

Nota van zienswijzen

**Behorende bij het bestemmingsplan 'HOV-baan Huizingalaan
(zuidelijk deel)'**

Sector ORVM, afdeling Stedenbouw

September 2014

Hoofdstuk 1 Inleiding

Deze nota van zienswijzen behoort bij het bestemmingsplan 'HOV-baan Huizingalaan (zuidelijk deel'.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft voor een periode van zes weken met ingang van donderdag 19 juni 2014 tot en met woensdag 30 juli 2014 op de gebruikelijke wijze ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn is iedereen in de gelegenheid gesteld om schriftelijk of mondeling een zienswijze ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan kenbaar te maken.

Kennisgeving van de ter inzage legging en de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen is in de edities van de Staatscourant en het weekblad Groot Eindhoven van 18 juni 2014 gepubliceerd.

Ook is kennis gegeven van de mogelijkheid om een digitale versie van het ontwerpbestemmingsplan via de gemeentelijke website www.bestemmingsplannen.eindhoven.nl en de landelijke website www.ruimtelijkeplannen.nl te raadplegen.

Naar aanleiding van de tervisielegging zijn twee zienswijze ontvangen. De zienswijzen zijn in deze notitie van een gemeentelijk standpunt voorzien.

Hoofdstuk 2 Zienswijzen

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

	Naam + kenmerk	Adres	Datum ontvangst
1	Bewoner van een woning aan de Seinelaan.	Seinelaan te Eindhoven	9 juli 2014
2	Bewoner van een woning aan het Generaal des Tombepad.	Generaal des Tombepad te Eindhoven	22 juli 2014

Ad. 1: Bewoner van een woning aan de Seinelaan. (samenvatting)

Deze zienswijze is ontvankelijk.

Zienswijze 1.1

Het project HOV-baan Huizingalaan (zuidelijk deel) is een verspilling van gemeenschapsgeld dat een niet bestaand probleem meent op te lossen. Reclamant heeft nooit meegemaakt dat de bus niet op kon schieten.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 1.1

Op 3 februari 2009 heeft de gemeenteraad op basis van de OV-agenda Eindhoven (incl. de HOV-Strategie) besloten over het nut en de noodzaak van het HOV-netwerk en tot een snelle realisering van de HOV2. In de in 2013 vastgestelde visie Eindhoven op Weg is het HOV-netwerk beleidsmatig afgestemd met de ontwikkeling voor de andere vervoerwijzen, het gewenste gebruik van de openbare ruimte en economische ontwikkeling van de stad. De financiële uitvoerbaarheid is verzekerd in meerdere besluiten van het college en de gemeenteraad. Verder is van belang dat het reguliere openbaar vervoer eveneens gebruik kan maken van de HOV-infrastructuur waardoor de kwaliteit niet vermindert. Derhalve is bij aanleg van de HOV-baan geen sprake van verspilling van gemeenschapsgeld dat een niet bestaand probleem meent op te lossen.

Conclusie

Gelet op het bovenstaande achten wij dit deel van de zienswijze ongegrond. Als gevolg daarvan worden geen wijzigingen aangebracht.

Zienswijze 1.2

Degenen die bij het Ottenbad de bus richting de stad nemen, moeten in de toekomstige situatie een rijbaan oversteken terwijl dit nu niet hoeft. Dit is een extra risico.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 1.2

In de huidige situatie bestaat de Huizingalaan uit 2 x 2 rijstroken. Hierdoor zijn voetgangers genoodzaakt 2 rijstroken, per richting, over te steken om de overkant te bereiken.

In het nieuwe ontwerp is er, ter hoogte van de bushaltes, sprake van 1 rijstrook en een gescheiden busbaan. Hierdoor is het oversteken overzichtelijker en veiliger. Er hoeft immers slechts 1 rijstrook overgestoken te worden.

Conclusie

Gelet op het bovenstaande achten wij dit deel van de zienswijze ongegrond. Als gevolg daarvan worden geen wijzigingen aangebracht.

Zienswijze 1.3

Door het halveren van de reguliere rijbanen zullen er problemen ontstaan voor brandweer en ambulances. Automobilisten die een ambulance of brandweer zien naderen, kunnen niet meer uitwijken om ruimte te maken voor de ambulance of brandweer. Dit geldt ook voor de bus.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 1.3

Hulpdiensten mogen gebruik maken van de busbaan. Hulpdiensten kunnen uitwijken en daarbij van de gewone rijbaan en de busbaan gebruik maken. Feitelijk kunnen de hulpdiensten van hetzelfde aantal rijbanen – namelijk 2 x 2 – gebruik maken als nu het geval is. Daarmee is de doorgang van hulpdiensten gewaarborgd.

