



EINDHOVEN

gemeente Eindhoven

Nota van zienswijze

**behorende bij het bestemmingsplan 'HOV-baan Huizingalaan
(noordelijk deel)'**

Sector RE, afdeling RO
12 oktober 2015



Hoofdstuk 1 Inleiding

Deze nota van zienswijze behoort bij het bestemmingsplan 'HOV-baan Huizinglaan (noordelijk deel)'.

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft voor een periode van zes weken met ingang van donderdag 28 mei 2015 tot en met woensdag 8 juli 2015 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 ontwerp-bestemmingsplan kenbaar te maken.

Kennisgeving van de ter inzage legging en de mogelijkheid om daartegen een zienswijze in te dienen is in de edities van de Staatscourant en het weekblad Groot Eindhoven van 27 mei 2015 gepubliceerd. Ook is kennis gegeven van de mogelijkheid om een digitale versie van het ontwerp-bestemmingsplan via de gemeentelijke website www.bestemmingsplannen.eindhoven.nl en de landelijke website www.ruimtelijkeplannen.nl te raadplegen.

Naar aanleiding van de tervisielegging is één zienswijze ontvangen. Deze zienswijze is in deze notitie van een gemeentelijk standpunt voorzien.



Hoofdstuk 2 Zienswijzen

In verband met de privacy is de naam- en adresgegevens van de indiener van de zienswijze in een aparte bijlage opgenomen. Deze bijlage is niet digitaal beschikbaar, maar wel analoog. Ten aanzien van het ontwerp-bestemmingsplan is één zienswijze schriftelijk (en mondeling toegelicht) kenbaar gemaakt door:

- Eén bewoner van de Sedanlaan, gedateerd 26 juni 2015, ontvangen 26 juni 2015; Op 26 juni 2015 heeft de indiener van de zienswijze zijn schriftelijke zienswijze mondeling toegelicht.

Bewoner van een woning aan de Sedanlaan

Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de voorgeschreven termijn ontvangen en dus ontvankelijk.

Zienswijze

Indiener vreest dat de wijzigingen in de infrastructuur een directe bedreiging vormt voor en afbreuk doet aan het huidig woongenot en welzijn. Indiener vreest met name voor overlast met betrekking tot fijn stof, luchtvervuiling, trillingen en geluid. Indiener woont aan de Sedanlaan met de achtertuin direct grenzend aan de huidige rotonde Huizingalaan/Rijsellaan. Indiener geeft aan dat de beoogde wijzigingen in de infrastructuur in de nabijheid van zijn woonperceel zeer ingrijpend en onevenredig groot zijn.

Volgens indiener kan de rotonde, met uitzondering van een aantal momenten tijdens de afwikkeling van het woon/werkverkeer, de verkeersstroom goed verwerken en komt stilstaand verkeer nauwelijks voor. De wijzigingen in de infrastructuur en de, voor een goede afwikkeling van het verkeer noodzakelijk te plaatsen verkeerslichten, zullen deze situatie drastisch doen veranderen en het stilstaand, stationair draaiend, gemotoriseerd verkeer sterk doen toenemen. Optimalisering van het openbaar vervoer zal volgens indiener niet leiden tot een beperking van het overige verkeer.

Gemeentelijk standpunt zienswijze

Algemeen

In de eerste plaats merken wij op waarom de rotonde vervangen gaat worden door een kruispunt met verkeerslichten. De capaciteit van de huidige rotonde is op sommige momenten ontoereikend. Dat komt vooral doordat het verkeersaanbod niet evenwichtig verdeeld is van uit de vier richtingen. In zo'n geval werkt een kruising met verkeerslichten beter. Daarnaast is het voor een goede doorstroming van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer niet wenselijk om de busbaan te onderbreken met rotondes. Dit in combinatie met het streven om sluipverkeer door de Achtse Barrier te ontmoedigen is gekozen voor een kruispunt met verkeerslichten.

Ten aanzien van het aspect geluid

Voor de HOVbaan op de Huizingalaan is een akoestisch rapport 'HOV2-Lijn Huizingalaan Eindhoven' d.d. 14 april 2014 opgesteld. In dit rapport is een vergelijking gemaakt tussen de huidige situatie met de rotonde en het toekomstige ontwerp. De effecten van stoppende en optrekkende auto's zijn meegenomen in de



geluidberekeningen van het akoestische onderzoek. Uit de berekeningen blijkt dat de situatie niet zodanig verandert dat er aanvullende maatregelen getroffen moeten worden. Naar aanleiding van deze zienswijze hebben wij door de Omgevingsdienst Zuidoost Brabant geluidberekeningen laten uitvoeren op de woning van reclamant. De resultaten zijn opgenomen in de memo 'aanvullende berekeningen Sedanlaan (HOV2)'. Deze memo maakt als bijlage onderdeel uit van de zienswijzenota. Uit de berekeningen blijkt dat wijzigingen in de infrastructuur met name een verbetering oplevert van de geluidbelasting op de gevel van de woning van reclamant. Slechts op één punt is er sprake van een marginale verslechtering, te weten 0,1 dB. Gelet op het vorenstaande kan gesteld worden dat het woon- en leefklimaat van reclamant niet onevenredig wordt aangetast.

