

Nota van zienswijzen

**Bestemmingsplan 'I Luchthaven Eindhoven e.o.
(parkeergarage P5)'**

gemeente Eindhoven
Ruimtelijke Expertise, Ruimtelijke Ordening
november 2019

4461631

Colofon

Uitgave

Gemeente Eindhoven

Ruimtelijke Expertise, Ruimtelijke Ordening

Datum

November 2019

1 Inleiding

Deze nota van zienswijzen hoort bij het bestemmingsplan 'I Luchthaven Eindhoven e.o. (parkeergarage P5)'. Het ontwerp bestemmingsplan en het vormvrije m.e.r.-beoordelingsbesluit van 13 augustus 2019 (inhoudende dat geen milieueffectrapport opgesteld hoeft te worden voor de realisatie van parkeergarage P5) heeft van donderdag 22 augustus 2019 tot en met woensdag 2 oktober 2019 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. Eventuele bezwaren tegen het m.e.r.-beoordelingsbesluit kon ook gedurende voornoemde periode als zienswijzen tegen het ontwerp bestemmingsplan ingebracht worden.

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 21 augustus 2019 gepubliceerd. Ook is kennis gegeven van de mogelijkheid om een digitale versie van het ontwerp bestemmingsplan te raadplegen via de landelijke website www.ruimtelijkeplannen.nl.

Naar aanleiding van de ter inzage legging zijn twee zienswijzen ontvangen. De zienswijzen zijn in hoofdstuk 2 van deze nota van een gemeentelijk standpunt voorzien.

2 Zienswijzen

Ten aanzien van het ontwerp bestemmingsplan 'I Luchthaven Eindhoven e.o. (Parkeergarage P5)' zijn twee zienswijzen ontvangen. Deze zienswijzen zijn binnen de termijn ingediend. De zienswijzen zijn ontvankelijk. Hieronder wordt een samenvatting van de zienswijzen weergegeven en worden ze voorzien van een gemeentelijk standpunt.

Ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan zijn zienswijzen kenbaar gemaakt door:

1. **Adviesbureau Het Groene Schild, namens Stichting Brabantse Milieufederatie, Vereniging Het Groene hart Brabant, Vereniging Belangenbehartiging Omwonenden Welschap, Coöperatie Mobilisation for the Environment U.A.**
2. **Boels Zanders Advocaten, namens EazzyPark BV**

Ad 1. Adviesbureau Het Groene Schild namens cliënten

a. Stikstofdepositie en natuurvergunning

Het vliegverkeer veroorzaakt een aanmerkelijke stikstofuitstoot waardoor de kwaliteit van de stikstofgevoelige natuurlijke habitats en de habitats van soorten in de omliggende Natura 2000-gebieden verslechteren en een significant verstorend effect kan optreden. Voor de groei van het vliegverkeer afgelopen jaren is geen voorafgaande beoordeling in het kader van de Wet Natuurbescherming (Wnb), dan wel daarvoor geldende wetgeving gemaakt. Reclamanten stellen dat de luchthaven een natuurvergunning nodig heeft op grond van artikel 2.7 lid 2 Wnb.

Gemeentelijk standpunt

Voor militaire luchthaven Eindhoven, inclusief de civiele medegebruiker Eindhoven Airport, is onder bevoegd gezag van het ministerie van Defensie (en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat als medebevoegd gezag) een luchthavenbesluit vastgesteld in 2014 op grond van de Wet luchtvaart. Ten behoeve van het Luchthavenbesluit Eindhoven is relevant milieu- respectievelijk natuuronderzoek verricht (onderdeel van het MER). Uit de analyses naar de effecten van stikstofdepositie blijkt een beperkte toename in de stikstofdepositie in de nabij de luchthaven gelegen Natura2000-gebieden. Uit de ecologische beoordeling blijkt dat de kwaliteit van de aanwezige habitattypen en het leefgebied van de soorten overwegend goed is en dat er sprake is van minimaal behoud en een positieve trend. In het MER is dan ook geconcludeerd dat de toename van stikstofdepositie als gevolg van de voorgenomen activiteit (ontwikkeling naar 43.000 civiele vliegtuigbewegingen) voor geen van de Natura2000-gebieden negatieve effecten heeft op de instandhoudingsdoelstellingen voor die gebieden.