Daarnaast is het ontwerp met de hulpdiensten besproken. Zij konden instemmen met het ontwerp.

Conclusie

Gelet op het bovenstaande achten wij dit deel van de zienswijze ongegrond. Als gevolg daarvan worden geen wijzigingen aangebracht.

Ad. 2: Bewoners van een woning aan het Generaal des Tombepad (samenvatting).

Deze zienswijze is ontvankelijk.

Zienswijze 2.1

Het plan is strijdig met het beleid ten aanzien van de regulering van verkeersstromen. Het reguliere autoverkeer zal tijdens de aanleg van de HOV-baan en daarna niet meer efficiënt en veilig gereguleerd kunnen worden. Bij de aanleg van het tracé HOV2 (Sterrenlaan – Nuenen) is gebleken dat het verlies aan autocapaciteit ten faveure van het openbaar vervoer gevolgen heeft zoals dagelijkse files, opstoppingen en onveilige verkeerssituaties.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 2.1

Het plan is conform het gemeentelijk beleid, waarbij de Huizingalaan als HOV-corridor is benoemd. Vanwege de vergelijking met het tracédeel Sterrenlaan in de zienswijze, wordt in het navolgende ook de vergelijking tussen Huizingalaan en Sterrenlaan gemaakt. Ondanks dat dit twee verschillende tracédelen op andere locaties zijn. De geprognosticeerde verkeersintensiteiten (waar destijds van is uitgegaan) waarmee op de Huizingalaan is gerekend, zijn in geringe mate minder dan op de Sterrenlaan. De daadwerkelijke verkeersintensiteiten op de Huizingalaan zijn veel lager dan op de Sterrenlaan. Samen met de ruimere kruispuntprofielen is de situatie dus niet vergelijkbaar met de Sterrenlaan.

Los van de vergelijking met de Sterrenlaan zal op de Huizingalaan het verkeer efficiënt en veilig gereguleerd gaan worden. In het ontwerp van de nieuwe situatie zijn er namelijk voldoende opstelstroken om de doorstroming te garanderen. Ook zullen de verkeersregelininstallaties op maat worden ingesteld.

Conclusie

Gelet op het bovenstaande achten wij dit deel van deze zienswijze ongegrond. Als gevolg daarvan worden geen wijzigingen aangebracht.

Zienswijze 2.2

Er zijn in 2009 door Goudappel Coffeng BV slechts twee maal een korte tijd verkeerstellingen uitgevoerd en de ruimtelijke ontwikkelingen in de directe omgeving van de Huizingalaan zijn met het regionale verkeersmodel doorgerekend. De tellingen zouden zijn omgerekend naar een verwachte intensiteit voor 2020, echter waren er in 2009 andere factoren dan die er nu zijn. Het gebruik van het openbaar vervoer is de laatste jaren sterk afgenomen. Voor het plan van de HOV2 zijn ook eenzelfde berekeningen geweest die nu in de praktijk aantonen dat deze niet correct zijn. Met alleen al de basis van onjuiste doorgerekende modellen waaruit foutieve informatie naar voren komt, kan met dit plan bij uitvoer nooit het beoogde resultaat worden bereikt. Het is onmogelijk om de huidige verkeersstromen dusdanig efficiënt en veilig via enkelbaans wegen te geleiden. In de praktijk is dit gebleken bij het verkeer van de HOV2. Het verkeer loopt dagelijks vast, zelfs buiten de spits om en in het weekend. Het reguliere verkeer moet met lede ogen toezien dat de lege bussen voorbij rijden.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 2.2

Verwezen wordt naar het gemeentelijk standpunt over zienswijze 2.1. Onderliggende situatie is niet vergelijkbaar met de Sterrenlaan.

Daarnaast is het gebruik van het busvervoer in Eindhoven de laatste jaren niet sterk afgenomen, zoals reclamant in zijn zienswijze stelt. Integendeel, het is sinds 2008 in zijn algemeenheid met ruim 20% gegroeid. Op het traject WC Woensel – Acht/Ekkersrijt/Son is dat zelfs ruim 30%.

Conclusie

Gelet op het bovenstaande achten wij dit deel van deze zienswijze ongegrond. Als gevolg daarvan worden geen wijzigingen aangebracht.

Zienswijze 2.3

Het plan is ook strijdig met de visie Eindhoven op Weg. De visie ziet op: de Ring sneller te maken voor autoverkeer, maatregelen die de gemeente treft op het terugdringen van de fijnstof uitstoot en verbetering van de luchtkwaliteit. Aan de ene kant van de stad wil men het verkeer beter laten doorstromen, dynamischer maken en de luchtkwaliteit verbeteren, terwijl men de andere kant van de stad laat vastlopen. Dit is tegenstrijdig beleid. Deze tegenstrijdigheid geldt eveneens voor het beleid voor het verbeteren van de luchtkwaliteit en het terugdringen van fijnstof.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 2.3

De Visie waarnaar reclamant verwijst ziet op een pakket aan maatregelen. Het realiseren van het totale HOV-netwerk in en rondom Eindhoven zal leiden tot het verbeteren van de luchtkwaliteit en het terugdringen van fijnstof.

Het onderhavige plan omvat de aanleg van Hoogwaardig Openbaar Vervoer op het traject rond de Huizingalaan. Ten behoeve van het HOV wordt een aparte busbaan aangelegd. Deze busbaan wordt aan de binnenzijde van de huidige rijbanen gesitueerd. De ligging van de rijbanen verandert niet relevant. De hoeveelheid autoverkeer neemt niet relevant toe. Het plan voor de HOV-lijn Huizingalaan heeft geen effect op de concentraties fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NO2) zodat ook na ingebruikname van de HOV-lijn geen sprake zal zijn van overschrijdingen van de grenswaarden.

Tenslotte verwijzen wij naar het standpunt over de zienswijze 2.1 waarin is aangegeven dat de toekomstige verkeersafwikkeling zo gereguleerd wordt dat files en opstoppingen geminimaliseerd worden. In het ontwerp voor de Huizingalaan is hiermee rekening gehouden door voldoende in-en uitvoerstroken en opstelplaatsen voor afslaand verkeer.

Conclusie

Gelet op het bovenstaande achten wij dit deel van de zienswijze ongegrond. Als gevolg daarvan worden geen wijzigingen aangebracht.

Zienswijze 2.4

Het draagvlak onder de inwoners van Eindhoven voor het verdere doorvoeren van het HOV-netwerk ontbreekt. Op diverse social media is op te maken dat het draagvlak weg is en de kritiek is dermate hoog. De burger geeft aan dat de kosten niet opwegen tegen de baten. Het is niet aan de burger uit te leggen dat er lege bussen rondrijden en het overige verkeer stagneert.

Gemeentelijk standpunt zienswijze 2.4

De keuze om een HOV-netwerk aan te leggen is in het verleden gemaakt door de gemeenteraad. In dit orgaan zitten de volksvertegenwoordigers die de inwoners van Eindhoven vertegenwoordigen. Het merendeel van de gemeenteraad heeft voor de HOV gestemd. In de in 2013 vastgestelde visie Eindhoven op Weg is nogmaals beleidsmatig het nut en de noodzaak van het HOV-netwerk vastgelegd. Meningingen op diverse social media zijn niet leidend, de keuze die de gemeenteraad heeft gemaakt voor het HOV-project is dat wel. Het onderhavige bestemmingsplan vormt een uitwerking van die keuze voor de aanleg van Hoogwaardig Openbaar Vervoer.

Wat betreft de lege bussen merken wij op dat met name in de spits, en ook op andere tijdstippen, de bussen goed gevuld zijn. De bezettingsgraad is voldoende. Verder blijkt, zoals in het standpunt bij zienswijze 2.2 al uiteengezet is, dat het busvervoer in Eindhoven de afgelopen jaren gegroeid is.

Tenslotte verwijzen wij nogmaals naar het standpunt over de zienswijze 2.1 waarin is aangegeven dat de toekomstige verkeersafwikkeling zo gereguleerd wordt dat files en

opstoppen geminimaliseerd worden. In het ontwerp voor de Huizingalaan is hiermee rekening gehouden door voldoende in-en uitvoerstroken en opstelplaatsen voor afslaand verkeer.

Conclusie

Gelet op het bovenstaande achten wij dit deel van deze zienswijze ongegrond. Als gevolg daarvan worden geen wijzigingen aangebracht.