Voor zover bekend is er in de huidige situatie geen sprake van trillingshinder. Niet wordt ingezien dat de aanleg van de HOV-baan binnen voorliggend bestemmingsplan zal leiden tot trillingshinder. Doordat het oude wegdek met oneffenheden wordt vervangen door een nieuw glad wegdek neemt de kans op trillingshinder juist sterk af.

Ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit

Zoals reeds in de toelichting was aangegeven volgt uit het voorgeschreven rekenmodel ('De monitoringstool', versie 2013) dat in de omgeving van de Huizingalaan ruimschoots voldaan wordt aan de grenswaarden voor PM_{10} (jaargemiddelde concentratie van fijn stof) en NO_2 (stikstofdioxide). Inmiddels is de monitoringstool 2014 gereed. Hieruit blijkt wederom dat ruimschoots voldaan wordt aan de normen PM_{10} en NO_2 . In de toelichting is paragraaf 4.3 'Luchtkwaliteit' geactualiseerd. De gegevens uit de monitoringstool 2014 is hierin opgenomen. Verder wordt opgemerkt dat zowel ten aanzien van een rotonde als bij een kruising met verkeerslichten sprake is van verkeer dat stopt en optrekt. Wanneer de rotonde wordt vervangen met een kruispunt met verkeerslichten zal er geen wezenlijke verandering plaatsvinden in het optrekkend en stilstaand verkeer.

Conclusie: Gelet op het bovenstaande achten wij de zienswijze ongegrond. Als gevolg daarvan worden er geen wijzigingen in de planregels of de verbeelding aangebracht.

Bijlage: memo 'aanvullende berekeningen Sedanlaan (HOV2)'



MEMO

aan : P. Peereboom (gemeente Eindhoven)
van : I. van Beek (Odzob)
datum : 28-09-2015
afschrift :

onderwerp : Aanvullende berekening Sedanlaan 14 (HOV2)

Inleiding

Ten behoeve van de aanleg van een HOV-lijn tussen de Eerste Lieven de Keylaan en de snelweg A50 is in 2014 een akoestisch onderzoek uitgevoerd door de Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant (projectnummer 212554, d.d. 14-04-2014). Op verzoek van de gemeente Eindhoven zijn aanvullende geluidsberekeningen uitgevoerd ter hoogte van de woning Sedanlaan 14.

Uitgangspunten

Voor de uitgangspunten van de aanvullende geluidsberekeningen wordt verwezen naar het akoestisch onderzoek uit 2014 (Odzob, projectnummer 212554, d.d. 14-04-2014). In de rekenmodellen zijn beoordelingspunten opgenomen ter hoogte van gevels¹ van de woning Sedanlaan 14, zie bijlage. De berekeningen zijn uitgevoerd met Geomilieu V3.10.

Berekeningsresultaten

De berekeningsresultaten zijn opgenomen in de bijlage. In onderstaande tabel zijn de resultaten beknopt weergegeven.

Tabel 1: Berekeningsresultaten Sedanlaan 14 inclusief aftrek conform art. 110g Wgh.

Naam	Omschrijving	Hoogte [m]	Lden 2014 [dB]	Startpunt reconstructie [dB]	Lden 2024 [dB]	Vershil
sd 01_a	Sedanlaan 14	1,5	49,1	49,1	48,8	-0,3
sd 01_b	Sedanlaan 14	4,5	51,0	51,0	50,6	-0,4
sd 01_c	Sedanlaan 14	7,5	51,2	51,2	50,8	-0,4
sd 02_a	Sedanlaan 14	1,5	49,0	49,0	49,1	0,1
sd 03_a	Sedanlaan 14	4,5	52,2	52,2	52,1	-0,1
sd 03_b	Sedanlaan 14	7,5	52,8	52,8	52,8	0