Daarnaast heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat in haar brief van 15 oktober 2019 aan de Tweede Kamer (kenmerk: IENW/BSK-2019/214082) vragen beantwoord over natuurbeschermingsvergunningen bij Nederlandse luchthavens. Ten aanzien van Eindhoven Airport is er een handhavingsverzoek bij het ministerie van LNV ingediend waarbij gesteld wordt dat deze luchthaven niet over een geldige Wnb-vergunning beschikt. Dit handhavingsverzoek is door de minister van LNV, het bevoegd gezag voor de Wnb, in behandeling genomen en wordt volgens de gebruikelijke procedure afgehandeld.

b. Geen behoefte aan parkeervoorzieningen

Tevens stellen reclamanten dat het niet aannemelijk is dat binnen afzienbare termijn alsnog een natuurvergunning verleend kan worden gelet op de ernst van de aantasting van de natuur. De groei van het vliegverkeer is volgens reclamanten sinds de referentiedata (7 december 2004 en 10 juni 1994) illegaal. Wanneer de vliegbewegingen beperkt blijven tot het niveau waarvan sprake was vóór bovengenoemde referentiedata, is er geen behoefte aan extra parkeervoorzieningen waarin dit bestemmingsplan voorziet. Daarnaast zijn de effecten van het totale project niet meegewogen in de ruimtelijke verantwoording van het ontwerp bestemmingsplan. Het ontwerp bestemmingsplan is volgens reclamanten daarom in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Gemeentelijk standpunt

In het gemeentelijk standpunt onder 1.a is beargumenteerd aangegeven dat geen natuurvergunning nodig is op grond van artikel 2.7 lid 2 Wnb. In dit bestemmingsplan wordt de bouw van een meerlaagse gebouwde parkeervoorziening mogelijk gemaakt. De onderzoeken die hiervoor nodig zijn, zijn uitgevoerd en opgenomen als bijlage in de toelichting van het bestemmingsplan. Uit de toelichting van het bestemmingsplan en de onderzoeken blijkt o.a. dat behoefte is aan de parkeervoorziening, dat het stedenbouwkundig goed past binnen de omgeving, dat de bouw dan wel gebruiksfase van de parkeervoorziening leidt tot een stikstofdepositie van 0,00 mol/ha/per jaar. Het bestemmingsplan voldoet dan ook aan een goede ruimtelijke ordening.

c. Aeriusberekening

Reclamanten geven aan dat voor de berekening van de stikstofdepositie gebruik is gemaakt van een verouderde versie van AERIUS. Daarnaast geven ze aan dat de nieuwe versie van AERIUS niet geschikt is voor een beoordeling van dit plan. Verder wordt aangegeven dat bij de berekening is uitgegaan van 4.500 parkeerplaatsen. Dit aantal is niet vastgelegd in de regels zodat uitgegaan moest worden van de maximale mogelijkheden die dit ontwerp bestemmingsplan biedt.

Gemeentelijk standpunt

Het klopt dat in het ontwerp bestemmingsplan voor de berekening van de stikstofdepositie is uitgegaan van een verouderde versie van AERIUS en dat in de regels geen maximum aantal parkeerplaatsen is opgenomen. Na het beschikbaar komen van de nieuwe versie van AERIUS, AERIUS Calculator 2019 (16 september 2019) is de berekening opnieuw uitgevoerd, met hetzelfde resultaat. De bouw- dan wel gebruiksfase van de parkeervoorziening leidt tot een stikstofdepositie van 0,00 mol/ha/per jaar. In de notitie 'Toepassingsbereik AURIUS Calculator 2019' (opgesteld door het RIVM) is aangegeven dat deze versie van AERIUS geschikt is voor het berekenen van stikstofuitstoot van alle bronnen, met uitzondering van twee situaties:

1. Emissiebronnen waarbij sprake is van een mechanische ventilatie en een verticale uitstroom van de emissies, en waarbij de warmte-inhoud van de emissie gering is.

In het geval van de parkeergarage wordt geen gebruik gemaakt van mechanische- maar natuurlijke ventilatie. Hierdoor is deze inperking niet van toepassing.

2. Emissiebronnen op of nabij vrijstaande gebouwen waarvan de schoorsteenhoogte minder is dan 2.5 maal de maximale hoogte van het

relevante gebouw en waarvoor de depositiebijdrage wordt berekend op een rekenpunt binnen 3 kilometer afstand van de emissiebron.

Het dichtstbijzijnde Natura 2000 gebied ligt op circa 5.5 km (Kempenland-West) van het plangebied. Hierdoor is deze inperking niet van toepassing.

De inperkingen van AERIUS Calculator 2019 zijn hierdoor niet van toepassing voor deze bron, waardoor AERIUS Calculator 2019 geschikt is voor de beoordeling.

De regels worden aangepast, in die zin dat een maximum aantal parkeerplaatsen van 4.200 in de regels wordt opgenomen.

d. Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Reclamanten geven aan dat in de aanmeldnotitie voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling ten onrechte is gesteld dat van belangrijke nadelige effecten voor het milieu geen sprake is omdat door de stikstofproblematiek deze nadelige effecten niet uitgesloten kunnen worden. Daarom had een milieueffectrapport opgesteld moeten worden.

Gemeentelijk standpunt

In het gemeentelijk standpunt onder 1.c is aangegeven dat uit de nieuwe AERIUS Calculator 2019 blijkt dat de berekening voor de stikstofdepositie 0,00 mol/ha/per jaar betreft. De bouw- dan wel de gebruiksfase van de meerlaagse parkeervoorziening leidt niet tot (een toename van) stikstofdepositie. In de aanmeldnotitie voor de (vormvrije) m.e.r.-beoordeling is met inachtneming van alle relevante (milieu)aspecten terecht uitgegaan van de conclusie dat door de bouw van een meerlaagse parkeervoorziening geen sprake is van belangrijke nadelige effecten op het milieu die het opstellen van een milieueffectrapport noodzakelijk maken. In de aanmeldnotitie voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling is de verwijzing naar het stikstofonderzoek aangepast (verwezen wordt nu naar het nieuwe stikstofonderzoek dat is uitgevoerd met de nieuwe versie van AERIUS, AERIUS Calculator 2019).

Conclusie zienswijze 1

Gelet op het vorenstaande achten wij de zienswijze onder 1.c gegrond voor zover dit ziet op het gebruik maken van een verouderde versie van AERIUS en het niet opnemen van een maximum aantal parkeerplaatsen in de regels. Voor het overige achten wij de zienswijze ongegrond.

Naar aanleiding hiervan worden de toelichting en de regels als volgt aangepast:

- Bijlage 10 bij de toelichting wordt vervangen door een nieuw stikstofonderzoek conform de AERIUS Calculator 2019.
- Artikel 4.1 sub c komt te luiden: parkeervoorzieningen, met dien verstande dat maximaal 4.200 parkeerplaatsen zijn toegestaan.

Ad 2. Boels Zanders Advocaten namens EazzyPark BV

a. Besluit vormvrije m.e.r.-beoordeling

Reclamant geeft aan dat het besluit van het college van 13 augustus 2019, waarin het heeft geoordeeld dat het opstellen van een milieueffectrapport niet noodzakelijk is, niet te raadplegen is via ruimtelijkeplannen.nl. Dit terwijl in de publicatie in de Staatscourant wordt aangegeven dat dit besluit eveneens ter inzage zou worden gelegd. Reclamant is van mening dat het college niet tot voornoemd besluit kon komen (zie hiervoor onder punt j)).

Gemeentelijk standpunt

Het besluit van burgemeester en wethouders om geen milieueffectrapport op te stellen voor de meerlaagse parkeervoorziening (hierna: het besluit) heeft ter inzage gelegen bij het Inwonersplein op het stads kantoor van de gemeente Eindhoven. Dit staat ook in de publicatie in het Staatscourant. Daarnaast is in de publicatie aangegeven dat het ontwerp bestemmingsplan te raadplegen is op www.ruimtelijkeplannen.nl. Niet is vermeld dat het besluit op deze site te raadplegen is.

b. Onduidelijkheid omvang project

Niet duidelijk is hoeveel parkeerplaatsen maximaal gerealiseerd worden. Hierdoor is het ontwerp bestemmingsplan in strijd met de rechtszekerheid en bestaat de kans dat bij onderzoeken uitgegaan is van een lager aantal en dus voordeliger dan feitelijk gerealiseerd wordt.

Gemeentelijk standpunt

De regels worden aangepast, in die zin dat een maximum aantal parkeerplaatsen van 4.200 wordt opgenomen.

