken dat bijvoorbeeld de Randweg N2/A2 rond 2030 flinke filevorming gaat kennen. De drukte op de wegen (dus ook op De Run 4200 en de Ulenpas) neemt qua autoverkeer minder sterk toe of wellicht af als iedereen meegaat in deze omslag.

- b. De alternatieven zijn niet afgewogen tegen de doelstellingen van smart mobility. Nergens is afgewogen of de voorkeursroute geschikt is voor nieuwe/alternatieve vervoersmiddelen. Deze gaan straks door een woonwijk en erftoegangswegen of lange de vele uitritten van de bedrijven aan De Run rijden.

Reactie gemeente: Het bestemmingsplan voor de herinrichting van De Run 4200 faciliteert de nieuwe vormen van mobiliteit (Smart Mobility) niet direct. In het eerste stadium van het project is een aantal scenario's uitgewerkt. Eén daarvan was dat de route geschikt zou kunnen/moeten zijn voor een Smart Mobility verbinding. In het genoemde rapport is onderzocht of de route geschikt kan worden gemaakt voor Smart Mobility. Smart Mobility kent vele vormen. Zij moeten nog daadwerkelijk beslag krijgen in gebruik in de openbare ruimte. Bij de opstart van het project was ongewis op welke termijn alternatieve vormen van vervoer ontwikkeld gaan worden. Op dit moment is nog steeds duidelijk dat er geen alternatieve vormen zijn die volgend jaar op fietspaden worden toegelaten. Het is daarmee uitgesloten dat ineens alternatieve vervoersmiddelen toegelaten worden op de route. Om eventueel in de toekomst Smart Mobility te introduceren op deze route of welke andere route dan ook, is afhankelijk van het type Smart Mobility. Daarvoor zijn op zijn minst aanvullend onderzoek en daarna zeer waarschijnlijk aanvullende maatregelen nodig. Voorop staat dat er geen nieuwe vormen van Smart Mobility worden toegelaten op het nieuwe fietspad als blijkt dat deze hiervoor niet geschikt zouden zijn.

- c. Er is totaal geen rekening gehouden met het ongemak en gevaar voor ongelukken voor de omwonenden, want:
- Afgezien de problemen rondom de oprit in de spits, weegt het gevaar voor ongelukken zwaar. Auto's verlaten of benaderen hun oprit en kruisingen heel langzaam, maar de fietsen rijden met hoge snelheid voorbij. Automobilisten zijn dan schuldig.
Reactie gemeente: Het onderdeel van de route op grondgebied van de gemeente Eindhoven wordt met een participatieproces vormgegeven. De gemeente Eindhoven heeft aandacht voor het zo goed en veilig mogelijk verkeerskundig oplossen van knelpunten en het zo goed mogelijk inrichten van de fietsroute. Ook wordt de input die gegeven is op het bestemmingsplan aan Veldhovense zijde meegegeven aan de gemeente Eindhoven om dit mee te nemen in het ontwerpproces.
 - Ouders en kinderen voelen zich niet veilig vanwege de geruisloze snelle fietsers. *Reactie gemeente: Idem.*
 - Spelende kinderen en loslopende honden leveren gevaren op bij de route langs de Hanevoetvijver. *Reactie gemeente: Idem.*
 - Auto's van en naar de bedrijven aan De Run 4200 moeten het brede en dramatisch drukke tweerichtingsfietspad oversteken.

Reactie gemeente: Automobilisten van en naar de bedrijven aan De Run 4200 moeten inderdaad het tweerichtingsfietspad oversteken. Op verschillende manieren wordt het oversteken van het fietspad van/naar de inritten vergemakkelijkt, waardoor geen sprake is van een verkeersonveilige situatie:

- i. Er is voorzien in een ruime opstelstrook (5 m lang) tussen rijbaan en fietspad, zodat auto's ruimte hebben om stil te gaan staan en de situatie goed te overzien. Dit zonder dat ze op een hinderlijke manier staan.*
- ii. Er is een ruime groenstrook (die maximaal ongeveer 80 cm hoog wordt) ingetekend tussen bedrijfsuitritten en het fietspad en de zijstraten en het fietspad. Dit geeft automobilisten en vrachtverkeer de mogelijkheid om op te rijden tot aan het fietspad en dan het fietsverkeer goed te overzien.*
- iii. Bij het ontwerp zijn zichtlijnen vanuit de inritten en zijwegen ingetekend. Aan de hand daarvan zijn de bomen in het ontwerp opgenomen. Hierdoor zijn de zichtlijnen zo optimaal mogelijk gemaakt.*

d. Voorkeustracé A1 door de Hunenborg is niet werkbaar omdat de straat erg smal en onoverzichtelijk is:

- De straat ter hoogte van Hunenborg 1-4 vormt de enige ontsluitingsweg voor de Hunenborg en Backenhagen. Hier blijft nauwelijks trottoir over. Voetgangers moeten een dubbel fietspad oversteken.

Reactie gemeente: Het onderdeel van de route op grondgebied van de gemeente Eindhoven wordt via een participatieproces vormgegeven. De gemeente Eindhoven heeft aandacht voor het zo goed en veilig mogelijk verkeerskundig oplossen van knelpunten en het zo goed mogelijk inrichten van de fietsroute. Ook wordt de input die gegeven is op het bestemmingsplan aan Veldhovense zijde meegegeven aan de gemeente Eindhoven om dit mee te nemen in het ontwerpproces.

- De diverse hoge hagen aan de straatzijde leveren vanwege gebrek aan zicht nu al gevaarlijke situaties op.

Reactie gemeente: Idem.

- Er zijn grote twijfels of de gevaarlijke punten op dit onoverzichtelijk stuk straat verbeteren. *Reactie gemeente: Idem.*

- De gemeente Eindhoven stuit bij variant A2 ook op grote bezwaren van omwonenden. *Reactie gemeente: Idem.*

e. Er is niet onderzocht of het tracé aan kan sluiten op het beoogde regionale tracé richting Eersel en Geldrop.

Reactie gemeente: Het aanleggen van de route De Run – HTC is op zichzelf zinvol. Doortrekken naar Geldrop en/of Eersel is een wens en zijn projecten voor de (middel)lange termijn. Fietsers van en naar Geldrop en/of Eersel kunnen gebruik maken van de aangepaste fietsroute op De Run 4200. Van en naar Eersel is al een vrij duidelijke fietsroute aanwezig (langs de Kempenbaan-Locht-Eindhovenseweg). Bij het project Kempenbaan-West (momenteel in uitvoering) wordt langs de Kempenbaan-Locht aan de zuidzijde een tweerichtings(brom)fietspad aangelegd. Dit om de samenhang van deze fietsroute te verbeteren. Vanuit de Kempenbaan kan men via De Run 4500 naar De Run 4200 fietsen (allemaal vrijliggende fietspaden).

- Het startpunt midden voor MMC op een complexe/drukke kruiding is vreemd. Over eventuele problematieken rondom de oversteekbaarheid wordt niet gesproken.

Reactie gemeente: Door het fietspad aan de zuidelijke zijde van dwarsprofiel De Run 4200 te positioneren komt de fietsoversteek aan de rustige kant van het kruispunt De Run 4200/De Run 4500. Het merendeel van het autoverkeer komt namelijk vanuit noordelijke richting (van en naar de Kempenbaan). Aansluiting op fietsroute richting Eersel hebben we hierboven beschreven. De fietsroute naar Geldrop kan vanuit HTCE/Locatellistraat. Het gaat te ver hier verder inhoudelijk op in te gaan, gezien de scope van onderhavig bestemmingsplan. Het is aan de gemeenten Eindhoven en Geldrop om daar een (eventueel) vervolg aan te geven.

- Als deze langs de Kempenbaan komt, lijkt het handiger om het fietspad langs de Kempenbaan door te laten lopen naar Eindhoven. Als vanuit Eersel het pad dicht langer de snelweg wordt aangelegd zou een alternatief tracé dicht langs de A67 richting HTCE geschikter zijn. Dit alternatief zou kunnen beginnen bij de nieuwe tunnel/brug over N2/A2 en zal beter scoren dan het alternatief via de Ulenpas. Een ander optie is om te beginnen net na brug O.L. Vrouwelijk over A67 en ten zuiden van de A67 verder te gaan richting Eindhoven en bij de Hogt onder de bestaande bruggen door te gaan en dan verder noordelijk van de A67 richting HTCE. Verzocht wordt deze route met prioriteit aan te leggen om de bestaande route te ontlasten. Reclamant pleit voor dit toekomstbestendig alternatief.

Reactie gemeente: Er komt langs de Kempenbaan-Locht een tweerichtings(brom)fietspad. Hoofd fietsroute vanuit Eersel is ook Steensel-Locht-Kempenbaan. Dat is in het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan 2019 (GVVP) als beleidsuitgangspunt ook zo opgenomen. Er is daarnaast onderzoek gedaan naar verscheidene fietsroutes tussen De Run-HTCE, waarbij gekozen is voor de fietsroute via De Run 4200.

- f. De studie beperkt zich tot tracés over bestaande structuren. Er is verzuimd om de alternatieven te toetsen aan een groot aantal van de doelstellingen. Er moet verder gekeken worden naar oplossingen buiten de woonwijk/het bedrijventerrein om, ook als dit om een brug of tunnel vraagt. Reclamant verwijst naar de nieuwe fietsbrug nabij Eindhoven Airport die blijkbaar wel mogelijk was.
- Reactie gemeente: Er is een uitgebreide studie uitgevoerd waarin acht verschillende tracés zijn onderzocht. Een deel van de onderzochte tracés gaat volledig over bestaande infrastructuur. Maar er is ook onderzoek gedaan naar routes waarin deels wordt afgeweken van bestaande structuren. Er is onderzoek gedaan naar 'haalbare' tracés. Varianten waarbij met fly-over over de A2/N2 gewerkt moet worden, of met tunnels onder knooppunt De Hogt door, zijn in een voorstadium afgefallen. Genoemde varianten staan namelijk financieel niet in verhouding tot de andere alternatieven en tot de gemeentebegroting. En ze stuiten daarnaast nog op andere uitdagingen of zelfs onmogelijkheden. Om tot een afgewogen keuze te komen van de varianten die zijn onderzocht, is gebruik gemaakt van de expertise en wensen van een groot aantal stakeholders. Deze stakeholders zijn Provincie Noord-Brabant, Trefpunt Groen Eindhoven, Brabant Water, Waterschap de Dommel, gemeenten (Waalre, Eindhoven en Veldhoven), Rijkswaterstaat, MMC, ASML en HTCE.*
- g. Op sociale veiligheid zou anders gescoord moeten worden vanwege de doelgroep en de vele voorbeelden van bestaande routes die buiten een woonwijk omlopen
- Reactie gemeente: Dat betekent dat voor het tracé De Run- HTCE het feit, dat dit buiten een woonwijk omloopt, geen aanleiding mag zijn om dit tracé minder te laten scoren. Wij zijn van mening dat de sociale veiligheid goed in het rapport omschreven is. Het blijft enigszins subjectief, maar op delen van sommige routes is totaal geen toezicht (want geen omwonenden of andere weggebruikers, zoals automobilisten). Vooral in donkere uren kan dit tot een onveilig gevoel leiden. Overigens mag iedereen gebruik maken van deze fietsroute, niet alleen woon-werkverkeer, maar ook recreatief verkeer. Daarom twijfelen wij niet over de toegekende scores.*
- h. Er is geen rekening gehouden met de tendens dat de (gemiddelde) fietssnelheid in een woonwijk aanzienlijk lager zal liggen dan op een snelfietspad buiten de woonwijken. Alternatieven buiten de woonwijk zullen aanzienlijk beter scoren.
- Reactie gemeente: Welke fietssnelheden gehaald kunnen worden, ligt voor een groot deel aan de inrichting van de fietsroute (breedte, lengte rechte wegvakken, aantal bochten, krappe of ruime bochten, voorrangssituatie en dergelijke). Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in de aanleg van een recht tweerichtingsfietspad op De Run 4200 met een ruime bocht naar de Ulenpas.*

4.1.2. Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijzen vormt geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

4.2. Reclamant 2

4.2.1. Inhoud en reactie op zienswijzen

Reclamant heeft bezwaar tegen de voorkeursvariant en verzoekt om af te zien van een (snel)fietsroute door de wijken Ooievaarsnest en Hanevoet in Eindhoven, en dus ook door De Run 4200. Met name gezien de provinciale plannen voor een fietsroute Geldrop-Eindhoven, wordt verzocht om een alternatieve route langs de A2 serieus te onderzoeken en uit te voeren.

Het rapport van Antea dat verschillende varianten onderzoekt en afweegt is verre van volledig en onzorgvuldig. Diverse cruciale aspecten van de bestudeerde varianten zijn niet meegenomen of afgewogen, want:

- a. Onduidelijk is wat met bereikbaarheid wordt bedoeld als gezegd wordt dat deze fietsverbinding de bereikbaarheid van bedrijventerrein De Run sterk verbetert. Reclamant ziet dit graag kwalitatief én voor doelgroepen onderbouwd.
Reactie gemeente: Om in de toekomst 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 fietsverkeer te krijgen en minder toename in autoverkeer. Bij het Maatregelpakket 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 (de verhouding waarin verschillende mobiliteitsvormen worden gebruikt. Dus hoeveel procent van de weggebruikers de fiets pakt en hoeveel procent bijvoorbeeld de auto of het OV pakt) van 23% fietsaandeel in 2020 naar circa 32% in 2025 en daarna naar 35%. Eén van de maatregelen om dit hogere fietsaandeel te kunnen halen, is het aantrekkelijker maken van de fietsroute De Run-HTCE. 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.
- b. Nergens komt het grotere verband (onderdeel van de route Geldrop-Eersel) aan de orde. De 'chopper-view' aanpak ontbreekt.
Reactie gemeente: In het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan 2019 (GVVP) is het Veldhovense fietsbeleid vastgelegd. Daarin is een onderzoek naar het verbeteren van de fietsverbinding De Run – HTCE opgenomen. Doortrekken naar Geldrop en/of Eersel is een wens en zijn projecten voor de (middel)lange termijn. Fietsers van en naar Geldrop en/of Eersel kunnen gebruik maken van de aangepaste fietsroute op De Run 4200. Van en naar Eersel is al een vrij duidelijke fietsroute aanwezig (langs de Kempenbaan-Locht-Eindhovenseweg). Bij het project Kempenbaan-West (momenteel in uitvoering) wordt langs de Kempenbaan-Locht aan de zuidzijde een tweerichtings(brom)fietspad aangelegd. Dit om de samenhang van deze fietsroute te verbeteren. Vanuit de Kempenbaan kan men via De Run 4500 naar De Run 4200 fietsen (allemaal vrijliggende fietspaden).

De fietsroute naar Geldrop kan vanuit HTCE/Locatellistraat. Het gaat te ver hier verder inhoudelijk op in te gaan, gezien de scope van onderhavig bestemmingsplan. Het is aan de gemeenten Eindhoven en Geldrop om daar een (eventueel) vervolg aan te geven.

- c. Wat betreft ruimtegebruik moet met de ontwikkelingen op het gebied van Smart Mobility rekening worden gehouden. De kwalificatie 'snelfiets' wordt onterecht gebagatelliseerd.

Reactie gemeente: De 'snelfiets'-kwalificatie wordt in de zin van 'een goede, robuuste, veilige verbinding in de voorrang voor de huidige en toekomstige fietsers' zeer serieus genomen. Het ontwerp van De Run 4200 is vooral gebaseerd op het inpassen van deze belangrijke fietsverbinding.

Het bestemmingsplan voor de herinrichting van De Run 4200 faciliteert de nieuwe vormen van mobiliteit (Smart Mobility) niet direct. In het eerste stadium van het project is een aantal scenario's uitgewerkt. Eén daarvan was dat de route geschikt zou kunnen/moeten zijn voor een Smart Mobility verbinding. In het genoemde rapport is onderzocht of de route geschikt kan worden gemaakt voor Smart Mobility. Smart Mobility kent vele vormen. Zij moeten nog daadwerkelijk beslag krijgen in gebruik in de openbare ruimte. Bij de opstart van het project was ongewis op welke termijn alternatieve vormen van vervoer ontwikkeld gaan worden. Op dit moment is nog steeds duidelijk dat er geen alternatieve vormen zijn die volgend jaar op fietspaden worden toegelaten. Het is daarmee uitgesloten dat ineens alternatieve vervoersmiddelen toegelaten worden op de route. Om eventueel in de toekomst Smart Mobility te introduceren op deze route of welke andere route dan ook, is afhankelijk van het type Smart Mobility. Daarvoor zijn op zijn minst aanvullend onderzoek en daarna zeer waarschijnlijk aanvullende maatregelen nodig. Voorop staat dat er geen nieuwe vormen van Smart Mobility worden toegelaten op het nieuwe fietspad als blijkt dat deze hiervoor niet geschikt zouden zijn.

- d. Er wordt nergens rekening gehouden met de huidige en toekomstige aantallen en vooral soorten fietsers op de route door Hanevoet, Ooievaarsnet en De Run. Er is sprake van een fietsverkeersader door een (pure) woonwijk en park. De potentie van de routes uit Eersel en Geldrop gaan uit van forse aantallen (elk circa 4.000 fietsers per dag extra).

Reactie gemeente: Het is lastig een inschatting te maken hoeveel fietsers straks gebruik gaan maken van (een deel van de) de fietsroute Eersel-Geldrop. De route tussen De Run en HTCE is al aanwezig, maar dan op een minder aantrekkelijke, samenhangende manier. Tellingen van medio maart 2018 lieten zien dat op de onderdoorgang Ulenpas (bij het viaduct N2/A2) op een gemiddelde werkdag circa 1.900 fietsers reden. Tellingen van juni 2019 lieten zien dat op de onderdoorgang Ulenpas (bij het viaduct N2/A2) op een gemiddelde werkdag circa 2.800 fietsers reden. Het aantal fietsers over deze fietsroute bedraagt dan gemiddeld genomen in maanden dat het weer het meest uitnodigend is om de fiets te pakken op 2.350 fietsers per gemiddelde werkdag, met uitschieters naar 2.800 fietsers.

De ontwikkeling van het aantal fietsers op de fietsverbinding is afhankelijk van vele factoren:

- 1. De groei van het aantal arbeidsplaatsen op De Run. Met name ASML is hard gegroeid de laatste jaren. De komende jaren zal ASML gaan uitbreiden ten Noorden van de Kempenbaan-Oost (De Run 1000). Fietsers van Eindhoven naar deze ASML-locatie zullen echter maar deels de route over de Ulenpas gebruiken, omdat de route langs de Meerveldhovenseweg (voor veel fietsers korter en sneller) meer voor de hand ligt.*
- 2. De effecten van de COVID-19 pandemie. Nu thuiswerken voor veel bedrijven de norm is geworden, is de verwachting dat ook in de situatie na de COVID-19 pandemie meer mensen thuis blijven werken en meer mensen vaker thuis werken dan voorheen. Dat zal een structureel effect hebben op het aantal verplaatsingen (zowel van gebruikers van het openbaar*

vervoer, fietsers als automobilisten). Het zal in ieder geval lange tijd duren voordat het aantal fietsers dat van de fietsverbinding gebruik maakt weer in de buurt komt van het oude niveau van voor de crisis. In september 2020 (vóór de tweede lockdown) lag het aantal fietsers op ongeveer de helft van het aantal dat in 2019 is geteld.

3. Met een zogenaamde "fietspotentiescan" (een soort prognosemodel voor het aantal fietsers als een bepaalde fietsverbinding wordt verbeterd) is berekend dat er als gevolg van de verbetering van de fietsverbinding tussen De Run en de HTCE ongeveer 130 extra fietsers mogen worden verwacht. Dat is een stijging van 5,7% ten opzichte van het hierboven weergegeven gemiddeld aantal fietsers op een gemiddelde werkdag. Hiermee komt het totaal uit op ongeveer 2.500 fietsers per gemiddelde werkdag met uitschieters naar 2.950 fietsers.

Al met al is de verwachting dat de fietsaantallen de komende tijd langzaam weer toegroeien naar het niveau van voor de crisis. Als gevolg van een jaarlijkse autonome groei van het aantal fietsers (geschat op 1-3% op basis van cijfers van de gemeente Eindhoven) en van het verbeteren van de fietsverbinding mag uiteindelijk op een lichte groei van het aantal fietsers worden gerekend. Hierbij gaan we uit van aantallen die variëren van 2.500 tot 3.000 fietsers per dag.

De ambitie is om ondanks bovenstaande het fietsgebruik op lange termijn toe te laten nemen met maximaal 50% ten opzichte van het aantal fietsers voor de crisis. Hiermee zou het aantal fietsers in het meest ambitieuze scenario uitkomen op 3.500 fietsers per gemiddelde werkdag. Die 50% toename is afhankelijk van verschillende factoren (sommige gelijk aan bovengenoemde effecten, want de autonome groei en de uitkomsten van de fietspotentiescan zitten hier ook in), zoals:

- i. aanpassingen aan de gehele fietsroute De Run-HTCE en omliggende fietsstructuren;
- ii. toename van het aantal arbeidsplaatsen in de toekomst;
- iii. stimulering van het gebruik van de fiets door de gemeente Veldhoven en andere overheden en werkgevers;
- iv. noodzaak stimuleren duurzame vervoerswijzen, zoals de fiets, vanwege steeds grotere verkeersdruk op het autowegennet;
- v. verruiming van de actieradius door toename van elektrische fietsen. Al fietst het merendeel afstanden tot circa 7,5 kilometer.

Stel dat het fietsverkeer over een aantal jaren met 50% is toegenomen. Deze 3.500 fietsers op een gemiddelde werkdag zijn op een Duurzaam Veilig ingerichte fietsroute langs De Run 4200 goed en veilig te verwerken. Met een Duurzaam Veilig ingerichte fietsroute wordt bedoeld een fietsroute die zo veel mogelijk aan de CROW-richtlijnen voldoet.

Op grondgebied van de gemeente Veldhoven, waar onderhavig bestemmingsplan voor is opgesteld, gaat de route niet door een (pure) woonwijk en park. De situatie in de gemeente Eindhoven voor het onderdeel van de fietsroute op grondgebied van de gemeente Eindhoven, wordt middels een participatieproces vormgegeven. De gemeente Eindhoven heeft aandacht voor het zo goed en veilig mogelijk verkeerskundig oplossen van knelpunten en het zo goed mogelijk inrichten van de fietsroute. Ook wordt de input die gegeven is op het bestemmingsplan aan Veldhovense zijde meegegeven aan de gemeente Eindhoven om dit mee te nemen in het ontwerpproces.

- e. Er wordt volledig voorbijgegaan aan de gevolgen voor het kruispunt O.L. Vrouwendijk/De Run – De Run

Reactie gemeente: Door het fietspad aan de zuidelijke zijde van dwarsprofiel De Run 4200 te positioneren is de fietsoversteek aan de rustige kant van het kruispunt De Run 4200-De Run 4500 gelegen. Het merendeel van het autoverkeer komt vanuit noordelijke richting (van en naar Kempenbaan). Bij het kruispunt De Run 4200-4500 komen diverse vrijliggende fietspaden bij elkaar. Vanuit daar kan men gemakkelijk doorfietsen. Het kruispunt De Run 4200-De Run 4500 is geregeld met verkeerslichten. We willen de

verkeersregeling goed bekijken en eventueel optimaliseren. Zie ons antwoord onder punt b voor de samenhang met de fietsroute van en naar Eersel.

- f. Een drukke snelfietsroute door de woonwijk druist in tegen de principes van Duurzaam Veilig.
Reactie gemeente: Het idee achter deze fietsroute is om de toename van het autoverkeer te verminderen en het fietsverkeer te stimuleren. Ook wordt de fietsroute zoveel mogelijk Duurzaam Veilig ingericht. Het onderdeel van de route op grondgebied van de gemeente Eindhoven wordt middels een participatieproces vormgegeven. De gemeente Eindhoven heeft aandacht voor het zo goed en veilig mogelijk verkeerskundig oplossen van knelpunten en het zo goed mogelijk inrichten van de fietsroute. Ook wordt de input die gegeven is op het bestemmingsplan aan Veldhovense zijde meegegeven aan de gemeente Eindhoven om dit mee te nemen in het ontwerpproces.
- g. Er ontstaan verkeersveilige problemen bij de kruising Hunenborg-Ulenpas, de kruising Ulenpas-hondenuitlaatterrein en bij diverse in- en uitritten (waaronder bedrijven aan De Run 4200). Reclamant verwijst naar één van de principes van Duurzaam Veilig; 'het voorkomen van ontmoetingen van verkeersdeelnemers en voertuigen met ongelijke snelheid, richting en massa'.
Reactie gemeente: Zoals eerder aangegeven, is de fietsroute langs De Run 4200 Duurzaam Veilig ontworpen. Gemotoriseerd verkeer van en naar de bedrijven aan de zuidzijde van De Run 4200 moeten het tweerichtingsfietspad oversteken. Op verschillende manieren wordt het oversteken van het fietspad van/naar de inritten veilig vormgegeven:
- i. Er is voorzien in een ruime opstelstrook (5m lang) tussen rijbaan en fietspad, zodat auto's ruimte hebben om stil te gaan staan en de situatie goed te overzien. Dit zonder dat ze op een hinderlijke manier staan.*
 - ii. Er is een ruime groenstrook (die maximaal ongeveer 80 cm hoog wordt) ingetekend tussen bedrijfsuitritten en het fietspad en de zijstraten en het fietspad. Dit geeft automobilisten en vrachtverkeer de mogelijkheid om op te rijden tot aan het fietspad en dan het fietsverkeer goed te overzien.*
 - iii. Bij het ontwerp zijn zichtlijnen vanuit de inritten en zijwegen ingetekend. Aan de hand daarvan zijn de bomen in het ontwerp opgenomen. Hierdoor zijn de zichtlijnen zo optimaal mogelijk gemaakt.*
- h. Alle noordelijke varianten doorsnijden het prachtige natuurgebied rondom de Klotputten en de Hanevoetvijver. Er wordt niet gesproken over het belang van wandelaars. Voorbijflitsende fietsers op kruisingen met wandelpaden veroorzaken veel onrust en leiden tot verkeersonveilige situaties.
Reactie gemeente: Het onderdeel van de route op grondgebied van de gemeente Eindhoven wordt middels een participatieproces vormgegeven. De gemeente Eindhoven heeft aandacht voor het zo goed en veilig mogelijk verkeerskundig oplossen van knelpunten en het zo goed mogelijk inrichten van de fietsroute. Ook wordt de input die gegeven is op het bestemmingsplan aan Veldhovense zijde meegegeven aan de gemeente Eindhoven om dit mee te nemen in het ontwerpproces.
- i. De verkeersonveiligheid door een deels pure woonwijk en park wordt significant verhoogt met veel verkeersslachtoffers tot gevolg.
Reactie gemeente: zie antwoord onder h.

4.2.2. Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijzen vormt geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

4.4. Reclamant 3

4.4.1. Inhoud en reactie op zienswijzen

- a. Het rapport van Antea is overgenomen zonder eigen inzicht en enige kritische reflectie.
Reactie gemeente: In de beginfase van het project heeft onderzoek plaatsgevonden door Antea. Om tot een afgewogen keuze te komen van de varianten die zijn onderzocht, is gebruik gemaakt van de expertise en wensen van een groot aantal stakeholders. Deze stakeholders zijn Provincie Noord-Brabant, Trefpunt Groen Eindhoven, Brabant Water, Waterschap de Dommel, gemeenten (Waalre, Eindhoven en Veldhoven), Rijkswaterstaat, MMC, ASML en HTCE. Deze stakeholders hebben samen de varianten bepaald die onderzocht zijn, maar hebben ook inhoudelijk gereageerd op (tussen)uitkomsten van het onderzoek. Dit heeft ervoor gezorgd dat het rapport kon worden afgerond. Verdiepend zijn er gesprekken gevoerd door de gemeente Eindhoven met grondeigenaren die nodig zouden zijn met de veel minder goed beoordeelde varianten onder de snelweg A67 langs. Deze gesprekken hebben uitgewezen dat het ook voor hen onwenselijk is die varianten uit te werken. In een later stadium is nog aanvullend onderzoek gedaan (alternatievenstudie) naar het daadwerkelijke verschil tussen de onderzochte varianten A1 en A3, omdat dit verschil niet groot was en er vragen waren die een dergelijk verdiepend onderzoek rechtvaardigde. In de aankomende maanden vindt er een aanvullend proces plaats in Eindhoven waar de varianten A1 en A2 samen met een nieuwe variant worden onderzocht samen met omwonenden. Standpunt van de gemeente Veldhoven is dat hiermee zowel de kwaliteit van het onderzoek van Antea is geborgd. Ook zijn wij van mening dat is aangetoond dat er sprake is van eigen inzicht en kritische reflectie.
- b. Er wordt vanuit gegaan dat voorkeursvariant A1 de enige overgebleven mogelijkheid is. Aan de Eindhovenzijde is er een snel toenemende tegenstand. Veldhoven zet nu druk op Eindhoven om zich aan te sluiten bij hun voorkeursvariant.
Reactie gemeente: De gemeenten Eindhoven en gemeente Veldhoven hebben een gelijkkluidend bestuurlijk besluit genomen waarin variant A1 is vastgelegd als tracé waarover de verbinding wordt aangelegd. Voortschrijdend inzicht in de gemeente Veldhoven heeft ervoor gezorgd dat nog een keer zeer grondig een aanvullend onderzoek heeft plaatsgevonden naar de varianten A1 en A3 ten opzichte van elkaar. De huidige weerstand in de gemeente Eindhoven heeft ervoor gezorgd dat de gemeente Eindhoven in nauw overleg met de stakeholders in de omgeving de komende periode een participatietraject opzet waar bewoners van de wijken Hanevoet en Ooievaarsnest, gebruikers van de route, Trefpunt Groen Eindhoven en de fietsersbond actief bij betrokken worden. Doel van dit participatietraject is om tot een goed ontwerp te komen dat past binnen de omgeving én goed is voor het fietsverkeer. De in de zienswijze naar voren gebrachte bezwaren zullen als input worden meegegeven aan dit participatietraject. Van druk vanuit de gemeente Veldhoven is geen sprake. Er ligt nog een aantal opties open in de gemeente Eindhoven en het bestuur van de gemeente Eindhoven is zelf niet voornemens af te wijken van het beginpunt onderdoorgang A2/N2 Ulenpas en eindpunt HTCE.
- c. Burgers zijn niet betrokken geweest bij het rapport en duidelijk is dat de gemeentebelangen (o.a. budgetten) worden gediend. Niet duidelijk is hoe het belang van de ca. 20 bedrijven aan De Run is afgewogen en er is niet overlegd met (mede-stakeholder) gemeente Eindhoven hoe het zit met het vervolg van de voorkeursvariant. Op Ulenpas en Hunenborg kruisen 17 uitritten van

burgers het beoogde snelfietspad en daarnaast nog eens zijstraten en bovendien nog een aantal wandelroutes. En dat terwijl breed wordt uitgedragen dat het een route met zo weinig mogelijk obstakels, kruisingen, dus zo snel en veilig mogelijk is.

Reactie gemeente: De gemeente Eindhoven en gemeente Veldhoven hebben gezamenlijk opdracht gegeven aan Antea om verschillende tracés te onderzoeken. Er zijn een groot aantal stakeholders betrokken geweest bij het opstellen en beoordelen van het rapport van Antea. Op basis van deze bevindingen hebben de colleges van de gemeente Eindhoven en gemeente Veldhoven hetzelfde tracé aangemerkt als tracé dat leidend is in het verdere project. Er is dus niet enkel overlegd met de gemeente Eindhoven, het is een volledig gelijkkluidend genomen besluit na een volledig samen doorlopen traject.

De bewoners en bedrijven van de gemeente Veldhoven als volgt betrokken:

- *Er is een informatieavond in januari 2019 georganiseerd welke ook voor inwoners van de gemeente Eindhoven toegankelijk was;*
- *Er heeft een interactieve samspraakbijeenkomst plaatsgevonden in augustus 2019;*
- *Er zijn meerdere gesprekken met groepen ondernemers gevoerd gedurende het ontwerpproces;*
- *De Runtafel is gedurende het volledige proces aangehaakt als vertegenwoordiging van de bedrijven op De Run. De Runtafel is een adviesorgaan waarin ondernemers en vastgoedeigenaren die gevestigd zijn op of meerdere vastgoedobjecten hebben op De Run deelnemen. Het gaat hier om ASML, MMC, Goevaers en het Veldhovens Ondernemers Contact (VOC).*

De bewoners in de gemeente Eindhoven krijgen daarnaast een uitgebreide mogelijkheid actief mee te denken over de route en de verkeersoplossingen als het gaat om het Eindhovense deel van de route De Run – HTCE.

Inhoudelijk ingaan op de route over de Ulenpas en Hunenborg is in deze fase niet op zijn plaats. De fietsroute over De Run 4200 maakt onderdeel uit van een rechtstreekse fietsverbinding tussen bedrijventerrein De Run en HTCE. Net als de gemeente Veldhoven is de gemeente Eindhoven voornemens om het Eindhovense deel van de fietsverbinding aantrekkelijker, veiliger en comfortabeler te maken. De gemeente Eindhoven zet een participatietraject op waar bewoners van de wijken Hanevoet en Ooievaarsnest, gebruikers van de route, Trefpunt Groen Eindhoven en de fietsersbond actief bij betrokken worden. Doel van dit participatietraject is om tot een goed en zo veilig mogelijk ontwerp te komen dat past binnen de omgeving én goed is voor het fietsverkeer. De in de zienswijze naar voren gebrachte bezwaren zullen als input worden meegegeven aan dit participatietraject.

- d. De alternatieve variant 'Onderdoorgang onder of over de A2/N2' beantwoordt de primaire doelstelling (een rechtstreekse verbinding tussen bedrijventerrein De Run/ASML en HTCE) bij uitstek. Er wordt botweg gesteld dat deze variant ruimtelijk en financieel niet haalbaar is en daarom niet wordt meegenomen. Dit is in strijd met het motiveringsbeginsel van de Algemene Wet bestuursrecht. Verwezen wordt naar bestaande goed passende fietsoverbruggingen aan de noord/west zijde van de A2 en over de Heerbaan. Reclamant vraagt zich af of extra bestuurlijke administratie/ overleg de gemeente tegenhoudt. Reclamant vraagt een onderbouwing van de financiële argument/afwijzing. Ook zouden de HTCE-bedrijven en ASML een belangrijke financiële bijdrage kunnen leveren voor overkoepeling/ondertunneling. Dit is hen kennelijk niet gevraagd.

Reactie gemeente: Er is een uitgebreide studie uitgevoerd waarin acht verschillende tracés zijn onderzocht. Een deel van de onderzochte tracés gaat volledig over reeds bestaande infrastructuur. Maar er is ook onderzoek gedaan naar routes waarin deels wordt afgeweken van bestaande structuren. Er is onderzoek gedaan naar 'haalbare' tracés. Varianten waarbij met fly-over over de A2/N2 gewerkt moet worden, of met tunnels onder knooppunt De Hogt door, zijn in een voorstadium afgevalen. Genoemde varianten staan namelijk financieel niet in verhouding tot de andere alternatieven en tot de gemeentebegroting. En ze stuiten daarnaast nog op andere uitdagingen of zelfs onmogelijkheden (onder andere medewerking grondeigenaren, kosten en de

complexiteit van het overbruggen of ondertunnelen van een groot knooppunt). Om tot een afgewogen keuze te komen van de varianten die zijn onderzocht, is gebruik gemaakt van de expertise en wensen van een groot aantal stakeholders. Deze stakeholders zijn Provincie Noord-Brabant, Trefpunt Groen Eindhoven, Brabant Water, Waterschap de Dommel, gemeenten (Waalre, Eindhoven en Veldhoven), Rijkswaterstaat, MMC, ASML en HTCE.

De verwijzing naar de fietsbrug over de A2/N2 die onlangs is aangelegd betreft een volledig andere situatie, waarbij de reconstructie van bestaande infrastructuur zodanige effecten had dat er geen plek meer was voor de fietspaden op die plek. Om fietsers toch de snelweg over te kunnen laten steken is een aanvullende oplossing aangelegd. In het geval van de route De Run – HTCE is dit niet nodig en dat rechtvaardigt daarmee de enorme extra kosten ook niet. Daarnaast neemt ook een financiële impuls de andere bezwaren voor dergelijke routes niet weg.

Daarnaast is het niet zo dat de gemeente geld of samenwerking laat liggen door extra bestuurlijke administratie of overleg. Het is altijd de bedoeling om te kijken of er samengewerkt kan worden en daarmee optimale oplossingen gevonden kunnen worden. Dat is in onderhavig project ook gedaan. Dit project is immers onderdeel van het maatregelenpakket bereikbaarheid De Run, waarvoor rijk, provincie, gemeente Eindhoven en Veldhoven én ASML gezamenlijk bijna vijftig miljoen euro investeren in de bereikbaarheid van dit deel van de Brainport regio. ASML draagt in deze unieke samenwerking € 12,5 miljoen bij. ASML draagt dus reeds behoorlijk bij. Gemeente Veldhoven heeft deze samenwerking juist bereikt door aan partners te vragen samen de bereikbaarheidsproblemen op te lossen.

e. De alternatieven worden op een 7-tal punten beoordeeld. Op diverse onderdelen blinkt het schema uit in subjectiviteit en willekeurigheid en is de motivering gebrekkig, denk aan:

1. Directheid: Bij de noordelijke varianten over de Ulenpas wordt aangegeven dat deze 'gevoelsmatig' rechter op het doel afgaan. Dit blijkt niet uit de kaart.
2. Verkeersveiligheid: de noordelijke varianten scoren gemiddeld tot gunstig, terwijl de zuidelijke varianten ongunstig scoren. Dit klopt niet. Alle noordelijke varianten hebben te maken met een wirwar van zijstraten en uitritten. Woon-werkverkeer is haastig en de snelheid is hoog (tot 45 km per uur).
3. Sociale veiligheid: de noordelijke varianten zijn relatief veilig terwijl de overige varianten juist veel onveiliger zouden zijn. Waarop is dit gebaseerd? Vanwege de hoge recreatieve waarde in het parklandschap rondom de Dommel is bij alle varianten het bij daglicht sociaal veilig en bij avond/nacht minder veilig. Grote verschillen maken tussen verschillende varianten is niet terecht.

Reactie gemeente: In het rapport van Antea is geprobeerd zo goed mogelijk uit te leggen hoe tot een bepaalde score gekomen is. Over een score kan gediscussieerd worden. Zo is op een aantal onderdelen (deels) een subjectieve inschatting gedaan. Bijvoorbeeld bij subjectieve directheid en sociale veiligheid. Dat is en blijft een inschatting op basis van 'expert-judgement' (kennis en ervaring). Bijvoorbeeld bij de sociale veiligheid is op delen van sommige routes totaal geen toezicht (want geen omwonenden of andere weggebruikers, zoals automobilisten). Vooral in donkere uren kan dit tot een onveilig gevoel leiden.

Reclamant geeft verder aan dat de noordelijke varianten te gunstig scoren ten opzichte van de zuidelijke varianten bij het onderdeel Verkeersveiligheid. Uit de scoringstabel op blz. 19 komen juist twee zuidelijke varianten met een '+' naar voren ten opzichte van één noordelijke variant met een '+'. In de totale afwegingstabel, voor het bepalen van een voorkeursroute, op blz. 40 is die score (uiteraard) hetzelfde.

- f. Alle noordelijke varianten doorsnijden het natuurgebied rond de Klotputten en de Hanevoetvijver. Aan de belangen van de wandelaars wordt voorbijgegaan. Het gevoel heerst dat er veel bureauwerk is verricht en dat enig gevoel voor de dagelijkse praktijk ontbreekt.

Reactie gemeente: De fietsroute over De Run 4200 maakt onderdeel uit van een rechtstreekse fietsverbinding tussen bedrijventerrein De Run en HTCE. Net als de gemeente Veldhoven is de gemeente Eindhoven voornemens om de fietsverbinding aantrekkelijker, veiliger en comfortabeler te maken. De gemeente Eindhoven gaat dit doen in nauw overleg met de stakeholders in de omgeving. Hiervoor wordt de komende periode een participatietraject opgezet waar bewoners van de wijken Hanevoet en Ooievaarsnest, gebruikers van de route, Trefpunt Groen Eindhoven en de fietsersbond actief bij betrokken worden. Doel van dit participatietraject is om tot een goed en veilig ontwerp te komen dat past binnen de omgeving én goed is voor het fietsverkeer. De in de zienswijze naar voren gebrachte bezwaren zullen als input worden meegegeven aan dit participatietraject.

4.4.2. Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijzen vormt geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

4.5. [Reclamant 4](#)

4.5.1. Inhoud en reactie op zienswijzen

Een tweerichtingsfietspad waarover snel wordt gereden is vele malen gevaarlijker dan een éénrichtingsfietspad. Reclamant is benieuwd naar statistieken van fietsongelukken. Het bestemmingsplan gaat over het verbinden van twee economisch belangrijke locaties, nergens wordt 'de mens' achter het bestemmingsplan gezien. Het huidige fietspad is prima. Voorkeursvariant A1 is richtinggevend, terwijl de gemeente Eindhoven nog in overleg is met zijn burgers. Een snelfietsroute door een woonwijk houdt absoluut geen rekening met de veiligheid en leefbaarheid van de bewoners. De hoeveelheid en snelheid neemt alleen maar toe. Nu al is het verlaten van de uitritten niet veilig. Er bestaan veiligere alternatieven (o.a. een onderdoorgang onder of over de A2 en N2). Het economisch belang mag nooit ten koste gaan van de burgers. Iedere gemeente heeft de plicht om zorg te dragen voor de handhaving van de woonkwaliteit.

Reactie gemeente: Wij hebben inzicht in geregistreerde ongevallen in de gemeente Veldhoven. Er zijn in de periode 2017 t/m 2019 geen ongevallen geregistreerd op De Run 4200 tussen De Run 4500 en Ulenpas (incl. beide kruispunten met De Run 4500 en Ulenpas). Er zijn op dit wegvak daarom geen ongevallen bij ons bekend waar fietsers bij betrokken zijn geweest.

Het klopt dat voorkeursvariant A1 na uitvoerig onderzoek bestuurlijk is aangemerkt als richtinggevend. Gemeente Eindhoven en gemeente Veldhoven hebben een gelijkluidend bestuurlijk besluit genomen waarin variant A1 is vastgelegd als tracé waarover de verbinding wordt aangelegd. Voortschrijdend inzicht in de gemeente Veldhoven heeft ervoor gezorgd dat nog een keer zeer grondig een aanvullend onderzoek heeft plaatsgevonden naar de varianten A1 en A3 ten opzichte van elkaar. De huidige weerstand in de gemeente Eindhoven heeft ervoor gezorgd dat de gemeente Eindhoven in nauw overleg met de stakeholders in de omgeving de komende periode een participatietraject opzet waar bewoners van de wijken Hanevoet en Ooievaarsnest, gebruikers van de route, Trefpunt Groen Eindhoven en de fietsersbond actief bij betrokken worden. Doel van dit participatietraject is om tot een goed ontwerp te komen dat past

binnen de omgeving én goed is voor het fietsverkeer. De in de door u ingediende zienswijze naar voren gebrachte bezwaren zullen als input worden meegegeven aan dit participatietraject, aangezien deze allemaal betrekking hebben op het Eindhovense deel van de route. Het gaat immers enkel over de route in een woonwijk, de leefbaarheid van de bewoners en de handhaving van de woonkwaliteit.

4.5.2. Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijzen vormt geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

4.6. Reclamant 5 (wijkvereniging Ooievaarsnest)

4.6.1. Inhoud zienswijzen

Het plan heeft een aantal nare consequenties voor de aanliggende wijk Ooievaarsnest in Eindhoven, de kernpunten zijn:

- a. Het vervolgtracé loopt door de wijk en in Eindhoven is het nog niet op orde. Er loopt binnen de gemeente Eindhoven een discussie of er wel of niet een snelfietsroute De Run/HTCE moet komen en wat het beste tracé daarvoor zou zijn. Veldhoven gaat voorbij aan de belangen van de gemeente Eindhoven en haar inwoners die niet als stakeholder worden gezien.

Reactie gemeente: Gemeente Eindhoven en gemeente Veldhoven hebben een gelijkkluidend bestuurlijk besluit genomen waarin variant A1 is vastgelegd als tracé waarover de verbinding wordt aangelegd. Voortschrijdend inzicht in de gemeente Veldhoven heeft ervoor gezorgd dat nog een keer grondig een aanvullend onderzoek heeft plaatsgevonden naar de varianten A1 en A3 ten opzichte van elkaar. De huidige weerstand in de gemeente Eindhoven heeft ervoor gezorgd dat de gemeente een participatietraject opzet waar bewoners van de wijken Hanevoet en Ooievaarsnest, gebruikers van de route, Trefpunt Groen Eindhoven en de fietsersbond actief bij betrokken worden. Doel van dit participatietraject is om tot een goed ontwerp te komen dat past binnen de omgeving én goed is voor het fietsverkeer. De in uw zienswijze naar voren gebrachte bezwaren zullen als input worden meegegeven aan dit participatietraject. Van druk vanuit de gemeente Veldhoven is geen sprake. Er ligt nog een aantal opties open in de gemeente Eindhoven (met als beginpunt onderdoorgang A2/N2 Ulenpas en eindpunt HTCE).

- b. Uitvoering van de snelfietsroute leidt tot onvrede bij de bewoners omdat zij hierin niet gekend zijn. Maar erger, leidt dit tot een onveilige verkeerssituatie; toenemende drukte leidt tot onveilige situaties met grote kans op verkeersslachtoffers.

Reactie gemeente: De fietsroute langs De Run 4200 is Duurzaam Veilig ontworpen. Gemotoriseerd verkeer van en naar de bedrijven aan de zuidzijde van De Run 4200 moeten het tweerichtingsfietspad oversteken. Op verschillende manieren wordt het oversteken van het fietspad van/naar de inritten veilig vormgegeven:

- i. *Er is voorzien in een ruime opstelstrook (5 m lang) tussen rijbaan en fietspad, zodat auto's ruimte hebben om stil te gaan staan en de situatie goed te overzien. Dit zonder dat ze op een hinderlijke manier staan.*
- ii. *Er is een ruime groenstrook (die maximaal ongeveer 80 cm hoog wordt) ingetekend tussen bedrijfsuitritten en het fietspad en de zijstraten en het fietspad. Dit geeft automobilisten en vrachtverkeer de mogelijkheid om op te rijden tot aan het fietspad en dan het fietsverkeer goed te overzien.*
- iii. *Bij het ontwerp zijn zichtlijnen vanuit de inritten en zijwegen ingetekend. Aan de hand daarvan zijn de bomen in het ontwerp opgenomen. Hierdoor zijn de zichtlijnen zo optimaal mogelijk gemaakt.*

De fietsroute over De Run 4200 maakt onderdeel uit van een rechtstreekse fietsverbinding tussen bedrijventerrein De Run en HTCE. Net als de gemeente Veldhoven is de gemeente Eindhoven voornemens om de fietsverbinding aantrekkelijker, veiliger en comfortabeler te maken. De gemeente Eindhoven zet de komende periode een participatietraject op waar bewoners van de wijken Hanevoet en Ooievaarsnest, gebruikers van de route, Trefpunt Groen Eindhoven en de fietsersbond actief bij betrokken worden. Doel van dit participatietraject is om tot een goed ontwerp te komen dat past binnen de omgeving én goed is voor het fietsverkeer. De in uw zienswijze naar voren gebrachte bezwaren zullen als input worden meegegeven aan dit participatietraject.

- c. Er wordt zwaar geleund op het rapport van Antea. De opdracht is zeer beperkt geweest: alternatieve routes die buiten de wijk Ooievaarsnest omgaan, draagkracht hebben binnen de wijk en die een betere en directere aansluiting garanderen, zijn in een zeer vroeg stadium komen te vervallen vanwege kosten. De vraag rijst voor wie deze snelfietsroute van belang is? In het rapport, dat in opdracht van zowel de gemeente Veldhoven als de gemeente Eindhoven is opgesteld, wordt op een aantal thema's ingegaan. Er is een uitgebreide studie uitgevoerd waarin acht verschillende tracés zijn onderzocht. Een deel van de onderzochte tracés gaat volledig over reeds bestaande infrastructuur. Maar er is ook onderzoek gedaan naar routes waarin deels wordt afgeweken van bestaande structuren. Er is onderzoek gedaan naar 'haalbare' tracés. Varianten waarbij met fly-over over de A2/N2 gewerkt moet worden, of met tunnels onder knooppunt De Hogt door, zijn in een voorstadium afgefallen. Genoemde varianten staan namelijk financieel niet in verhouding tot de andere alternatieven en tot de gemeentebegroting. En ze stuiten daarnaast nog op andere uitdagingen of zelfs onmogelijkheden. Om tot een afgewogen keuze te komen van de varianten die zijn onderzocht, is gebruik gemaakt van de expertise en wensen van een groot aantal stakeholders. Deze stakeholders zijn Provincie Noord-Brabant, Trefpunt Groen Eindhoven, Brabant Water, Waterschap de Dommel, gemeenten (Waalre, Eindhoven en Veldhoven), Rijkswaterstaat, MMC, ASML en HTCE.
- d. Het rapport van Antea klopt op onderdelen niet en roept vragen op:
1. Artikel 2.1.1 (verkenning snelfietsroute De Run – HTCE): Het klopt niet dat door de aanleg van het Veldhovense deel van het snelfietspad een snelle en aantrekkelijke fietsroute van en naar Eindhoven ontstaat. De route gaat bijvoorbeeld niet naar het stadscentrum of andere wijken van Eindhoven. Dan zijn de huidige fietsroutes vanuit Veldhoven via bijvoorbeeld de Meerveldhovenseweg/Karel de Grote Laan en via de Julianalaan/Mandela park/Beemdstraat/Genderpark veel directer en dus sneller. Er wordt gesproken over een snelfietsroute. Welke maximale snelheid geldt hier?
Reactie Gemeente: De gemeente Eindhoven en de gemeente Veldhoven liggen naast elkaar. Er zijn meerdere wegen en straten die de beide gemeenten met elkaar verbinden. Elke route verbindt Veldhoven met Eindhoven en andersom. Eindhoven is niet enkel het centrum van Eindhoven, maar kan bijvoorbeeld ook betekenen de wijken Ooievaarsnest of de High Tech Campus. De route verbindt natuurlijk De Run met de High Tech Campus en daarmee Veldhoven met Eindhoven. Uiteraard pakken weggebruikers andere routes als ze bijvoorbeeld vanuit Veldhoven Noord naar Eindhoven Noord fietsen. Voor het fietspad geldt geen andere maximumsnelheid dan op de naastgelegen rijbaan. Wel is het natuurlijk zo dat gebruikers van het fietspad een lagere snelheid hebben dan autoverkeer. Op het Veldhovense gedeelte is uitgegaan van een hoge fietssnelheid (over het algemeen zal dit 20km/u – 25 km/u zijn). Het is een lange rechtstand met een flauwe bocht naar de Ulenpas. De inrichting wordt zodanig dat deze hoge fietssnelheid op een veilige manier gehaald kan worden. Het is verder aan de weggebruikers om op een juiste wijze gebruik te maken van de fietsroute en rekening te houden met andere weggebruikers.

2. Artikel 2.1.1 (verkenning snelfietsroute De Run – HTCE): Er zijn verschillende alternatieven afgewogen met als doel om te komen tot een door de stakeholders gedragen voorkeursvariant. Onder andere de Milieufederatie Brabant, de Nederlandse Fietsersbond en de bewoners van de drie gemeentes zijn niet gehoord of betrokken. Vanwege bepaalde teksten wordt de vraag wordt gesteld wie leidend was bij het maken van het bestemmingsplan, Veldhoven of Antea?

Reactie gemeente: Gemeente Veldhoven is opdrachtgever als het gaat om het maken van het bestemmingsplan. Leidend is de opdracht die de gemeente Veldhoven bij het bureau heeft neergelegd. Hierbij zijn de ambities van de gemeenten Veldhoven en Eindhoven meegenomen, maar ook andere partijen. In regionaal verband is de fietsroute namelijk opgenomen de zogenaamde Bereikbaarheidsagenda (regionaal verkeersbeleid met maatregelen, opgesteld door de 21 Brainport-gemeenten). Ook is de fietsroute opgenomen in het Maatregelpakket De Run, waar ook het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Provincie Noord-Brabant en ASML zich aan geconformeerd hebben. Er zijn dus veel stakeholders betrokken (ook Trefpunt Groen Eindhoven, Brabant Water, Waterschap de Dommel, gemeente Waalre, Rijkswaterstaat, MMC en HTCE) bij de tracékeuze, bij de uitwerking van het ontwerp en bij het afwegen van de alternatieve route onder De Run 4300 langs. Verder zijn bewoners en bedrijven van de gemeente Veldhoven als volgt betrokken:

- *Er is een informatieavond in januari 2019 georganiseerd welke ook voor inwoners van de gemeente Eindhoven toegankelijk was;*
- *Er heeft een interactieve samenspraakbijeenkomst plaatsgevonden in augustus 2019;*
- *Er zijn meerdere gesprekken met groepen ondernemers gevoerd gedurende het ontwerpproces;*
- *De Runtafel is gedurende het volledige proces aangehaakt als vertegenwoordiging van de bedrijven op De Run. De Runtafel is een adviesorgaan waarin ondernemers en vastgoedeigenaren die gevestigd zijn op of meerdere vastgoedobjecten hebben op De Run deelnemen. Het gaat hier om ASML, MMC, Goevaers en het Veldhovens Ondernemers Contact (VOC).*

De bewoners in de gemeente Eindhoven krijgen daarnaast een uitgebreide mogelijkheid actief mee te denken over de route en de verkeersoplossingen als het gaat om het Eindhovense deel van de route De Run – HTCE.

3. Artikel 2.1.1 (verkenning snelfietsroute De Run/HTCE)/doelgroepen: Nergens is terug te vinden om welke aantallen utilitaire, zakelijke en recreatieve fietsers het gaat; een gedegen onderbouwing ontbreekt. Wat is het verschil tussen een snelfietsroute en een (snel)fietsroute? Gewezen wordt op de verwachte groei in het bedrijventerrein De Run van 14.000 naar 24.000 arbeidsplaatsen is. Gezien de diverse uitbreidingen van parkeerplaatsen (ASML, MMC) zal de meerderheid met de auto komen. Fietsers met bestemming Strijp-S, TU/e, centrum Eindhoven en verder zullen geen gebruik maken van dit nieuwe fietspad omdat dit een omweg is. Hoeveel potentiële (extra) fietsers blijven erover tussen De Run en de HTCE?

Reactie gemeente: Het is lastig een inschatting te maken hoeveel fietsers straks gebruik gaan maken van (een deel van) de fietsroute Eersel-Geldrop. De route tussen De Run en HTCE is al aanwezig, maar dan op een minder aantrekkelijke, samenhangende manier. Tellingen van medio maart 2018 lieten zien dat op de onderdoorgang Ulenpas (bij het viaduct N2/A2) op een gemiddelde werkdag circa 1.900 fietsers reden. Tellingen van juni 2019 lieten zien dat op de onderdoorgang Ulenpas (bij het viaduct N2/A2) op een gemiddelde werkdag circa 2.800 fietsers reden. Het aantal fietsers over deze fietsroute bedraagt dan gemiddeld genomen in maanden dat het weer het meest uitnodigend is om de fiets te pakken op 2.350 fietsers per gemiddelde werkdag, met uitschieters naar 2.800 fietsers.

De ontwikkeling van het aantal fietsers op de fietsverbinding is afhankelijk van vele factoren:

1. *De groei van het aantal arbeidsplaatsen op De Run. Met name ASML is hard gegroeid de laatste jaren. De komende jaren zal ASML gaan uitbreiden ten Noorden van de Kempenbaan-Oost (De Run 1000). Fietsers van Eindhoven naar deze ASML-locatie zullen echter maar deels de route over de Ulenpas gebruiken, omdat de route langs de Meerveldhovenseweg (voor veel fietsers korter en sneller) meer voor de hand ligt.*
2. *De effecten van de COVID-19 pandemie. Nu thuiswerken voor veel bedrijven de norm is geworden, is de verwachting dat ook in de situatie na de COVID-19 pandemie meer mensen thuis blijven werken en meer mensen vaker thuis werken dan voorheen. Dat zal een structureel effect hebben op het aantal verplaatsingen (zowel van gebruikers van het openbaar vervoer, fietsers als automobilisten). Het zal in ieder geval lange tijd duren voordat het aantal fietsers dat van de fietsverbinding gebruik maakt weer in de buurt komt van het oude niveau van voor de crisis. In september 2020 (vóór de tweede lockdown) lag het aantal fietsers op ongeveer de helft van het aantal dat in 2019 is geteld.*
3. *Met een zogenaamde "fietspotentiescan" (een soort prognosemodel voor het aantal fietsers als een bepaalde fietsverbinding wordt verbeterd) is berekend dat er als gevolg van de verbetering van de fietsverbinding tussen De Run en de HTCE ongeveer 130 extra fietsers mogen worden verwacht. Dat is een stijging van 5,7% ten opzichte van het hierboven weergegeven gemiddeld aantal fietsers op een gemiddelde werkdag. Hiermee komt het totaal uit op ongeveer 2.500 fietsers per gemiddelde werkdag met uitschieters naar 2.950 fietsers.*

Al met al is de verwachting dat de fietsaantallen de komende tijd langzaam weer toegroeien naar het niveau van voor de crisis. Als gevolg van een jaarlijkse autonome groei van het aantal fietsers (geschat op 1-3% op basis van cijfers van de gemeente Eindhoven) en van het verbeteren van de fietsverbinding mag uiteindelijk op een lichte groei van het aantal fietsers worden gerekend. Hierbij gaan we uit van aantallen die variëren van 2.500 tot 3.000 fietsers per dag.

De ambitie is om ondanks bovenstaande het fietsgebruik op lange termijn toe te laten nemen met maximaal 50% ten opzichte van het aantal fietsers voor de crisis. Hiermee zou het aantal fietsers in het meest ambitieuze scenario uitkomen op 3.500 fietsers per gemiddelde werkdag. Die 50% toename is afhankelijk van verschillende factoren (sommige gelijk aan bovengenoemde effecten, want de autonome groei en de uitkomsten van de fietspotentiescan zitten hier ook in), zoals:

- i. aanpassingen aan de gehele fietsroute De Run-HTCE en omliggende fietsstructuren;*
- ii. toename van het aantal arbeidsplaatsen in de toekomst;*
- iii. stimulering van het gebruik van de fiets door de gemeente Veldhoven en andere overheden en werkgevers;*
- iv. noodzaak stimuleren duurzame vervoerswijzen, zoals de fiets, vanwege steeds grotere verkeersdruk op het autowegennet;*
- v. verruiming van de actieradius door toename van elektrische fietsen. Al fietst het merendeel afstanden tot circa 7,5 kilometer.*

Stel dat het fietsverkeer over een aantal jaren met 50% is toegenomen. Deze 3.500 fietsers op een gemiddelde werkdag zijn op een Duurzaam Veilig ingerichte fietsroute langs De Run 4200 goed en veilig te verwerken. Met een Duurzaam Veilig ingerichte fietsroute wordt bedoeld een fietsroute die zo veel mogelijk aan de CROW-richtlijnen voldoet.

Om in de toekomst 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 fietsverkeer te krijgen en minder toename in autoverkeer. Bij het Maatregelpakket 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 De Run-HTCE. 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.

Het verschil tussen een snelfietsroute en 'gewone' fietsroute ligt vooral in de inrichting. Een snelfietsroute is bijvoorbeeld vrijwel altijd breder, er worden flauwe(ere) bochten toegepast en de route heeft een eenduidige(er) uitstraling en samenhang. Ook heeft een snelfietsroute bij voorkeur overal voorrang.

4. Artikel 2.1.1 (verkenning snelfietsroute De Run – HTCE)/tracévarianten: Antea stelt dat een directe verbinding over of door natuurgebied 'de Klotputten' niet kan en een verbinding onder of over de A2/N2 ruimtelijk en financieel niet haalbaar is. Financiën gaat dus voor sociale veiligheid. Als één van de routes B of C2 wordt gekozen is geen brug of onderdoorgang nodig, want die liggen er al. Waarom beslist Veldhoven over het tracé in Eindhoven? En waarom is de woonwijk Hanevoet weggelaten? Alle routevarianten A gaan door deze wijk en hebben een grote impact op het sociale leven en de recreatiemogelijkheden van de bewoners. Een rechte lijn is inderdaad de snelste verbinding: als het eindpunt bekend is (HTCE) waar ligt dan het begin van deze rechte lijn? Vanaf De Run 8200 naar HTCE loopt er een rechte lijn parallel aan de A67. Maar vanaf De Run 1100 loopt deze lijn parallel aan de Meerveldhovenseweg. Vanaf de kruising Kempenbaan met De Run 4600/O.L. Vrouwedijk is het bestaande fietspad over de Kempenbaan/Meerveldhovenseweg/Roffart slechts 200 meter langer dan de variant A1 (3,0 km t.o.v. 2,8 km b). Deze route ligt er al en vraagt alleen om een aanpassing. Hoe zit dat met de recreatieve fietsers waarvoor een rechte lijn niet hoeft?

Reactie gemeente: Er is een uitgebreide studie uitgevoerd op gezamenlijke opdracht van de gemeenten Veldhoven en Eindhoven, waarin acht verschillende tracés zijn onderzocht. Een deel van de onderzochte tracés gaat volledig over reeds bestaande infrastructuur. Maar er is ook onderzoek gedaan naar routes waarin deels wordt afgeweken van bestaande structuren. Er is onderzoek gedaan naar 'haalbare' tracés. Varianten waarbij met fly-over over de A2/N2 gewerkt moet worden, of met tunnels onder knooppunt De Hogt door, zijn in een voorstadium afgevallen. Genoemde varianten staan namelijk financieel niet in verhouding tot de andere alternatieven en tot de gemeentebegroting. En ze stuiten daarnaast nog op andere uitdagingen of zelfs onmogelijkheden. Om tot een afgewogen keuze te komen van de varianten die zijn onderzocht, is gebruik gemaakt van de expertise en wensen van een groot aantal stakeholders. Deze stakeholders zijn Provincie Noord-Brabant, Trefpunt Groen Eindhoven, Brabant Water, Waterschap de Dommel, gemeenten (Waalre, Eindhoven en Veldhoven), Rijkswaterstaat, MMC, ASML en HTCE.

Eindhoven en gemeente Veldhoven hebben een gelijkkluidend bestuurlijk besluit genomen waarin variant A1 is vastgelegd als tracé waarover de verbinding wordt aangelegd. Voortschrijdend inzicht in de gemeente Veldhoven heeft ervoor gezorgd dat nog een keer zeer grondig een aanvullend onderzoek heeft plaatsgevonden naar de varianten A1 en A3 ten opzichte van elkaar. De huidige weerstand in de gemeente Eindhoven heeft ervoor gezorgd dat de gemeente Eindhoven een participatietraject opzet

waar bewoners van de wijken Hanevoet en Ooievaarsnest, gebruikers van de route, Trefpunt Groen Eindhoven en de fietsersbond actief bij betrokken worden. Doel van dit participatietraject is om tot een goed ontwerp te komen dat past binnen de omgeving én goed is voor het fietsverkeer. De in de zienswijze naar voren gebrachte bezwaren zullen als input worden meegegeven aan dit participatietraject. Van druk vanuit de gemeente Veldhoven is geen sprake.

5. Artikel 2.1.1 (verkenning snelfietsroute De Run – HTCE)/tracévarianten: Alle varianten zijn door Antea beoordeeld op 9 criteria maar niet duidelijk is tegen welke weegfactoren. Het is daarom niet mogelijk om keuzes te verifiëren. Ook wordt de aan- of afwezigheid van bestemmingsplannen meegenomen als criterium, maar die kunnen worden aangepast. Met maatschappelijke acceptatie en de impact op verkeersveiligheid in de wijken Ooievaarsnest en Hanevoet wordt geen rekening gehouden.

Reactie gemeente:

Ten aanzien van de criteria zijn geen weegfactoren toegepast. De criteria zijn zorgvuldig samengesteld en zorgen er gezamenlijk voor dat er een betrouwbare afweging kan plaatsvinden. Deze criteria zijn opgesteld door een gerenommeerd bureau dat deze vaker toepast bij soortgelijke vraagstukken.

Ten aanzien van het criterium 'bestemmingsplannen' klopt het dat deze kunnen worden aangepast. Het maakt voor de impact/verandering op/voor de omgeving echter wel uit of er sprake is van een 'grote' of een 'kleine' aanpassing hiervan. Voor het Veldhovense deel van de route gaat het feitelijk om het ietwat opschuiven/verplaatsen of wijzigen van de bestemmingsgrenzen 'Groen en 'Verkeer'. Dit is minder omvangrijk dan -als willekeurig voorbeeld- middenin een natuurgebied een verkeersbestemming toevoegen. De gekozen route scoort hierom goed op dit criterium.

Verkeersveiligheid is als criterium opgenomen en beoordeeld.

Maatschappelijke acceptatie is te subjectief en moeilijk in een criterium te vangen. Tegenstanders laten zich over het algemeen vaker horen dan voorstanders. En mogen (potentiële) gebruikers van de fietsroute ook erin meegenomen worden? Er zijn voor het Veldhovense deel tijdens de planontwikkeling diverse gesprekken gevoerd met organisaties/bedrijven/omwonenden om een zo breed mogelijk draagvlak te creëren. Ook met bewoners en bedrijven die hebben laten weten tegen het voorgenomen (concept)ontwerp van de herinrichting van De Run 4200 te zijn. Het concept-ontwerp hebben we daarna op een aantal punten aangepast.

In de gemeente Eindhoven wordt de komende periode een participatietraject opgezet waar bewoners van de wijken Hanevoet en Ooievaarsnest, gebruikers van de route, Trefpunt Groen Eindhoven en de fietsersbond actief bij betrokken worden. Doel van dit participatietraject is om tot een goed ontwerp te komen dat past binnen de omgeving én goed is voor het fietsverkeer. De in de zienswijze naar voren gebrachte bezwaren zullen als input worden meegegeven aan dit participatietraject.

6. Artikel 2.1.1 (verkenning snelfietsroute De Run – HTCE)/beoordeling varianten: Op fietspotentie wordt goed gescoord, maar dit is gebaseerd op verkeerde aannames. De snelfietsroute wordt een onderdeel van het (snel)fietspad Eersel-Geldrop. Als de alternatieve route niet ten noorden maar ten zuiden van de A67 komt, kan deze route in het westen via de Dommelstraat en de Runstraat aansluiten op het nieuwe logistieke centrum van ASML en in het oosten via meerdere routes ten noorden en zuiden van de A2/A67 op de HTCE. Als het doortrekken van het fietspad richting Eersel wordt meegenomen dalen ook de kosten, waardoor deze route aantrekkelijker wordt. Bovendien past dit beter in de Agenda Fiets 2016-2025 van de gemeente Eindhoven.

Reactie gemeente: In het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan 2019 (GVVP) is het Veldhovense fietsbeleid vastgelegd. Daarin is een onderzoek naar het verbeteren van de fietsverbinding De Run – HTCE opgenomen. Doortrekken naar Geldrop en/of Eersel is een wens en zijn projecten voor de (middel)lange termijn. Fietsers van en naar Geldrop en/of Eersel kunnen gebruik maken van de aangepaste fietsroute op De Run 4200. Van en naar Eersel is al een vrij duidelijke fietsroute aanwezig (langs de Kempenbaan-Locht-Eindhovenseweg). Bij het project Kempenbaan-West (momenteel in uitvoering) wordt langs de Kempenbaan-Locht aan de zuidzijde een tweerichtings(brom)fietspad aangelegd. Dit om de samenhang van deze fietsroute te verbeteren. Vanuit de Kempenbaan kan men via De Run 4500 naar De Run 4200 fietsen (allemaal vrijliggende fietspaden). De fietsroute naar Geldrop kan vanuit HTCE/Locatellistraat. Het gaat te ver hier verder inhoudelijk op in te gaan, gezien de scope van onderhavig bestemmingsplan. Het is aan de gemeenten Eindhoven en Geldrop om daar een (eventueel) vervolg aan te geven.

7. Artikel 2.2 (bestaande situatie): De snelwegen vormen een fysieke barrière. Door de alternatieve route in Veldhoven niet in de oksel van de A2/A67 te leggen maar ten zuiden van de A67 wordt een voorschot genomen op de nieuwe route. De onderdoorgang van de Ulenpas: aan de kant van Veldhoven staat een verkeersbord: Gesloten in beide richtingen voor voertuigen, ruiters en geleiders van rij- of trekdieren of vee. Er wordt alleen een uitzondering gemaakt voor (brom)fietsers en lijnbussen. Verder is de Ulenpas in Eindhoven een 30 km/u zone. De opmerking "langzaam verkeer" impliceert dat 60 km/u is toegestaan.

Reactie gemeente: Met de term 'langzaam verkeer' worden voetgangers en fietsers bedoeld.

8. Artikel 2.3.1 (wegontwerp-aansluiting Ulenpas): Veldhoven verplicht Eindhoven om het resterende deel van de fietsverbinding MMC-HTCE over de Ulenpas te laten lopen. Maar het tracé in Eindhoven is nog niet bekend en onderdeel van een maatschappelijke discussie binnen de klankbordgroep opgestart door de gemeente Eindhoven.

Reactie gemeente: Zoals eerder aangegeven, wordt in de gemeente Eindhoven begin 2021 een participatietraject opgezet waar bewoners van de wijken Hanevoet en Ooievaarsnest, gebruikers van de route, Trefpunt Groen Eindhoven en de fietsersbond actief bij betrokken worden. Doel van dit participatietraject is om tot een goed ontwerp te komen dat past binnen de omgeving én aansluit bij de fietsambities in de gemeenten Eindhoven en Veldhoven voor het fietsverkeer.

9. Artikel 2.4.2.4 (samenvatting en conclusie): Een tracé over De Run 4200 heeft de voorkeur omdat dit de meest directe en daarmee de meest logische verbinding tussen De Run en Eindhoven-Zuid/HTCE vormt. Verificatie van deze conclusie is niet mogelijk want er is geen onderbouwing met aantallen fietsers en zonder kennis van de weegfactoren.

Reactie gemeente: In ons antwoord hierboven onder 3 zijn wij ingegaan op de ingeschatte aantallen fietsers. De varianten zijn getoetst aan een aantal criteria. Er zijn geen weegfactoren toegepast, uitgezonderd bij de variantenafweging voor de fietsroute door of rondom De Run 4200. Discussabel bij weegfactoren is waarom het ene aspect meer weging zou moeten krijgen ten opzichte van de ander. Weging toepassen is voor een deel gebaseerd op subjectieve gronden. Wij hebben alleen bij de variantenafweging voor de fietsroute door of rondom De Run 4200 aanleiding gezien een weging toe te passen. Bij het criterium 'Recht doen aan het Ontwikkelperspectief (De Run)' is dat gebeurd. Een weging van 0,5 in plaats van 1 is toegepast, omdat het recht doen aan het Ontwikkelperspectief een wens was waarvoor eerst meerdere partijen concrete bereidheid moesten laten zien. Ten tijde van het aanvullende onderzoek wisten we voor 80% zeker dat dit ging lukken, maar moesten de laatste zaken nog geregeld worden. Vandaar dat we het wel mee wilden nemen, maar een kleine reductie in doorslaggevendheid wilden

toepassen. Overigens is het zo dat in het rapport van Antea de noordelijke varianten op veel criteria beter scoren dan de zuidelijke varianten. Specifieker scoort de variant over De Run 4200 op veel criteria beter dan de variant onder De Run 4200 door in het rapport van RoyalHaskoning DHV. Het toepassen van wegingsfactoren zou geen andere uitkomst hebben gegeven.

10. Artikel 3.4.3 (GVVP-module fiets): De fietsverbinding van en naar ASML en het MMC loopt ten zuiden van de A67 vanaf de O.L. Vrouwedijk langs de Dommel en de Klotputten richting HTCE. Deze route sluit perfect aan op de eerder voorgestelde route via de Runweg-Dommelstraat naar de O.L. Vrouwedijk. Waarom is deze route niet als alternatief meegenomen? Het lost met name aan de Eindhovense kant veel problemen op het is de meest directe route.

Reactie gemeente: Figuur 3.3 van reclamant uit het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan (GVVP), module Fiets, is een kaart uit een conceptversie van het GVVP van de gemeente Veldhoven. Bijgevoegd de figuur uit het vastgestelde GVVP 2019. De gewenste fietsroutes (rode lijnen) in het GVVP (in het eerdere concept én definitieve figuur) waren en zijn indicatief bedoeld. Ze dienen om een indruk te geven van het toekomstige fietsnetwerk wat de gemeente Veldhoven wil realiseren. Niet meteen een precieze locatie.



figuur uit het vastgestelde GVVP 2019

4.6.2. Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijzen vormt geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

4.7. [Reclamant 6](#)

4.7.1. Inhoud en reactie op zienswijzen

Het plan houdt geen rekening met de Eindhovense wijkbewoners aan de andere kant van de snelweg. Het wordt een drukte van belang en levert gevaarlijke situaties op, gezien alle op- en afritten en zijstraten. Bewoners komen op het tweede of derde plaats. Het vertrouwen ontbreekt dat de fietsstraat de veiligheid van het verkeer in de straat (Ulenpas) ten goede komt. Het karakter van deze straat past niet bij het nieuwe gebruik. Reclamant benoemt dat de keuze van het tracé en zelfs de hele fietsroute nog ter discussie staat. De bewoners van de Ulenpas en andere betrokken straten worden op deze manier ongetwijfeld voor een voldongen feit geplaatst, als hier pas volgend jaar de keuze van het tracé aan de orde is. Of het zou erop moeten uitdraaien dat Veldhoven terugkomt op haar plannen, wat wel zo wenselijk zijn.

Reactie gemeente: Het staat nog niet vast dat het vervolg van de route over de Ulenpas in de woonwijk Ooievaarsnest loopt. Dit bestemmingsplan moet een route over De Run 4200 mogelijk gaan maken met eindpunt de onderdoorgang onder de A2/N2 bij de Ulenpas. In de gemeente Eindhoven wordt een proces opgestart waarin drie varianten worden uitgewerkt die de onderdoorgang Ulenpas en de HTCE met elkaar verbindt. Uit dat proces volgt hoe dit gerealiseerd wordt. De in deze zienswijze naar voren gebrachte inhoudelijke bezwaren worden doorgegeven aan de gemeente Eindhoven voor het proces dat daar nog doorlopen wordt. Het aanleggen van de fietsroute op De Run 4200 heeft hiermee geen invloed op het gebruik van inritten en de veiligheid van kruisingen in de gemeente Eindhoven. Het startpunt van de route in Eindhoven, zijnde de Ulenpas, is in 2018 al bestuurlijk vastgelegd door de gemeente Eindhoven en Veldhoven. Hoe daarop wordt aangehaakt is onderwerp van onderzoek.

4.7.2. Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijzen vormt geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

4.8. [Reclamant 7](#)

4.8.1. Inhoud en reactie op zienswijzen

Het belang van het aansluiten op de Slowlane wordt niet ontkend, alleen is de route via De Run 4200 daarvoor niet geschikt. Het kiezen van deze route getuigt niet van goede (verkeerskundige) ruimtelijke ordening. Er is een alternatieve route onderzocht via de oksel van de A2/A67 dat nu is beoordeeld door een verkeerskundig deskundig bureau. De conclusie is dat de alternatieve route een veel betere keuze zou zijn. Het toetsingskader dat gebruikt is bij de variantenstudie is niet volledig en er is geen volledige verkeerskundige beoordeling uitgevoerd. Hierna per onderwerp een reactie:

- a. Fietspotentie: Er is uitsluitend gekeken naar de reistijd van de route terwijl meerdere zaken belangrijk zijn. Zo zijn verkeersveiligheid, sociale veiligheid en de aantrekkelijkheid (qua ligging) ook criteria. Daar is in de variantenstudie en bij de afweging tussen de beide routes geen aandacht aan besteed. De vraag is hoe reistijd en dus energieverlies scoort als vanuit beide richtingen (naar en vanuit MMC) worden geredeneerd. Ook is niet gekeken naar verkeersveiligheid. Deze is voor de route langs De Run 4200 ten opzichte van de alternatieve route een stuk nadeliger (zie ook onder b). Het argument dat de route sociaal veiliger is omdat er meer sociale activiteit is langs De Run 4200 dan over de route langs de A2/A67 wordt weerlegd. Veel (reeds goed functionerende) snelfietsroutes gaan door groene omgevingen met weinig sociale activiteit. Het is zelfs één van de speerpunten van de Slowlane hiervoor te kiezen. Met voldoende verlichting kan de sociale veiligheid bovendien worden vergroot.

Reactie gemeente: In de variantenstudie (rapportage RoyalHaskoning DHV) zijn de twee routes verkeerskundig op drie criteria beoordeeld:

- *Fietspotentie;*
- *Verkeersveiligheid;*
- *Sociale veiligheid.*

Er is bij Fietspotentie inderdaad weinig aandacht geweest voor de aantrekkelijkheid van de fietsroute. Echter, het gaat om een beperkte fietsafstand ten opzichte van de gehele fietsroute (variant De Run 4200 is tussen het kruispunt met De Run 4500 en de bocht naar de Ulenpas circa 670 meter lang en de variant 'onderlangs' 1.000 meter). Bovendien is het voornemen om de fietsroute goed in te passen in de omgeving. Ongeacht welke variant het zou worden, is het de bedoeling dat de fietsroute aantrekkelijk wordt om te gebruiken.

Reistijd en energieverlies zijn onder 1.1. Fietspotentie uitgelegd. De terugrichting (richting Kempenbaan/MMC) is inderdaad onderbelicht in deze rapportage. Fietsers (van en) naar het Maxima Medisch Centrum moeten bij de variant via De Run 4200 2x oversteken over het met verkeerslichten geregelde kruispunt met De Run 4500 richting Eindhoven/HTCE. Bij de variant 'onderlangs' wordt dit verminderd naar 1x oversteken bij de verkeerslichten. Dit scheelt qua energieverlies, zoals in de rapportage aangegeven is over de fietsers komende vanaf het MMC. De conclusie blijft volgens ons hetzelfde. Het energieverlies door een mindere oversteek wordt tenietgedaan doordat de variant 'onderlangs' een langere afstand heeft en afwijkt in de gevoelsrichting.

Verkeersveiligheid: Reclamant twijfelt eraan of het nadelige effect van het fietspad in combinatie met de uitritten kan worden weggenomen vanwege de brede berm tussen fietspad en rijbaan. De aangrenzende bedrijven hebben in totaal 2.000 medewerkers die voor 70% met de auto komen. Daarnaast maken dagelijks ongeveer 600 vrachtwagens een oversteekbeweging naar of van de in-/uitritten.

De kans op lange wachttijden om de uitritten te kunnen verlaten is door de combinatie van hogere snelheden (zelfs tot 45 km/uur), verschil in snelheden en de intensiteit van het fietsverkeer (zeker in de spits) groot. Vrachtwagen zijn te lang om de brede middenberm als opstelruimte te gebruiken. Er is kans op gevaarlijks situaties als bestuurders vanwege geduldverlies grote risico's gaan nemen en met hun voertuig het fietspad oprijden. De alternatieve route kruist geen van deze uitritten en scoort dus wel degelijk beter op verkeersveiligheid. Het nadelige effect op de verkeersveiligheid van het tegen de richting inrijden bij de gekozen variant wordt weggenomen omdat het rijden in twee richtingen wordt ingepast in het wegontwerp. Reclamant twijfelt eraan of het nadelige verkeerskundige effect bij de alternatieve route nog steeds blijft bestaan. Met een goede inpassing door deze in een vloeiende lijn aan te laten sluiten op de bestaande route ter hoogte van de Ulenpas en de kruising met de O.L. Vrouwendijk, zullen

de meeste fietsers namelijk deze vloeiende lijn volgen. Stoppen en afwijken van deze lijn door via de Run 4200 te rijden leidt namelijk tot energieverlies en dat is wat veel fietsers willen vermijden. Het comfort van de route is in dit soort gevallen bepalend om een route te vervolgen. Daar komt nog bij dat met de alternatieve route het kruispunt met de O.L. Vrouwendijk niet gekruist hoeft te worden. Dit maakt het onwaarschijnlijk dat veel fietsers straks nog steeds tegen de richting in zullen rijden op de Run 4200.

Reactie gemeente: Een tweerichtingsfietspad aan één zijde is meestal minder verkeersveilig dan twee éénrichtingsfietspaden (één aan de noordzijde en één aan de zuidzijde van de weg). Maar minder verkeersveilig wil niet zeggen dat een tweerichtingsfietspad aan één zijde van de weg vanuit verkeersveiligheid onacceptabel is. Op verschillende manieren wordt het oversteken van het tweerichtingsfietspad van/naar de inritten verkeerstechnisch verbeterd, waardoor geen sprake is van een verkeersonveilige situatie:

- a. Er is voorzien in een ruime opstelstrook (5 m lang) tussen rijbaan en fietspad, zodat auto's ruimte hebben om stil te gaan staan en de situatie goed te overzien. Dit zonder dat ze op een hinderlijke manier staan.*
- b. Er is een ruime groenstrook (die maximaal ongeveer 80 cm hoog wordt) ingetekend tussen bedrijfsuitritten en het fietspad en de zijstraten en het fietspad. Dit geeft automobilisten en vrachtverkeer de mogelijkheid om op te rijden tot aan het fietspad en dan het fietsverkeer goed te overzien.*
- c. Bij het ontwerp zijn zichtlijnen vanuit de inritten en zijwegen ingetekend. Aan de hand daarvan zijn de bomen in het ontwerp opgenomen. Hierdoor zijn de zichtlijnen zo optimaal mogelijk gemaakt.*
- d. Bewust hebben wij gekozen voor een tweerichtingsfietspad aan de zuidzijde van De Run 4200. Door de huidige twee eenrichtingsfietspaden te combineren, hoeft er bijvoorbeeld minder verharding voor een fietspad aangelegd te worden (meer ruimte voor groen), hoeft de doorgaande fietser tussen HTCE en De Run minder vaak over te steken (betere samenhang in het fietsnetwerk), het regelmatig tegen de richting in fietsen is niet meer aan de orde en er kruist geen fietspad meer de twee noordelijke zijwegen en inritten.*
- e. Fietsers nemen vooral de kortste route (feitelijk en/of gevoelsmatig) vanuit hun bestemming naar het eindpunt. Voor fietsers vanuit de richting HTCE naar met name het MMC en/of verder richting de Kempenbaan (naar het noorden of westen), is de variant 'onderlangs' aanzienlijk langer. Ook fietsers tussen HTCE en Waalre blijven gebruik maken van de fietspaden langs De Run 4200, omdat in de variant 'onderlangs' niet voorzien is in aantakkingen tussen de noord-zuid en oost-west fietsstructuur (daar is te weinig gemeente-eigendom). De verwachting is dat ook deze fietsers gebruik blijven maken van de fietspaden langs De Run 4200. De variant over De Run 4200 heeft dus voordeel dat alle belangrijke fietsstructuren, zoals opgenomen in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2019, met elkaar verbonden kunnen blijven.*

Voor vrachtverkeer betekent de nieuwe inrichting dat ze bij uitrijden van de inritten aan de zuidzijde of bij uitrijden van De Run 4300 weliswaar goed kunnen oprijden tot aan het fietspad, maar dat de opstelstrook tussen rijbaan en fietspad niet lang genoeg is. Dit houdt in dat vrachtverkeer moet wachten totdat ze zowel fietspad als rijbaan kunnen oversteken. Dit kan zorgen voor beperkte wachttijden. Gezien het grotere geheel van maatregelen rondom De Run zien we dit niet als probleem. Over een paar jaar wint vrachtverkeer, zeker in de spits rondom Kempenbaan, een veelvoud van de paar seconden extra wachttijd bij De Run 4200 terug.

Bij het inrijden van de bedrijven aan de zuidzijde van De Run 4200 en bij het inrijden van De Run 4300 kan het vrachtverkeer gebruikmaken van de nieuwe opstelstrook tussen rijbaan en fietspad, het fietspad goed overzien en dan oversteken. Hierbij verwachten we geen extra wachttijden ten opzichte van autoverkeer.

In de huidige situatie kan het vrachtverkeer ook niet in één keer oversteken. Tevens zijn de mogelijkheden om op te stellen voor optimaal overzicht over het fietspad nu minder.

Sociale veiligheid: Het is een utilitaire fietsroute voor woon-werkverkeer die vooral bij daglicht fietsen. Het feit dat de alternatieve route minder in het zicht ligt, de O.L. Vrouwendijk met een onderdoorgang kruist en er daardoor sprake is van minder toezicht/sociale veiligheid is waar. De sociale veiligheid kan echter worden vergroot met verlichting, verkeerskeuze en het toepassen van een bepaalde ruime bocht in de aansluiting op de tunnel. Bovendien is op momenten dat de route voornamelijk wordt gebruikt veel toezicht vanwege het grote aantal fietsers.

Reactie gemeente: De bedoeling is dat de fietsroute 24 uur per dag openbaar of openbaar toegankelijk blijft. Wij zijn van mening dat de sociale veiligheid goed in het rapport omschreven is. Het blijft enigszins subjectief, maar op delen van sommige routes is totaal geen toezicht (want geen omwonenden of andere weggebruikers, zoals automobilisten). Vooral in donkere uren kan dit tot een onveilig gevoel leiden, ondanks eventueel een zo goed mogelijke verlichting of materiaalgebruik. Verder maakt slechts een deel van de fietsers gebruik van de variant 'onderlangs', zoals bij het voorgaande punt beschreven. Het toezicht van medefietsers is daarom minder dan bij de variant via De Run 4200. Overigens mag iedereen gebruik maken van deze fietsroute, niet alleen woon-werkverkeer, maar ook recreatief verkeer.

- b. Andere verkeerskundige argumenten: De route over De Run 4200 maakt het noodzakelijk het kruispunt met de O.L. Vrouwendijk - Run 4200 over te steken wat leidt tot een verslechtering van de autobereikbaarheid. Dit negatieve effect treedt niet op bij de alternatieve route die de wegenstructuur ongelijkvloers kruist. Er wordt nu onvoldoende rekening gehouden met het hoge risico op ongevallen tussen gemotoriseerd verkeer afkomstig uit de uitritten en fietsers.

Reactie gemeente: De variant 'onderlangs' heeft inderdaad als voordeel dat een deel van de fietsers voortaan ongelijkvloers kruist met het autoverkeer op de O.L. Vrouwendijk. Maar een deel van het fietsverkeer blijft gebruik maken van het kruispunt (fietsers van en naar MMC, Kempenbaan en Waalre). Het aantal geregistreerde ongevallen op het kruispunt geven geen noodzaak aan tot een ongelijkvloerse oplossing. Er is in de periode 2017 t/m 2019 één ongeval geregistreerd op het kruispunt De Run 4500-4200 geweest. Hierbij was geen fietser betrokken. Op het wegvak van De Run 4200 tussen De Run 4500 en Ulenpas (incl. beide kruispunten met De Run 4500 en Ulenpas) zijn in deze periode geen ongevallen geregistreerd.

- c. Beeldbepalende en historische groenstructuur: De Run 4200 is volgens de Cultuurhistorische Waardenkaart aangeduid als een historische weg (als deel van de voormalige Ontginningsweg). De oude boomstructuren als het laatste ervaarbare element gaan verdwijnen. Het principe zou moeten zijn om juist deze als herkenningselement van de historie, zoveel mogelijke te behouden. Nu worden 120 forse bomen gekapt en komen 84 smalle bomen terug. Het historische element verdwijnt en het groene gevoel gaat weg.

Reactie gemeente: Een aanzienlijk deel van de bomen die op dit moment op De Run 4200 staan hebben nog maar een beperkte levensduur. In de afgelopen jaren zijn uit voorzorg al enkele bomen gekapt en de verwachting is dat dit in de aankomende vijf tot tien jaar veelvuldig voor gaat komen. Dit is aanleiding om in het project te kiezen voor het aanplanten van gezonde bomen van zekere omvang, zodat de laan toekomstbestendig wordt teruggebracht nu de kans zich voordoet het goed aan te pakken. Het gehele straatprofiel wordt opnieuw ingericht met aan de zuidzijde een brede berm waarin 1 rij laanbomen met 3 soorten wordt aangeplant. Ten noorden van de nieuwe weg wordt een brede groen/blauwe zone aangelegd, met een natuurlijke uitstraling. De laan aan de zuidzijde wordt aangeplant met 1 strakke rij bomen, 45 stuks in totaal in een zwaardere maat 20-25. De natuurlijke

zone wordt aangeplant met diverse soorten bomen (inclusief meerstammige) en solitaire heesters. In totaal 39 stuks bomen (inclusief meerstammige) worden aangeplant in de zwaardere maat 20-25.

Door te kiezen voor een goed formaat bomen (bomen van de eerste orde waarbij we ondergronds- en bovengronds voorzieningen treffen, aangeplant in zwaardere maat), het toepassen van meerdere soorten en het combineren van een laanstructuur in combinatie met een parkachtige setting aan de noordelijke zijde van het dwarsprofiel blijft de boomstructuur bestaan en wordt tegelijkertijd een extra element toegevoegd aan de beleefbaarheid van De Run 4200. Door toepassing van deze bomen in combinatie met heesters en vaste beplanting wordt het groene gevoel op De Run 4200 verhoogd en wordt geen afbreuk gedaan aan de historie.

- d. Stikstofdepositie: De berekeningen zijn gemaakt met een oude versie van Aerius calculator, de nieuwe versie leidt mogelijk tot een andere berekening en conclusie.
- Reactie gemeente: Vanwege de zienswijze is door Anteagroup de stikstofdepositie opnieuw berekend met AERIUS-calculator (versie 2020). Uit deze berekening blijkt dat de norm net niet wordt gehaald. De tijdelijke toename in stikstofdepositie voor de realisatiefase is 0,02 mol/ha/jaar op 'Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux' en 0,01 mol/ha/jaar op 'Strabrechtse Heide & Beuven' en 'Kempenland-West'. Sommige bevoegde gezagen hanteren een drempelwaarde van 0,05 voor de realisatiefase. Dit gebeurt ook op andere plaatsen in Brabant. Dit is ook een optie die de samenwerkende provincies BIJ12 hebben benoemd bij vergunningen. Uitgangspunt is dat een project met alleen kleine tijdelijke deposities in de aanlegfase (kleiner dan of gelijk aan 0,05 mol N/ha/jaar) gedurende maximaal 2 jaar in beginsel niet vergunningplichtig is voor het aspect stikstofdepositie. Het onderhavige project heeft een aanlegfase die naar schatting ongeveer zeven maanden duurt. Er dient een ecologische voortoets uitgevoerd te worden ter onderbouwing hiervan, waarin een specifieke onderbouwing wordt gegeven waarom de stikstoftoename geen significant negatief effect heeft op de Natura 2000-gebieden. Daarom is door Anteagroup is een ecologische voortoets uitgevoerd. Deze toets is als bijlage aan deze Notitie van beantwoording zienswijzen bijgevoegd. Hierin is aangetoond dat de aanlegfase van het project geen significant negatief effect heeft op de Natura 2000-gebieden. De conclusie dat er vanwege stikstof geen belemmeringen gelden voor het bestemmingsplan, blijft daarom onveranderd.*

4.7.2. Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijzen vormt aanleiding om de toelichting van het bestemmingsplan aan te passen door de Ecologische voortoets stikstof, uitgevoerd door Anteagroep op 22 januari 2021, te verwerken. Deze berekeningen zijn als bijlage aan deze notitie van beantwoording zienswijzen toegevoegd. De overige onderdelen van de zienswijzen vormen geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.