Conclusie

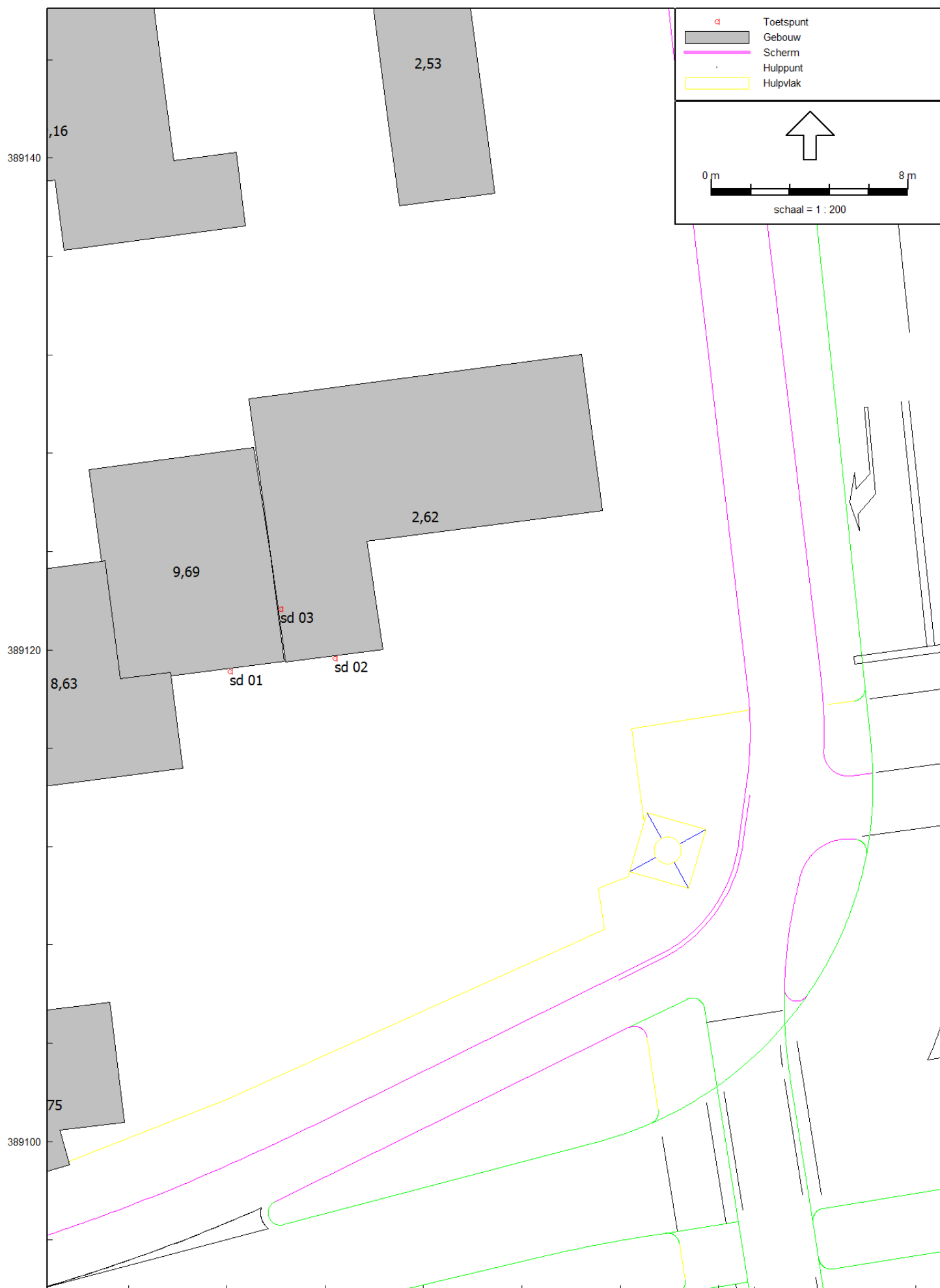
Uit tabel 1 blijkt dat de aanleg van de HOV-lijn ter hoogte van de woning Sedanlaan 14 over het algemeen leidt tot een afname van de geluidbelasting. Alleen ter hoogte van toetspunt sd 02_a is sprake van een minimale toename van 0,1 dB. De aanleg van de HOV-lijn leidt niet tot een toename van 2 dB of meer ten opzichte van de huidige situatie. Er is geen sprake van een reconstructie ingevolge de Wet geluidhinder.

¹ 'Dove' gevels zijn buiten beschouwing gelaten.

Rekenpunten

Model: Toekomstige situatie 2024, variant halte SEN – Sedanlaan 14
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï – RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
sd 01	Sedanlaan 14	17,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
sd 02	Sedanlaan 14	17,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
sd 03	Sedanlaan 14	17,00	Relatief	4,50	7,50	--	--	--	--	Ja



Berekeningsresultaten Sedanlaan 14

Huidige situatie 2014

Rapport: Resultatentabel
Model: Actuele situatie 2014 – Sedanlaan 14
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
sd 01_A	Sedanlaan 14	1,50	48,6	45,2	39,2	49,1
sd 01_B	Sedanlaan 14	4,50	50,5	47,1	41,0	51,0
sd 01_C	Sedanlaan 14	7,50	50,7	47,4	41,2	51,2
sd 02_A	Sedanlaan 14	1,50	48,5	45,1	39,2	49,0
sd 03_A	Sedanlaan 14	4,50	51,6	48,1	42,4	52,2
sd 03_B	Sedanlaan 14	7,50	52,2	48,6	43,0	52,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Berekeningsresultaten Sedanlaan 14

Toekomstige situatie 2024

Rapport: Resultatentabel
Model: Toekomstige situatie 2024, variant halte SEN – Sedanlaan 14
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
sd 01_A	Sedanlaan 14	1,50	48,4	44,7	39,0	48,8
sd 01_B	Sedanlaan 14	4,50	50,2	46,5	40,7	50,6
sd 01_C	Sedanlaan 14	7,50	50,3	46,7	40,8	50,8
sd 02_A	Sedanlaan 14	1,50	48,6	44,9	39,3	49,1
sd 03_A	Sedanlaan 14	4,50	51,6	47,8	42,4	52,1
sd 03_B	Sedanlaan 14	7,50	52,3	48,4	43,1	52,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen