



EINDHOVEN

Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen

Bestemmingsplan 'Bosrijk'

gemeente Eindhoven
Ruimtelijke Expertise, Ruimtelijke Ordening
februari 2018

Doc. nr. 2917445

Colofon

Uitgave

Gemeente Eindhoven
Ruimtelijke Expertise, Ruimtelijke Ordening

Datum

februari 2018

1 Inleiding

Deze nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen hoort bij het bestemmingsplan 'Bosrijk'. Het ontwerp bestemmingsplan heeft van donderdag 23 november 2017 tot en met woensdag 3 januari 2018 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn is iedereen in de gelegenheid gesteld om digitaal, schriftelijk of mondeling een zienswijze ten aanzien van het ontwerp bestemmingsplan kenbaar te maken.

Kennisgeving van de ter inzage legging en de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen is in de Staatscourant en in Groot Eindhoven van woensdag 22 november 2017 gepubliceerd. Ook is kennis gegeven van de mogelijkheid om een digitale versie van het ontwerp bestemmingsplan te raadplegen via de gemeentelijke website www.eindhoven.nl/bestemmingsplannen en de landelijke website www.ruimtelijkeplannen.nl.

Naar aanleiding van de ter inzage legging zijn zienswijzen ontvangen. De zienswijzen zijn in hoofdstuk 2 van deze nota van een gemeentelijk standpunt voorzien. Verder zijn ambtshalve wijzigingen doorgevoerd. Deze zijn in hoofdstuk 3 opgenomen.

2 Zienswijzen

Ten aanzien van het ontwerp bestemmingsplan 'Bosrijk' zijn drie zienswijzen ontvangen. Twee zienswijzen (zienswijze 2 en 3) zijn binnen de gestelde aanvullende termijn aangevuld. Een zienswijze (zienswijze 1) is mondeling toegelicht. Hiervan is een verslag gemaakt en maakt als bijlage onderdeel uit van deze nota van zienswijze. De zienswijzen zijn allemaal ontvankelijk. Hieronder wordt een samenvatting van de zienswijzen weergegeven en worden ze voorzien van een gemeentelijk standpunt.

In verband met de privacy zijn de naam- en adresgegevens van de indieners van de zienswijzen, voor zover het geen rechtspersonen betreft, in een aparte bijlage opgenomen. Deze bijlage is niet digitaal beschikbaar, maar wel analoog. Ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan zijn zienswijzen kenbaar gemaakt door:

1. **Bewoner van de Grassavanne te Eindhoven;**
2. **Bewoner van het Zandkasteel te Eindhoven;**
3. **Bewonersvereniging Grasrijk, p/a Grasstrook 42, 5658 HG te Eindhoven.**

Ad 1. Bewoner van de Grassavanne te Eindhoven

Zienswijze 1.1 Verkeersstructuur en verkeerskundig onderzoek

In het masterplan Meerhoven is een verkeersstructuur opgenomen waarbij als uitgangspunt geldt dat een rondweg wordt aangelegd waarop woongebieden worden ontsloten. Vanaf 2005 is intensief overleg geweest over het knippen van de Sliffertsestraat en is na het bereiken van een (politiek) compromis een tijdelijke verbindingsweg (De Bosrand) aangebracht. Belangrijkste reden hiervoor was het bereikbaar zijn van de centrumvoorzieningen in Bosrijk. Door realisatie van de voorzieningen in het centrum in Meerhoven (Meerrijk) is deze noodzaak weggevallen. Daarnaast is Meerhoven inmiddels goed ontsloten: N2 met diverse afritten voor Meerhoven, aansluiting Meerhovendreef en Hovenring; daarnaast zijn er concrete plannen voor het realiseren van de Challengevariant. De huidige Bosrand wordt nu gebruikt als wijkvreemd sluijverkeer. Daarnaast wordt de inhoudelijke relatie van de Bosrand met de 9 uitgangspunten van de verkeersvisie Eindhoven op weg gemist.

Een verkeerskundig onderzoek is noodzakelijk. Onderzoek dient te worden verricht naar het huidige aantal verkeersbewegingen per dag, wat de extra aanvullende verkeersbewegingen zijn naar aanleiding van de ontwikkelingen in dit plangebied, alsmede de extra verkeersbewegingen naar aanleiding van de bouw van het winkelcentrum Meerrijk en andere projecten binnen en buiten Meerhoven (Park Forum en uitbreiding Eindhoven Airport). Uit een dergelijk onderzoek blijkt dan of de grens van het toelaatbare aantal van 5000-6000 verkeersbewegingen per dag wordt overschreden.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 1.1.:

Ontstaan huidige infrastructuur

De huidige, bestaande situatie van de Bosrand in Bosrijk is de uitvoering van het raadsbesluit d.d.13 maart 2006. Eerst wordt ingegaan op de achtergronden van de keuzes voor deze huidige infrastructuur. Van oorsprong zou vanuit de 'autoluwe-wijk-gedachte' (opgenomen in het masterplan Meerhoven) elk woongebied in Meerhoven een verbinding krijgen met een ring die om Meerhoven heen zou lopen. Middels die ring zouden de deelgebieden onderling niet direct met elkaar in verbinding staan. Doorgaand verkeer door de wijk zou daarmee worden voorkomen. In verband met de verbreding van

de A2 naar 2 x 3 rijstroken, stond de verkeersstructuur rond de wijk Meerhoven ter discussie. Het oostelijke deel van de ring is niet gerealiseerd (vanuit capaciteit niet nodig en gevreesd werd dat dit deel van de ring werd gebruikt als sluiproute voor verkeer op de A2/Randweg). De ring werd daarmee gewijzigd in een hoefijzer, waarbij de parallelweg N2/Randweg als oostelijk deel van de oorspronkelijk geplande ring om Meerhoven zou fungeren. De latere plannen omtrent de 'ontvlechtigingsvariant' passen in deze keuze. De ontvlechtigingsvariant scheidt namelijk regionaal en bovenregionaal verkeer, waardoor de rechtse rijbanen volledig bestemd zijn voor lokaal/regionaal verkeer.

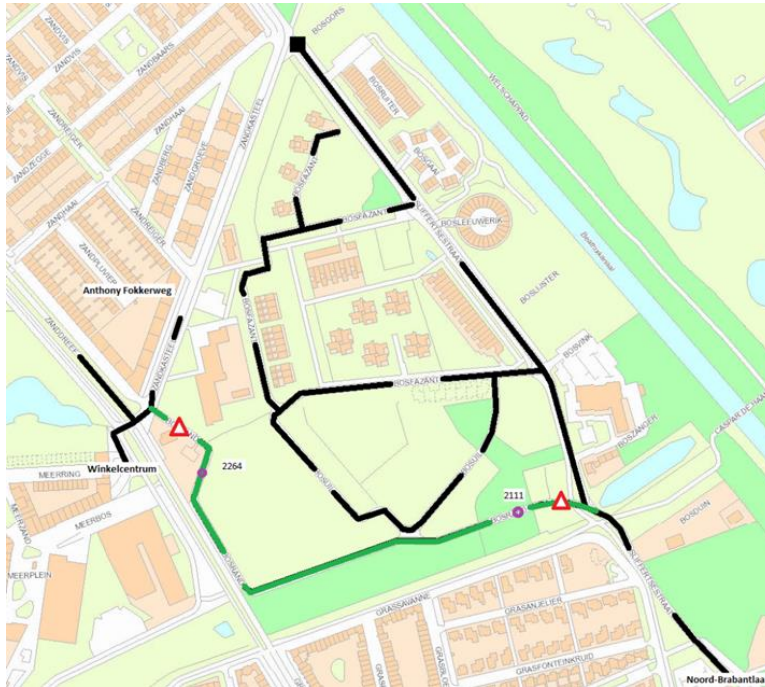
Voordat Bosrijk in ontwikkeling was, fungeerde de Sliffertsestraat als tijdelijke verbindingsroute tussen Zand- en Grasrijk. Toen Bosrijk in ontwikkeling werd gebracht is op basis van het vastgestelde Definitief Ontwerp Stedenbouwkundig Plan (DOSP) in 2006 een knip in de Sliffertsestraat gerealiseerd. Deze knip leidde vanuit Grasrijk, maar vooral vanuit Zandrijk tot grote weerstand. De gemeente heeft toen besloten om in plaats van een definitieve knip eerst een tijdelijke knip te maken gedurende een half jaar, in verband met het bouwrijp maken van het gebied. Vervolgens is er een hoorzitting geweest waarbij voor- en tegenstanders hun standpunten hebben geuit. De knip is in die tijd veelvuldig onderwerp geweest in de commissievergadering. Om de situatie op te lossen heeft de gemeente een onafhankelijk bureau ingeschakeld (Mobycon) om alle aspecten van de verkeersstructuur te beoordelen. Bewoners werden daarbij geënquêteerd, o.a. modellen bestudeerd en er heeft een workshop plaatsgevonden met de belangenvertegenwoordiging van Bosrijk, Zandrijk en Grasrijk en enkele raadsleden. Juist bij het onderzoek naar alternatieven waren de uitgangspunten o.a. een kwalitatief goede leefomgeving (leefbaarheid en veiligheid), het voorkomen van sluihverkeer door woongebieden, het handhaven van de kwaliteit van de reeds uitgevoerde plandelen en een goede verbinding vanuit Zandrijk naar het zuiden. De bevindingen van Mobycon werden gepresenteerd aan dezelfde groep en hebben uiteindelijk geresulteerd in het raadsbesluit van 13 maart 2006. Van tijdelijkheid van de Bosrand is nooit sprake geweest. Overigens is de Bosrand voor de bewoners van Bosrijk ook een goede verkeersontsluiting voor de voorzieningen in Meerrijk.

Verder merken wij nog op dat de opzet van Meerhoven overeen komt met de uitgangspunten van visie 'Eindhoven op weg', waarin de voetganger, fietser en het OV een dominante plek in de buurt hebben gekregen. Voor de straten in Bosrijk betekent dit dat de wegen allemaal als erftoegangsweg met een beperkte verkeersfunctie zijn gecategoriseerd. Uitgangspunt is een inrichting die voldoet aan de criteria van een 30 km/uur zone.

Verkeerskundig onderzoek

De Bosrand is een erftoegangsweg. Voor een erftoegangsweg met een lichte ontsluitingsfunctie is een maximale intensiteit van 6.000 mvt/etmaal vastgesteld als streefwaarden. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat er een verschil bestaat tussen streefintensiteit en de wensintensiteit. De wens is om de intensiteit niet hoger dan 5.000 mvt/etmaal te realiseren.

In de zomer van 2015 (3 tot en met 18 juli) zijn op twee locaties tellingen gedaan naar de verkeersintensiteit op de Bosrand. Op onderstaande afbeelding is dit weergegeven met parse punten. Uit de verkeerstellingen blijkt dat ter hoogte van de Sliffertsestraat circa 2100 mvt/etmaal passeren. Ter hoogte van de Zanddreef is dit een intensiteit van circa 2250 mvt/etmaal.



Afbeelding Bosrand (Groen) en overige wegenstructuur binnen Bosrijk (zwart) waarbij de aantakkingen op Zandrijk en Grasrijk ook zijn weergegeven.

In dit plangebied, Bosrijk, worden geen woningen direct ontsloten aan de Bosrand, zoals ook blijkt uit bovenstaande afbeelding. Hierdoor zal de verkeersintensiteit afkomstig van de nieuw te realiseren woningen zeer beperkt toenemen op de Bosrand. Voor bewoners van Bosrijk vormt de Bosrand namelijk geen logische ontsluitingsroute. Desondanks is uitgegaan van een ruimere marge verkeersintensiteit (750 mvt/etmaal) voor de situatie dat alle woningen in het plangebied zijn gerealiseerd. In totaal worden in dit plangebied nog maximaal 200 woningen gerealiseerd (150 woningen zijn reeds aanwezig in het plangebied). In het plangebied is aldus onderbouwd (middels een verkeersonderzoek) uitgegaan van een verkeersintensiteit van 3000 mvt/etmaal (2.250 + 750). In de toelichting van het bestemmingsplan is hier niet expliciet op ingegaan. De toelichting is in paragraaf 3.7 hierop aangepast.

Volledigheidshalve wordt nog opgemerkt dat de gewenste en meest efficiënte ontsluitingsroute van Zandrijk via Flight Forum is. Op dit moment staat hier met name tijdens de spits regelmatig file. Door de aanleg van de Challengevariant (tegenwoordig genoemd 'weginfrastructuur omgeving Eindhoven-noordwest, Oirschot en Best) wordt de druk op Flight Forum verminderd, waardoor Zandrijk beter bereikbaar wordt via de gewenste en meest efficiënte route. De Bosrand zal daardoor minder belast worden door verkeer van en naar Zandrijk. Het is dan ook een reële verwachting dat de verkeersintensiteit op de Bosrand binnen enkele jaren minder dan 3000mvt/etmaal zal bedragen. Voor de aanleg van de Challengevariant worden momenteel voorbereidingen getroffen. De daadwerkelijke aanpassingen aan de weginfrastructuur zullen later dit jaar starten.

Gelet op het vorenstaande achten wij de zienswijze ongegrond. In de toelichting, paragraaf 3.7 wordt nader ingegaan op de Bosrand en de verkeersstellingen die ten grondslag liggen aan de verkeersintensiteiten op de Bosrand.

Zienswijze 1.2 Luchtkwaliteit

De Vestdijk maar ook andere plaatsen in de stad moeten een betere luchtkwaliteit krijgen. Aangegeven wordt dat dit ook geldt voor Bosrijk met de luchtvervuilingen van de A2/N2 en Eindhoven Airport. Er wordt een onderbouwing gemist in het bestemmingsplan over luchtkwaliteit in Bosrijk zelf en de relatie met de Bosrand.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 1.2:

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied bepaald met de monitoringstool van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Met behulp van de monitoringstool kan inzicht worden gekregen in de concentraties van de luchtverontreinigende stoffen waarvoor grenswaarden zijn opgenomen in de Wet milieubeheer. Uit de monitoringstool volgt dat ter plaatse van de A2 ter hoogte van de afslag Meerhoven Zuid (dichtstbijzijnde locatie bij het plangebied) in de huidige situatie de concentratie 31.28 µg/m³ NO₂ en 19.73 µg/m³ PM₁₀ bedraagt, en voor 2030 is dit 16.07 µg/m³ NO₂ en 17.24 µg/m³ PM₁₀.

Om de bijdrage van de luchtverontreiniging van de luchthaven Eindhoven in beeld te brengen wordt het rapport 'Luchtkwaliteit rond de luchthaven Eindhoven' gebruikt. Het onderzoek naar de milieueffecten van het vliegverkeer op de luchthaven Eindhoven is uitgevoerd in opdracht van het ministerie van Defensie en door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR). Het rapport doet verslag van uitgevoerde berekeningen aan de luchtkwaliteit rondom de luchthaven Eindhoven.

Uit dit rapport blijkt dat de bijdrage van de luchtvaart aan de concentraties op leefniveau het hoogst is ter plaatse van het platform voor de burgerluchtvaart. De maximale bijdrage van alle luchtvaartbronnen (inclusief verkeer op de basis en grondbronnen) neemt met de laatste planrealisatie toe van 4,0 µg/m³ (scenario A) tot 5,8 µg/m³ in scenario C en tot 6,1 µg/m³ in scenario D voor de jaargemiddelde concentratie NO₂. De jaargemiddelde concentratie PM₁₀ (concentraties op het platform) nemen toe van 0,8 µg/m³ (scenario A) tot 2,3 µg/m³ in scenario C en tot 3,3 µg/m³ in scenario D.

Indien wordt uitgegaan van een worst-case scenario, waarbij de huidige concentraties van de luchtverontreinigende stoffen worden opgesteld bij het meest negatieve scenario van de luchtvaart, liggen de jaargemiddelde concentraties van NO₂ en PM₁₀ ruim onder de grenswaarden van 40 microgram per kubieke meter lucht.

Gelet op het vorenstaande achten wij de zienswijze ongegrond.

Zienswijze 1.3 Akoestisch onderzoek

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de maximum waarde van het geluid net onder de grenswaarde ligt. Afgevraagd wordt of voor de woning van de indiener akoestische maatregelen aan de woning moet worden aangebracht, of zijn er maatregelen te nemen voor de inrichting van het gebied.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 1.3:

Uit het akoestisch onderzoek van de ODZOB, dat als bijlage onderdeel uitmaakt van de toelichting van het bestemmingsplan, blijkt dat in de nieuwe situatie de geluidbelasting op de gevel van de woning van reclamant zowel per weg als de gecumuleerde

geluidbelasting van alle wegen samen voldoet aan de voorkeursgrenswaarde. Het treffen van extra maatregelen is dan ook niet nodig. Daarnaast blijkt uit het voornoemd onderzoek dat de geluidbelasting lager zal uitvallen na de definitieve inrichting van de Bosrand.

Gelet op het vorenstaande achten wij de zienswijze ongegrond.

Ad 2. Bewoner van het Zandkasteel te Eindhoven

Zienswijze 2.1. Algemeen

Aangegeven wordt dat het ontwerp bestemmingsplan Bosrijk in strijd is met het zorgvuldigheidsbeginsel, motiveringsbeginsel, vertrouwensbeginsel, evenredigheidsbeginsel en het gelijkheidsbeginsel. Verder wordt verzocht om aan te geven welk proces voor planschade doorlopen dient te worden.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 2.1:

Hieronder wordt per punt gemotiveerd ingegaan op de ingebracht punten in de zienswijzen. Hieruit blijkt dat geen sprake is van strijd met bovengenoemde beginselen. Wat betreft de procedure voor planschade het volgende. Indien reclamant van mening is dat door vaststelling van dit bestemmingsplan schade wordt geleden, kan een verzoek om tegemoetkoming in planschade als bedoeld in artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening worden ingediend. Een dergelijk verzoek om een tegemoetkoming in planschade kan pas worden ingediend nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is. Op de internetsite van de gemeente Eindhoven (<https://www.eindhoven.nl/bouwen/grond-en-vastgoed/bestemmingsplannen-ruimtelijke-plannen/vergoeding-bij-planschade> of in de zoekopdracht 'planschade' invoeren) wordt uitgelegd hoe een dergelijk verzoek kan worden ingediend.

Gelet op het vorenstaande en hetgeen onder de hierna volgende punten is aangegeven, achten wij de zienswijze ongegrond.

Zienswijze 2.2 Bosrand en leefomgeving

Niet wordt voldaan aan de doelstelling -'gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde van de leefomgeving verhogen'- zoals is opgenomen in het bestemmingsplan Meerhoven. Een interne doorkoppeling van autoverkeer was niet beoogd in het bestemmingsplan Meerhoven. Door de weg Bosrand te bestemmen is gekozen voor bereikbaarheid in plaats van verkeersveiligheid en leefbaarheid. De toekomstwaarde van de leefomgeving is in het geding en dit strookt niet met het vertrouwensbeginsel.

In het ontwerp bestemmingsplan wordt de knip Sliffertsestraat in combinatie met de tracerings van de weg Bosrand en de aansluiting daarvan op de weg Zandkasteel niet gemotiveerd en niet op de juiste wijze onderbouwd. Ook zijn de consequenties voor leefbaarheid en verkeersveiligheid niet meegenomen. Dit is in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel, motiveringsbeginsel en evenredigheidsbeginsel.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 2.2:

Voor wat betreft hoe de Bosrand is 'ontstaan', de verkeersstructuur in Meerhoven en de onderbouwing voor het verkeer wordt verwezen naar ons standpunt onder 1.1. Hieruit

blijkt dat voor de (keuze voor de ligging/situering van de) Bosrand een zorgvuldig proces is doorlopen waarbij de bewoners van Zandrijk en Grasrijk actief betrokken zijn geweest en waarbij een van de uitgangspunten voor de infrastructuur een goede leefkwaliteit van de omgeving (leefbaarheid en veiligheid) was. Door de Bosrand te realiseren is uitvoering gegeven aan het raadsbesluit van 13 maart 2006. Niet wordt ingezien dat daarmee sprake is van strijd met het vertrouwensbeginsel.

In dit bestemmingsplan is de bestaande weg Bosrand bestemd als 'Verkeer-Verblijfsgebied'. De Bosrand is een erftoegangsweg die gedeeltelijk nog moet worden ingericht. Medio 2018 worden in ieder geval de volgende tijdelijke beheersmaatregelen getroffen: aanpassen verkeerssluizen (zodat vrachtwagens geweerd worden en de snelheid beperkt wordt) en plaatsen verkeersborden (dat vrachtwagens niet zijn toegestaan). De uitvoering van de definitieve maatregelen voor de inrichting van de Bosrand zijn vooralsnog gepland in 2019. Dit betreft in ieder geval:

- Het gedeelte dat op de Bosrand in halfsteensverband is gelegd wordt in keperverband gelegd. Dit heeft een geluid reducerende werking.
- De drempels worden aangepast.
- Aanpassen van de verkeerssluizen naar de definitieve oplossing. Dit betreft een verfraaiing van de verkeerssluizen.

Zoals aangegeven in ons standpunt onder 1.1 is de wenselijkheid van een erftoegangsweg 5000 mvt/etmaal. Uit het verkeersonderzoek van 2015 en de verwachte verkeersintensiteit naar aanleiding van de nog te realiseren woningen in Bosrijk zal de verkeersintensiteit op de Bosrand maximaal circa 3000 mvt/etmaal bedragen. Gelet hierop en op de inrichting van de Bosrand is er aldus geen enkele reden om aan te nemen dat de verkeersveiligheid en leefbaarheid in het geding is. Gelet op het vorenstaande is er dan ook geen sprake van strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel, motiveringsbeginsel en evenredigheidsbeginsel.

Gelet op het vorenstaande en onze overwegingen onder punt 1.1 achten wij de zienswijze ongegrond.

Zienswijze 2.3 Akoestisch onderzoek

De gehanteerde verkeersgegevens in het akoestisch onderzoek ontbreken. Verzocht wordt om inzicht te geven in de gehanteerde verkeersgegevens van de wegen in Meerhoven in het akoestisch onderzoek (verkeersgegevens tien jaar na realisatie van het bestemmingsplan). Reclamant geeft aan dat het onduidelijk is welke waarden in de berekeningen in het akoestisch onderzoek van de ODZOB zijn meegenomen. Daarnaast is een actualisatie van een verkeerskundig onderzoek met een verkeersmodel evident, mede gelet op de groei van Eindhoven Airport in de nabije toekomst.

Reclamant geeft aan dat niet begrepen wordt dat in het akoestisch onderzoek van Nelissen niet de huidige woningen aan de Zanddreef en Zandkasteel zijn meegenomen. In het kader van het bestemmingsplan Zandrijk was aangegeven dat de weg Zandkasteel autoluw zou zijn. Met de aansluiting van de Bosrand op het Zandkasteel is geen sprake meer van een autoluwe situatie. In het ontwerp bestemmingsplan is de nieuwe situatie van de weg Bosrand vastgesteld zonder aandacht voor de effecten op leefbaarheid en verkeersveiligheid op de omgeving. Dit is in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel, motiveringsbeginsel en evenredigheidsbeginsel. Planschade is aan de orde.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 2.3:

Reclamant heeft de ontbrekende gegevens ontvangen en is in de gelegenheid gesteld om op dit punt zijn zienswijze aan te vullen. Deze aanvulling (zie zienswijze 2.6) is binnen de termijn ontvangen en daardoor ontvankelijk.

Voor wat betreft de effecten op de leefbaarheid en verkeersveiligheid wordt verwezen naar ons standpunt onder punt 1.1 en 2.2. Daarnaast is de hele wijk Meerhoven nog steeds een autoluwe wijk die vooral bestaat uit erftoegangswegen met een beperkte verkeersfunctie. Het Zandkasteel is in de visie Eindhoven op weg aangewezen als wijk- en buurtontsluitingsweg binnen deze autoluwe omgeving.

Het akoestisch onderzoek van Nelissen, dat als bijlage onderdeel uitmaakt van de toelichting, heeft tot doel om de mogelijkheden per bouwlocatie en de randvoorwaarden in het plangebied in beeld te krijgen voor de nog te realiseren bebouwing. Er is geen (wettelijke) noodzaak om de bestaande woningen mee te nemen in een akoestisch onderzoek. In dit bestemmingsplan is de Bosrand bestemd als 'Verkeer – Verblijfsgebied'. Conform deze bestemming mogen onder andere woonstraten gerealiseerd worden. Deze bestemming wordt in ieder geval opgenomen voor straten binnen een woongebied waarbij de maximum snelheid 30 km/u betreft. De Bosrand betreft een bestaande weg waarbij de maximum snelheid 30 km/u betreft. Uit de verbeelding blijkt ook dat de bestemming 'Verkeer- en Verblijfsgebied' voor de weg Bosrand een breedte heeft van circa 4,2 meter. Gelet op het vorenstaande maakt dit bestemmingsplan geen weg mogelijk waarvoor op grond van de Wet geluidhinder een akoestisch onderzoek uitgevoerd dient te worden. In het kader van een goede ruimtelijke ordening achten wij ook geen akoestisch onderzoek noodzakelijk voor de woning van reclamant. Zoals uit ons standpunt onder 1.1 blijkt, is de Bosrand na een zorgvuldig onderzoek en in samenspraak met de bewoners van Zandrijk en Grasrijk als zodanig gerealiseerd. De bereikbaarheid van en naar Zand- en Grasrijk speelde hierbij ook een grote rol. Hierbij merken wij nog op dat uit het akoestisch onderzoek van de ODZOB blijkt dat ter plaatse van de gevel van de woning van reclamant de geluidbelasting van de 30km wegen in de zone van 53-58 dB is gelegen. De *gecumuleerde* geluidbelasting op de gevel van de woning van reclamant ligt op de rand van de grens van 58dB (exclusief 5 dB aftrek). In een stedelijk gebied in Eindhoven is een dergelijke gecumuleerde geluidbelasting geen uitzondering. Dergelijke gecumuleerde geluidbelastingen mag men verwachten in het stedelijke gebied van Eindhoven met veel omgevingsfactoren. Het bestemmen van de weg Bosrand en de woningbouwontwikkeling die dit bestemmingsplan mogelijk maakt, leidt niet tot een (onevenredige) aantasting van het woon en leefklimaat van reclamant. Gelet op het bovenstaande is er geen strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel, motiveringsbeginsel en evenredigheidsbeginsel.

Voor wat betreft het aspect planschade verwijzen wij naar ons standpunt onder 2.1.

Gelet op het vorenstaande en onze overwegingen onder de punten 1.1, 2.1 en 2.2 achten wij de zienswijze ongegrond.

Zienswijze 2.4 Planschade

Doordat de weg Bosrand opgenomen is in dit ontwerp bestemmingsplan wordt gehandeld in strijd met het gestelde in de beheersverordening Zandrijk waar in deze ontsluiting van Zandrijk niet is opgenomen. Dit is in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel en vertrouwensbeginsel. Planschade is aan de orde.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 2.4:

Voor wat betreft hoe de Bosrand is 'ontstaan' wordt verwezen naar ons standpunt onder 1.1 en 2.2. Niet wordt ingezien dat er sprake is van strijd met het rechtszekerheidsbeginsel en vertrouwensbeginsel.

Met betrekking tot het aspect planschade wordt verwezen naar ons standpunt zoals opgenomen onder punt 2.1.

Gelet op het vorenstaande en onze overwegingen onder de punten 1.1, 2.1 en 2.2 achten wij de zienswijze ongegrond.

Zienswijze 2.5 Effecten Eindhoven Airport

Het afsluiten van de lus rondom het kantorencluster op Flight Forum heeft er voor gezorgd dat het doorgaand verkeer op de Bosrand structureel is geworden. Deze situatie komt in geen enkel theoretisch verkeersmodel voor waardoor de verkeersmodelgegevens voor de toekomstige situatie in die zin een onderschatting zijn. Reclamant vraagt hoe de gemeente hier mee omgaat in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 2.5:

Bij wijze van proef is in het najaar van 2016 de lus rondom het kantorencluster van Flight forum afgesloten. In overleg met betrokken partijen, waaronder de bewoners van Meerhoven is besloten om dit te beperken tot een proef van twee maanden. Tijdens deze proef is gebleken dat meer gebruik werd gemaakt van de Bosrand. Echter, er is geen aanleiding om aan te nemen dat bewoners van Zandrijk (nadat de proef was afgelopen) hierdoor nog steeds meer gebruik maken van de Bosrand.

Volledigheidshalve wordt nog opgemerkt dat de gewenste en meest efficiënte ontsluitingsroute van Zandrijk via Flight Forum is. Op dit moment staat hier met name tijdens de spits regelmatig file. Door de aanleg van de Challengevariant (tegenwoordig genoemd 'weginfrastructuur omgeving Eindhoven-noordwest, Oirschot en Best) wordt de druk op Flight Forum verminderd, waardoor Zandrijk beter bereikbaar wordt via de gewenste en meest efficiënte route. De Bosrand zal daardoor minder belast worden door verkeer van en naar Zandrijk. Het is dan ook een reële verwachting dat de verkeersintensiteit op de Bosrand binnen enkele jaren minder dan 3000mvt/etmaal zal bedragen. Voor de aanleg van de Challengevariant worden momenteel voorbereidingen getroffen. De daadwerkelijke aanpassingen aan de weginfrastructuur zullen later dit jaar starten.

Gelet op het vorenstaande achten wij de zienswijze ongegrond.

Zienswijze 2.6 Verkeersintensiteit Bosrand en verkeerstellingen

- a. Voor de verkeerstellingen is geen sprake van een maatgevende periode vanwege een telling rond de zomervakantie en midden in de economische recessie met nogal wat leegstand in de wijk.
- b. De bepaling van de verkeersgeneratie en – verdeling van het toekomstige verkeer van de nieuw te bouwen woningen in Bosrijk is discutabel, want de vraag is of uitgegaan is van CROW-kengetallen per woningtype.

- c. De verkeersgeneratie van de nieuwe woningen in Meerrijk (vanaf 2015) is niet meegenomen.
- d. De verkeersgeneratie van de nog te bouwen woningen in Zandrijk/Zandstrand is niet meegenomen.
- e. De toekomstige verkeersgeneratie van extra bedrijven op Flight Forum, van bedrijven op Park Forum en van bedrijven op Land Forum is niet meegenomen.
- f. Het extra verkeer van (in de wijk parkerende) luchthavenpassagiers van Eindhoven Airport is niet meegenomen (de luchthaven verwerkt per jaar circa $\frac{3}{4}$ tot 1 miljoen passagiers extra en wil groeien naar 10 miljoen passagiers).

Gemeentelijk standpunt zienswijze 2.6

- a. De telling is gehouden in juli 2015, van 3 tot en met 18 juli. Op het moment van tellen was het nog geen zomervakantie. In de telling is een marge genomen met betrekking tot de verkeerskundige beoordeling (intensiteiten in relatie tot de functie van de weg). Hierdoor is sprake van een representatieve telling. In een woonwijk als Meerhoven is het effect van een (nasleep van een) recessie op het verkeer in een woonwijk te verwaarlozen. Als gevolg van de nog te ontwikkelen woningen is een ruime marge in acht genomen met betrekking tot de etmaalintensiteit in de komende jaren (dus na voltooiing van de woningen in Bosrijk). De etmaalintensiteit zal toenemen naar ongeveer 3000 mvt/etmaal.
- b. Bij nieuwbouw wordt door de gemeente Eindhoven altijd uitgegaan van ongeveer 7 verkeersbewegingen per woning per dag, zoals vermeld in de kengetallen van het CROW. Op de Bosrand zullen echter geen woningen rechtstreeks worden ontsloten. Verwacht wordt dat slechts een deel van deze verkeersbewegingen via de Bosrand zullen gaan.
- c. Meerrijk wordt via Zandrijk en Grasrijk goed ontsloten, daarmee verwachten we dat de Bosrand slechts sporadisch gebruikt wordt door deze toekomstige bewoners van Meerrijk.
- d. Volgens de beheersverordening Zandrijk zijn maximaal 40 woningen toegestaan aan het Zandstrand. De ontsluiting van deze woningen zal wellicht plaatsvinden via de Bosrand en deels via het Zandstrand. Op basis van deze geringe aantallen is het effect op de Bosrand te verwaarlozen. Daarom is deze ontwikkeling niet genoemd en meegenomen voor de verkeersintensiteiten op de Bosrand.
- e. De Bosrand heeft geen doorgaande functie voor het verkeer van en naar Flight Forum en Park Forum. Daarnaast wordt door de aanleg van de Challengevariant (tegenwoordig genoemd 'weginfrastructuur omgeving Eindhoven-noordwest, Oirschot en Best) de autobereikbaarheid van Flight Forum en Park Forum verder verbeterd. Verondersteld mag worden dat de invloed van de bouw van bedrijven op de Bosrand nihil is. Voor de bedrijven op Park Forum is het hoefijzer rond Meerhoven een prima ontsluiting. Voor Land Forum zijn op dit moment nog geen plannen bekend. De verkeersgeneratie en –ontsluiting zal meegenomen worden bij de eventuele ontwikkeling van dit gebied.
Eindhoven Airport voorziet in parkeervoorzieningen voor hun personeel en passagiers. Overlast in de wijk is eventueel op te vangen door parkeerregulering. Het verkeer voor Eindhoven Airport wordt afgewikkeld via de huidige hoofdwegenstructuur (en toekomstige Challengevariant).

Gelet op het vorenstaande achten wij de zienswijze ongegrond.

Ad 3. Bewonersvereniging Grasrijk

Zienswijze 3.1 Bosrand

Conform het uitgangspunt uit het masterplan Meerhoven dat (doorgaand) auto- en vrachtverkeer door de wijk moest worden tegengegaan, is de Sliffertsestraat 'geknipt'. Deze knip leidde tot weerstand van de bewoners waardoor besloten is om centraal vanuit Zandrijk een kleinschalige ontsluitingsroute te creëren: Bosrand. Door de Bosrand blijft autoverkeer mogelijk tussen Zandrijk en Grasrijk (via Bosrijk). De Bosrand wordt hier niet ter discussie gesteld. De bewonersvereniging maakt zich zorgen over de toekomstige verkeersbelasting en de daarmee gepaard gaande effecten op de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Er is geen verkeerskundige onderbouwing opgenomen in het plan waardoor niet kan worden gewaarborgd dat de Bosrand kleinschalig blijft zowel qua inrichting als vanuit het oogpunt van leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Niet duidelijk is welke ontwikkelingen in Bosrijk zijn meegenomen en wat voor effect zij hebben op de verkeersintensiteit op de Bosrand, de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Uit een steekproef op Flight Forum werd duidelijk dat sluipverkeer door Meerhoven via de Bosrand een aandachtspunt is. Een goede verkeerskundige onderbouwing is noodzakelijk. Mede gelet op de verwachting van de bewonersvereniging dat veel meer verkeersbewegingen in en door Meerhoven via de Bosrand zal gaan plaatsvinden door de omgevingsfactoren (bedrijventerrein Flight Forum en Park Forum en intentie groei Eindhoven Airport en verwachting dat verkeer op N2 vaker zal vastlopen).

Gemeentelijk standpunt gemeente zienswijze 3.1:

Wat betreft de verkeerskundige onderbouwing en de inrichting van de Bosrand wordt verwezen naar ons standpunt onder 1.1. Hieruit blijkt dat de Bosrand, mede gelet op de beperkte breedte van de weg en de te nemen maatregelen (inrichting) kleinschalig blijft. Met betrekking tot de vrees voor meer verkeer over de Bosrand wordt tevens verwezen naar ons standpunt onder 2.5. De omgevingsfactoren waarnaar verwezen wordt, was ten tijde van het verkeersonderzoek (2015) niet wezenlijk anders. Gelet op het verkeersonderzoek en de (maximale) verkeersintensiteit van 3000 mvt/etmaal op de Bosrand is het niet aannemelijk dat meer verkeersbewegingen over de Bosrand gaan. Daarbij zullen de verkeersbewegingen naar verwachting alleen maar afnemen door de aanleg van de Challengevariant (tegenwoordig genoemd 'weginfrastructuur omgeving Eindhoven-noordwest, Oirschot en Best).

Gelet op het vorenstaande en onze overwegingen onder de punten 1.1 en 2.5 achten wij de zienswijze ongegrond

Zienswijze 3.2 Vrachtverkeer

In het ontwerp bestemmingsplan is niet aangegeven hoe vrachtverkeer op de Bosrand uitgesloten wordt.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 3.2:

Het bestemmingsplan kan geen verbod op vrachtverkeer regelen. De Bosrand heeft een breedtebeperking, waardoor er geen vrachtverkeer op de Bosrand dient te rijden. De huidige versmallingen zijn inmiddels aan vervanging toe en worden medio 2018 ook vervangen. Daarnaast worden verkeersborden geplaatst (zie ook ons standpunt onder punt 2.2) Met deze vervanging zal ook in de toekomst het vrachtverkeer geweerd worden.

Gelet op het vorenstaande achten wij de zienswijze ongegrond.

Zienswijze 3.3 Geluidbelasting

Onduidelijk is welke verkeersgegevens zijn gebruikt in het akoestisch onderzoek van de ODZOB en in hoeverre de woningbouwontwikkelingen die dit plan mogelijk maakt hierin zijn meegenomen. Daarnaast richt het akoestisch onderzoek van Nelissen zich op de geluidbelasting ter plaatse van de nieuw te bouwen woningen. De bestaande woningen aan de Grassavanne, direct grenzend aan het plangebied, zijn niet meegenomen in het onderzoek. Aangegeven wordt dat de geluidbelasting op deze bestaande woningen en eventuele geluidswerende voorzieningen ook meegenomen dient te worden in het plan.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 3.3:

Reclamant heeft de ontbrekende gegevens ontvangen en is in de gelegenheid gesteld om op dit punt zijn zienswijze aan te vullen. Deze aanvulling (zie zienswijze 3.4) is binnen de termijn ontvangen en daardoor ontvankelijk.

Met betrekking tot de opmerking dat de bestaande woningen niet zijn meegenomen in het akoestisch onderzoek van Nelissen, wordt verwezen naar ons standpunt onder punt 2.3. Hierbij merken wij nog op dat uit het akoestisch onderzoek van de ODZOB blijkt dat ter plaatse van de gevels van de woningen aan de Grassavanne de geluidbelasting van de 30km wegen voornamelijk tot 53 dB bedragen, voor een gedeelte van de woningen bedraagt de geluidbelasting tussen de 53 en 58dB. De *gecumuleerde* geluidbelasting op de gevels van de woningen aan de Grassavanne liggen voornamelijk op de rand van de grens van zone 53-58dB (exclusief 5 dB aftrek). Hierbij kan dus aangenomen worden dat de *gecumuleerde* geluidbelasting op de gevels eerder rond de 53/54 dB ligt dan hoger. Het bestemmen van de weg Bosrand en de woningbouwontwikkeling die dit bestemmingsplan mogelijk maakt, leidt niet tot een (onevenredige) aantasting van het woon en leefklimaat van omwonenden aan de Grassavanne en zijn geluidwerende voorzieningen aldus niet nodig.

Gelet op het vorenstaande en onze overwegingen onder punt 2.3 achten wij de zienswijze ongegrond.

Zienswijze 3.4 Verkeerstellingen

De verkeerstellingen zijn niet representatief. In juli en augustus is minder woonwerkverkeer en zijn veel mensen op vakantie. Daarnaast was juli 2015 een warme maand. Verder wordt aangegeven dat de verkeerstellingen onvolledig zijn omdat er geen uitsplitsing is in categorieën voertuigen. Hoeveelheid vrachtverkeer is niet zichtbaar. Daarnaast is niet onderbouwd welke ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied zijn meegenomen in de genoemde verkeersintensiteit van 3000 mvt/etmaal.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 3.4:

Met betrekking tot het aspect dat de verkeerstellingen niet representatief zijn, verwijzen wij naar ons standpunt onder punt 2.6 onder a. In aanvulling hierop nog het volgende. Dat er destijds warme dagen waren kan van invloed zijn op het verkeer. Echter uit de verkeerstellingen volgt dat sprake is van een verkeersintensiteit van gemiddeld circa 2250 mvt/etmaal. Dit afgezet tegen de wensintensiteit van 5000 mvt/etmaal (en een maximale intensiteit van 6000 mvt/etmaal) op een dergelijke weg is het niet de

verwachting dat het warme weer en de periode een zodanig verschil teweeg brengt, dat de verkeersintensiteit meer dan 5000 mvt/etmaal zou bedragen.

Uitsplitsing van categorieën motorvoertuigen is niet relevant. Vrachtverkeer is sowieso niet toegestaan op de Bosrand. Door de tijdelijke beheersmaatregelen en de definitieve inrichting van de Bosrand, zoals aangegeven in ons standpunt onder punt 2.2, is door fysieke maatregelen de Bosrand niet toegankelijk voor vrachtverkeer.

In ons standpunt onder 1.1 blijkt dat voor de nog te realiseren woning in het plangebied een ruime marge is opgenomen voor de verkeersintensiteit op de Bosrand (750 mvt/etmaal). Kortheidshalve verwijzen wij hiervoor naar ons standpunt onder punt 1.1.

Gelet op het vorenstaande en onze overwegingen onder de punten 1.1, 2.2 en 2.6 onder a achten wij de zienswijze ongegrond.

3 Ambtshalve wijzigingen

Regels

Geconstateerd is dat op de gronden waar een halfverdiepte parkeergarage gerealiseerd kan worden bij de grondgebonden woningen, geen aparte regeling is opgenomen voor de wijze van meten van de maximale bouwhoogte. Dit is echter wel de bedoeling. In de regels is (in artikel 11.2.2 sub b) een regeling opgenomen dat voor deze gevallen een afgeweken wordt van de (standaard) regeling wijze van meten voor de bouwhoogte. Het gedeelte van de parkeergarage dat onder peil wordt gerealiseerd telt zo ook mee bij de berekening van de bouwhoogte. Daarnaast is geregeld voor de gronden bij de grondgebonden woningen waar tevens een parkeergarage mag worden gerealiseerd dat in plaats van een parkeergarage de parkeervoorzieningen onder voorwaarden op maaiveld zijn toegestaan (artikel 11.2.2 sub c). Hierdoor is een zinsnede verwijderd in artikel 11.2.2 sub e onder III, sub f onder III en sub g onder III. In het ontwerp was het namelijk alleen mogelijk om de parkeervoorzieningen in een parkeergarage te realiseren. Hierdoor is ook artikel 11.1 sub g aangepast. Verder was abusievelijk een verkeerd bebouwingspercentage (70% in plaats van 100%) opgenomen voor de parkeergarage voor het appartementencomplex (parkeergarage 1). Hierop is artikel 11.2.2 sub d aangepast, was in het ontwerp bestemmingsplan 11.2.2 sub d).

De gemeente onderzoekt momenteel verschillende mogelijkheden voor parkeerplaatsen ten behoeve van de gronden die bestemd zijn als 'Gemengd'. Het kan zijn dat enkele parkeerplaatsen binnen de bestemming 'Groen' worden geprojecteerd. In het ontwerp bestemmingsplan was dit niet mogelijk. In artikel 4.1 sub i wordt dit alsnog mogelijk gemaakt.

Na de ter inzage legging van het ontwerp bestemmingsplan en het ontwerp besluit hogere grenswaarden Wet Geluidhinder is het definitieve besluit hogere grenswaarden genomen. Dit definitieve besluit is in bijlage 3 bij de regels opgenomen.

Bijlage: Verslag mondelinge toelichting zienswijze (zienswijze 1).

gemeente Eindhoven

Bijlage: Verslag mondelinge toelichting van [REDACTED]

Door [REDACTED] is op 29 december 2017 digitaal een zienswijze ingediend tegen het ontwerp bestemmingsplan Bosrijk. Op 24 januari 2018 heeft [REDACTED] zijn zienswijze mondeling toegelicht. Vanuit de gemeente waren hierbij aanwezig [REDACTED] (jurist omgevingsrecht) en [REDACTED] (verkeerskundig ontwerper). Hieronder is het verslag opgenomen van deze mondelinge toelichting en zal bij de ingebrachte zienswijze worden gevoegd.

[REDACTED] heet de [REDACTED] welkom en geeft aan dat in dit gesprek niet inhoudelijk gereageerd zal worden op de ingebrachte zienswijze. De [REDACTED] geeft aan dat zijn zienswijze met name op drie punten zien, te weten verkeer, akoestiek en luchtkwaliteit. Met betrekking tot verkeer geeft de [REDACTED] aan dat hij elke minuut vier auto's voor bij ziet rijden op de Bosrand en dat het veelal wijkvreemd verkeer betreft. Ook rijdt er veel vrachtverkeer over de Bosrand. [REDACTED] geeft aan dat in juli 2015 voor de zomervakantie verkeersstellingen zijn verricht en dat hieruit gebleken is dat er gemiddeld circa 2250 motorvoertuigen per etmaal over de Bosrand rijden. Gelet op de woningbouwontwikkeling in Bosrijk is voor het bestemmingsplan uitgegaan van 3000 motorvoertuigen per etmaal. De [REDACTED] geeft aan dat een dergelijke telling voor de zomervakantie niet representatief is en dat feitelijk meer verkeersintensiteit op de Bosrand is. Verder geeft de [REDACTED] aan dat de Bosrand tijdelijk is en er geen noodzaak meer is voor deze weg aangezien er nu andere verkeersstructuren zijn dan in 2006 (aanleg weg Bosrand). Door deze andere verkeersstructuren zijn de voorzieningen in Meerrijk goed bereikbaar en worden de wijken Zandrijk en Grassrijk goed ontsloten. [REDACTED] vraagt waarom de [REDACTED] er vanuit gaat dat de Bosrand een tijdelijke weg is omdat uit het besluit van de gemeenteraad in 2006 inzake de definitieve keuze voor de Bosrand niet gesproken is over het feit dat de Bosrand als tijdelijke weg aangelegd zou worden. De [REDACTED] geeft aan dat hij altijd de visie heeft gehad dat de weg tijdelijk is, mede omdat de weg niet past binnen de verkeersstructuur voor Meerhoven zoals dat volgt uit het masterplan en dat destijds de weg ook ingegeven was voor een betere bereikbaarheid van de voorzieningen in Bosrijk. Daarnaast geeft de [REDACTED] aan dat hij al sinds lange tijd in Meerhoven woont (sinds januari 2017 aan de Grassavanne) en zich altijd heeft ingezet voor Meerhoven door middel van werkgroepen en later als actief lid van de bewonersvereniging Bosrijk en sinds 2017 bewonersvereniging Grasrijk.

Met betrekking tot akoestiek geeft de [REDACTED] aan dat zijn woongenot wordt ingeperkt door het geluid dat afkomstig is van het verkeer op de Bosrand en dit verkeer tot overlast leidt omdat veel te hard gereden wordt. De [REDACTED] geeft aan dat ondanks de verkeerssluizen gewoon vrachtverkeer over de Bosrand rijdt. Verder wordt aangegeven dat door een goede inrichting van de Bosrand voorkomen kan worden dat te hard gereden wordt waarbij tevens de voorkeur uitgesproken wordt om de Bosrand te asfalteren. De [REDACTED] geeft aan dat inderdaad door het treffen van

inrichtingsmaatregelen de snelheid beperkt kan worden op de Bosrand en dat de verkeersluizen beter vormgegeven moeten worden zodat de vrachtwagens feitelijk niet meer over de Bosrand kunnen rijden. Ook geeft de [REDACTED] aan dat de verkeersborden inzake verbod vrachtverkeer er horen te staan en gaat hier actie op ondernemen. [REDACTED] laat de bijlagen bij het akoestisch onderzoek van de ODZOB zien waaruit blijkt dat veelal voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde op de gevel van de woning van de [REDACTED]. Ingeval van cumulatie van wegverkeer blijkt uit deze bijlage dat de gevel net binnen het einde van de zone van 53-58 dB is gelegen.

Met betrekking tot luchtkwaliteit geeft de [REDACTED] aan dat juist de Bosrand opgeheven moet worden om zo een betere luchtkwaliteit te bewerkstelligen.

Afsluitend geeft de [REDACTED] aan dat hij de Bosrand opgeheven wil hebben en dat hij hiervoor de mogelijkheden die er zijn zal aangrijpen.

[REDACTED] rond het gesprek af, geeft aan dat een verslag van dit gesprek wordt toegestuurd voor akkoord en bedankt de [REDACTED].

1 februari 2018

[REDACTED]

Handtekening

[REDACTED]

Handtekening