c. Verkeer en parkeren

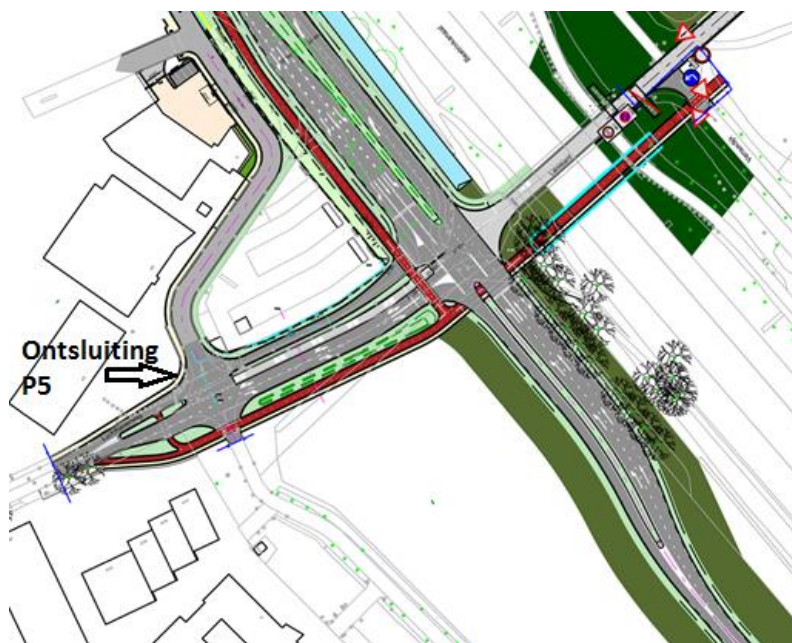
In paragraaf 3.4.2 van de toelichting is een te summiere motivering gegeven van de afwikkeling van het verkeer. Volgens reclamant is door deze ontwikkeling sprake van een evidente en aanmerkelijke toename van het aantal verkeersbewegingen in de omgeving. Hiervoor had een verkeersonderzoek uitgevoerd moeten worden. Gelet hierop is volgens reclamant geen sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Daarnaast vindt reclamant de verwachte toename van 55 voertuigen tijdens de spitsuren twijfelachtig. In paragraaf 4.4.4 van de plantoelichting wordt namelijk gesproken over 1.750 extra verkeersbewegingen richting het plangebied op de drukste dag. Dit is tegenstrijdig.

Reclamant geeft aan dat een goede ontsluiting van de parkeergarage niet gegarandeerd is omdat aangegeven wordt dat de ontsluiting aangepast gaat worden wanneer de kruising Luchthavenweg/Spottersweg wordt aangepast. Niet duidelijk is of deze aanpassing van de kruising gaat plaatsvinden. Ook is niet aangetoond dat deze ontsluitingsvariant, of juist een andere, de oplossing is. Een verkeersinfarct kan niet worden uitgesloten aangezien het aantal verkeersbewegingen toeneemt door deze ontwikkeling.

Gemeentelijk standpunt

In 2015 zijn regeltechnische ontwerpberekeningen gemaakt om de vormgeving van de kruising Luchthavenweg – Spottersweg – Landsard te bepalen voor de situatie dat de nieuwe wegenstructuur Eindhoven-Noordwest wordt gerealiseerd. Daarbij zijn intensiteiten gebruikt voor planjaar 2030. Naar aanleiding van deze berekening is een ontwerp gemaakt voor de kruising. Daarbij is er vanuit gegaan dat de kruising met verkeerslichten wordt geregeld en de aansluiting van parkeergarage P5 op de Luchthavenweg ongeregeld blijft. Parkeergarage P5 kan vanaf de Luchthavenweg vanuit beide richtingen benaderd worden en ook vanaf P5 kan het verkeer zowel links- als rechtsaf de Luchthavenweg oprijden.



Ontwerp tekening kruising Luchthavenweg – Spottersweg – Landsard.

Uit de ontwerpberekeningen blijkt dat zowel in de ochtend- als avondspits de kruising met een acceptabele cyclustijd van ongeveer 65 seconden kan worden geregeld. De wachttijden blijven bij een dergelijke cyclustijd laag en de opstelstroken van de kruising zijn voldoende lang om de optredende wachtrijen op te kunnen laten stellen. De verzadigingsgraden voor het autoverkeer worden maximaal 85% wat betekent dat er nog groeimogelijkheden zijn om meer verkeer af te kunnen wikkelen dan volgens de prognose intensiteiten voor 2030. De fasediagrammen die het resultaat zijn van de berekeningen zijn als bijlage bij deze zienswijzennota opgenomen.

Door de uitbreiding van parkeergarage P5 zullen er op een drukke dag 1750 verkeersbewegingen *per dag* plaatsvinden. Dit zijn 55 verkeersbewegingen *per uur* naar en 55 verkeersbewegingen *per uur* vanaf P5. Omgerekend is dit één auto per minuut naar P5 en één auto per minuut vanaf P5 in dit drukste uur. Gelet op de aanwezige restcapaciteit van de kruising is deze toename te verwaarlozen. Deze toename zal dan ook geen effect hebben op de verkeersafwikkeling zodat, ook met een maximale bezetting van P5, een goede verkeersafwikkeling op de kruising en nabijgelegen ontsluiting van P5 kan worden gerealiseerd.

De realisatie van de parkeergarage P5 en de nieuwe ontsluitingsstructuur lopen gelijk op. De realisatie van wegenstructuur Eindhoven Noordwest wordt gefaseerd uitgevoerd. In 2020 wordt gestart met de uitvoering van fase 2, die inmiddels volledig is aanbesteed. Onderdeel van deze fase is de realisatie van het kruispunt Luchthavenweg – Landsard – Spottersweg. Deze staat gepland voor eind 2021 (Q3-Q4). De planning voor oplevering van fase 1 van de parkeergarage P5 is op zijn vroegst eind 2021.

d. Parkeren

Uit het parkeeronderzoek volgt dat er een tekort aan parkeerplaatsen is. Er wordt niet beoordeeld of deze tekorten tot problemen leiden dan wel of overige aanbieders van

parkeerplaatsen deze tekorten kunnen opvangen. Het parkeeronderzoek is volgens reclamant op dit punt niet volledig.

Gemeentelijk standpunt

Het zorgen voor voldoende parkeergelegenheid voor zowel personeel, bezoekers, huurauto's en kiss&ride is inherent aan de bedrijfsvoering van Eindhoven Airport. Eindhoven Airport faciliteert (ten behoeve van de parkeerbehoefte) geen parkeerbedrijven die door derden worden geëxploiteerd. Door Spark is een onderzoek verricht naar de parkeerbehoefte. Uit dit onderzoek blijkt onder andere dat in 2018 de parkeerbehoefte 6.911 parkeerplaatsen bedraagt en het zich zal ontwikkelen naar een parkeerbehoefte van 10.183 parkeerplaatsen in 2030. Verder blijkt dat de parkeercapaciteit in de komende jaren (2030) substantieel zal afnemen. Dit heeft verschillende oorzaken zoals onder andere het opheffen van P8 (parkeerterrein bij Westfield I), het opheffen van P7 vanwege de aanleg van de wegenstructuur Eindhoven-Noordwest en het verkleinen van de huidige capaciteit maaiveld parkeren op P5 in 2022 vanwege de herontwikkeling van het platform/brandstofdepot. Het realiseren van parkeergarage P5 voorziet daarom in een parkeerbehoefte die de komende jaren ontstaat door zowel deze oorzaken als een betere bezetting van de vliegtuigen (meer volle vliegtuigen). Hierbij wordt nog opgemerkt dat voor de toekomst van de luchthaven en het omliggende gebied trajecten lopen voor het verbeteren van de bereikbaarheid en duurzame mobiliteit. Het stimuleren en investeren in het openbaar vervoer is hier onderdeel van.

Volledigheidshalve wordt nog vermeld dat het niet is toegestaan om op het aan Eindhoven Airport grenzende 'bedrijventerrein Eindhoven Airport' bedrijfsmatig parkeerplaatsen aan te bieden. Op basis van het ter plaatse geldende bestemmingsplan is het bedrijfsmatig aanbieden van parkeerplaatsen in een bebouwde voorziening of op een onbebouwde voorziening, anders dan voor werknemers en bezoekers van het eigen bedrijf, niet toegestaan. Parkeerbedrijven zijn expliciet als strijdig gebruik aangemerkt. Dit is in lijn met het gemeentelijk parkeerbeleid, dat parkeren in beginsel op eigen terrein dient plaats te vinden.

e. Ladder voor duurzame verstedelijking

In het parkeeronderzoek van Spark is ten onrechte geen rekening gehouden met de overige parkeeraanbieders op en rond Eindhoven Airport. Door een deel van het aanbod niet mee te nemen kan men makkelijk een behoefte aan meer parkeerplaatsen construeren. Dit is volgens reclamant niet in overeenstemming met artikel 3.1.6 lid 2 Besluit ruimtelijke ordening (Bro), de ladder voor duurzame verstedelijking. Verder merkt reclamant op dat door het buiten beschouwing laten van overige parkeeraanbieders de concurrentieverhoudingen worden verstoord en Eindhoven Airport wordt bevooroordeeld. Dit is in strijd met het gelijkheidsbeginsel. Daarnaast is dit in strijd met artikel 3:2 Awb omdat inlichtingen over de parkeercapaciteit ingewonnen dienden te worden bij de parkeeraanbieders.

Gemeentelijk standpunt

In het gemeentelijk standpunt onder 2.d is al aangegeven dat het inherent aan de bedrijfsvoering van Eindhoven Airport is om in voldoende parkeergelegenheid te voorzien. Eindhoven Airport faciliteert geen parkeerbedrijven die door derden worden geëxploiteerd. Dat dergelijke parkeerbedrijven wel aanwezig zijn, wil niet zeggen dat

Eindhoven Airport rekening moet houden met het parkeeraanbod dat dit genereert. Er is dan ook geen strijd met het gelijkheidsbeginsel en artikel 3:2 Awb (zorgvuldigheidsbeginsel). Zoals aangegeven voorziet P5 mede in een parkeerbehoefte die de komende jaren gaat ontstaan door verschillende oorzaken zoals het opheffen van bestaande parkeerterreinen en een betere bezetting van vliegtuigen. Het gaat dus ook deels om vervanging van bestaande parkeerplaatsen die opgeheven worden.

f. Flora en Fauna

In artikel 4.3.1 aanhef en onder a wordt verwezen naar artikel 3.1 sub b en c. Dit moet zijn artikel 4.1 sub b en c.

Gemeentelijk standpunt

In artikel 4.3.1 is inderdaad een onjuiste verwijzing opgenomen. Dit wordt aangepast.

g. Geluid

De geluidvoorschriften in de milieuvergunning moeten worden aangepast en niet zeker is of de toename van de geluidbelasting past binnen de zonebewaking waaraan getoetst moet worden. Volgens reclamant is dan ook onvoldoende onderzoek uitgevoerd naar de uitvoerbaarheid van het plan met betrekking tot de geluidbelasting waardoor dit in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

Gemeentelijk standpunt

Het aanpassen van de geluidvoorschriften en de toetsing aan de zonebewaking zal pas plaatsvinden bij de procedure voor de omgevingsvergunning. Dit is onderdeel van de (wijziging op de) milieuvergunning. Op basis van het akoestisch onderzoek van Tauw van 12 februari 2019 wordt geconcludeerd dat parkeergarage P5 in de avond- en nachtperiode zorgt voor een toename van de geluidsbelasting. Deze toename is echter gering ten opzichte van de vergunde situatie. In tabel 5.1 van het onderzoek zijn de waarden die toenemen dik gedrukt. Gezien de geringe toename in de avond- en nachtperiode en het feit dat er overdag geen overschrijding ontstaat ondanks de meeste voertuigbewegingen in deze periode door parkeergarage P5, is het aannemelijk dat de ontwikkeling past binnen de zonebewaking. Bevoegd gezag voor de zonetoetsing is het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

h. Geluidverstoring van Natuur Netwerk Nederland (NNN)

Op basis van het uitgevoerde onderzoek naar de effecten voor het NNN wordt geconcludeerd dat de parkeergarage P5 door geluid- en lichtverstoring een negatief effect heeft op het aangrenzende NNN. In de regels is echter geen voorwaardelijke verplichting opgenomen om geluidverstoring te voorkomen. Dit is in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Gemeentelijk standpunt

Effecten als gevolg van geluidsverstoring op het NNN zijn op basis van het uitgevoerde onderzoek door Tauw op voorhand niet uit te sluiten. Om goed inzicht te krijgen in de geluidsbelasting als gevolg van de in gebruik name van P5 is in onderstaande tabel een overzicht gemaakt van de data uit het geluidsmodel. Voor deze situatie zijn punten ter hoogte van het (begin van het) NNN in het geluidsmodel ingevoerd.

Meetpunt	Locatie t.o.v. P5	Hoogte t.o.v. maaiveld	Lden 24h vergund	Lden bijdrage P5	Verskil dB(A) bijdrage P5 t.o.v. vergunde situatie
1a	Noord	0,5 m	50	29,6 dB(A)	Afname van 20,4

			dB(A)		dB(A)
1b	Noord	5 m	52,8 dB(A)	31 dB(A)	Afname van 21,8 dB(A)
2a	Midden	0,5 m	40,2 dB(A)	43,7 dB(A)	Toename van 3,5 dB(A)
2b	Midden	5 m	42,4 dB(A)	44,8 dB(A)	Toename van 2,4 dB(A)
3a	Zuid	0,5 m	44,5 dB(A)	33,7 dB(A)	Afname van 10,8 dB(A)
3b	Zuid	5 m	56,1 dB(A)	35,1 dB(A)	Afname van 21 dB(A)

Hieruit blijkt een maximale geluidsbelasting inclusief de geluidsbijdrage van parkeergarage P5 44,8 dB(A) is.

In het nabijgelegen NNN is het beheertype 'Vochtig bos met productie' en 'Zoete plas' aanwezig. Doordat geluid slechts zeer beperkt doordraagt in water zijn effecten op het beheertype 'zoete plas' en de daarbij behorende soorten uitgesloten. In het beheertype 'Vochtig bos met productie' zijn doelen voor broedvogels geformuleerd. Deze soorten die in deze beheertypen mogelijk voorkomen kunnen verstoord worden door geluid. Het gaat hierbij om de volgende soorten: appelvink, boomklever, boomleeuwerik, fluitier, geelgors, groene specht, keep, kleine bonte specht, middelste bonte specht, raaf, sijs, vuurgoudhaan, wespandief, wielewaal en zwarte specht. Uit de studie van Tulp et al.(2002) zijn drempelwaarden voor verstoring van vogels als gevolg van wegverkeer opgenomen. De laagste drempelwaarden voor vogels zijn 45 dB(A) voor weidevogels en 47 dB(A) voor steltlopers.

Maar op basis van de beheertypen ter plaatse van de NNN nabij parkeergarage P5 kan met zekerheid worden gesteld dat beide soorten hier niet voorkomen. De soorten die mogelijk wel voorkomen op basis van het beheertype 'Vochtig bos met productie' en 'Zoete plas' hebben een hogere drempelwaarde voor geluidshinder. Voor dit project wordt 45 dB(A) gebruikt als een 'worst-case' drempelwaarde in lijn met de meest strikte drempelwaarde voor broedvogels. Deze belasting wordt niet overschreden op basis van de informatie uit het geluidsmodel (zie tabel) en om die reden zijn significante effecten op de wel voorkomende broedvogels met een hogere drempelwaarde uitgesloten.

Daarnaast is de huidige situatie al verstoord. In de nieuwe situatie is sprake van een zeer beperkte toename nabij de parkeergarage en afname van geluidsbelasting ten noorden en zuiden van de parkeergarage. Het gaat hierbij, ook in de huidige situatie, om een constante geluidsbelasting over langere periode van tijd. Om die reden is aan te nemen dat er gewinning optreedt bij de soorten. Op basis van het bovenstaande kan met zekerheid worden gesteld dat door in gebruik name van parkeergarage P5 er geen verstoring op broedvogels optreedt als gevolg van geluidverstoring. Hiervoor hoeft dan ook geen voorwaardelijke verplichting opgenomen te worden in de regels. De toelichting (paragraaf 4.8 Natuur) zal op dit punt aangevuld worden.

i. Natuurbeschermingsrecht

Voor de berekening van de stikstofdepositie is gebruik gemaakt van een verouderde versie van AERIUS. Reclamant stelt dat het ontwerp bestemmingsplan in strijd is met een goede ruimtelijke ordening nu niet is aangetoond dat het aspect stikstofdepositie geen belemmering vormt voor de realisatie van de parkeergarage P5.

Daarnaast geeft reclamant aan dat zowel voor deze ontwikkeling als voor de luchthaven, inclusief de huidige parkeervoorzieningen geen natuurvergunning krachtens de Wet natuurbescherming aanwezig is. Verder wordt aangegeven dat het totale project niet meegewogen is in de ruimtelijke verantwoording van het ontwerp bestemmingsplan. Ook dit is in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Gemeentelijk standpunt

Het klopt dat in het ontwerp bestemmingsplan nog uitgegaan is van een inmiddels verouderde versie van AERIUS. Hiervoor verwijzen wij naar het gemeentelijk standpunt onder 1.c. Hier is onderbouwd ingegaan op dit aspect.

Voor zover de zienswijze ziet op het niet aanwezig zijn van een natuurvergunning en dat het totale project niet is meegewogen, verwijzen wij korthedshalve naar het gemeentelijk standpunt onder 1.a en 1.b.

j. Aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

Reclamant geeft aan dat, gelet op de aspecten genoemd in 2b t/m 2i, ten onrechte is geconcludeerd dat er geen sprake is van belangrijke nadelige effecten voor het milieu. Het college heeft niet in redelijkheid kunnen besluiten dat van het opstellen van een milieueffectrapport kan worden afgezien.

Gemeentelijk standpunt

Gelet op het gemeentelijk standpunt onder 2b t/m 2i heeft het college in redelijkheid kunnen besluiten om geen milieueffectrapport op te stellen omdat geen sprake is van belangrijke nadelige effecten voor het milieu. Hiervoor wordt ook verwezen naar het gemeentelijk standpunt onder 1.d.

k. Geen economische uitvoerbaarheid

Reclamant geeft aan dat het ontwerp bestemmingsplan deel uitmaakt van een samenstel van publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtshandelingen van de gemeente Eindhoven. Gemeente Eindhoven heeft 24% aandelen in Eindhoven Airport. Deze publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtshandelingen hebben marktverstorende effecten op de relevante markt voor de dienst parkeren (zijnde de markt waarop zowel reclamant alsook Eindhoven Airport actief is). Onduidelijk is of de financiële en economische uitvoerbaarheid van het ontwerp bestemmingsplan is gegarandeerd. Hierbij verwijst reclamant (in zijn algemeenheid) naar Europese en nationale wet- en regelgeving. Deze regelgeving beoogt volgens reclamant de effectieve concurrentie tussen ondernemingen en het scheppen van gelijke concurrentievoorwaarden te verzekeren.

Gemeentelijk standpunt

In de toelichting is aangegeven dat met Eindhoven Airport een anterieure overeenkomst is afgesloten zodat het kostenverhaal anderszins is verzekerd. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid gewaarborgd. Dat de gemeente aandelen heeft in Eindhoven Airport doet daaraan niets af. Verder is het vaststellen van een bestemmingsplan de bevoegdheid van de gemeenteraad. Door Eindhoven Airport is verzocht om een bestemmingsplan in procedure te brengen voor de realisatie van parkeergarage P5. Dit bestemmingsplan voorziet o.a. in een parkeerbehoefte, past stedenbouwkundig in de omgeving en levert vanuit milieu en verkeersaantrekkende werking geen belemmeringen op. Hierdoor voldoet het bestemmingsplan aan een goede ruimtelijke ordening. Er zijn daarom geen redenen om het bestemmingsplan niet vast te

stellen. Eigen financiële belangen in de privaatrechtelijke sfeer en eventuele concurrentieverhoudingen, wat daar verder van zij, spelen geen rol in de afweging die door de gemeenteraad wordt gemaakt.

Conclusie zienswijze 2

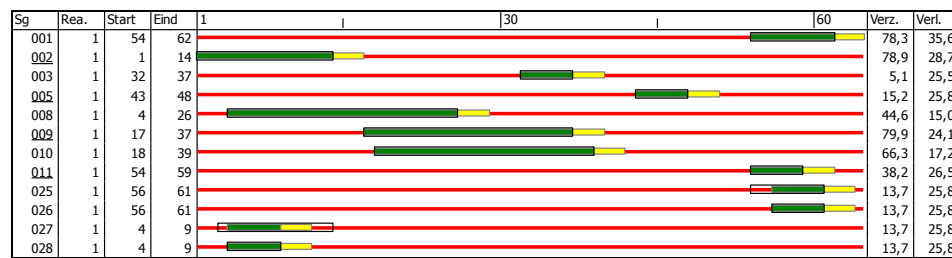
Gelet op het vorenstaande achten wij de zienswijze onder 2.b, 2.f, 2.h en 2.i voor zover dit ziet op het gebruik maken van een verouderde versie van AERIUS, gegrond. Voor het overige achten wij de zienswijze ongegrond.

Naar aanleiding hiervan worden de toelichting en de regels als volgt aangepast:

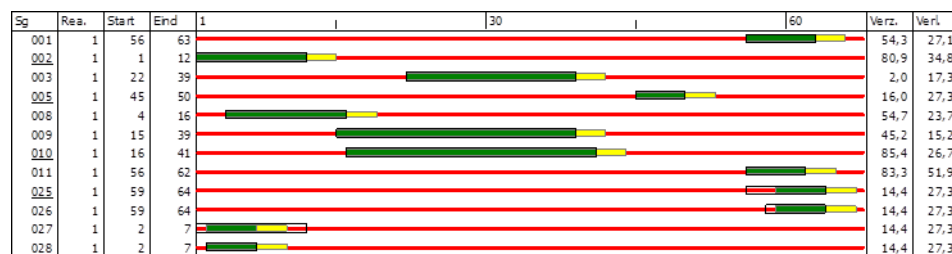
- Bijlage 10 bij de toelichting wordt vervangen door een nieuw stikstofonderzoek conform de AERIUS Calculator 2019.
- Artikel 4.1 sub c komt te luiden: parkeervoorzieningen, met dien verstande dat maximaal 4.200 parkeerplaatsen zijn toegestaan.
- In artikel 4.3.1 aanhef wordt de verwijzing naar artikel 3.1 sub b en c aangepast in artikel 4.1 sub b en c.
- Paragraaf 4.8 Natuur wordt nader onderbouwd met betrekking tot het aspect geluidverstoring van NNN.

Bijlage Fasediagrammen

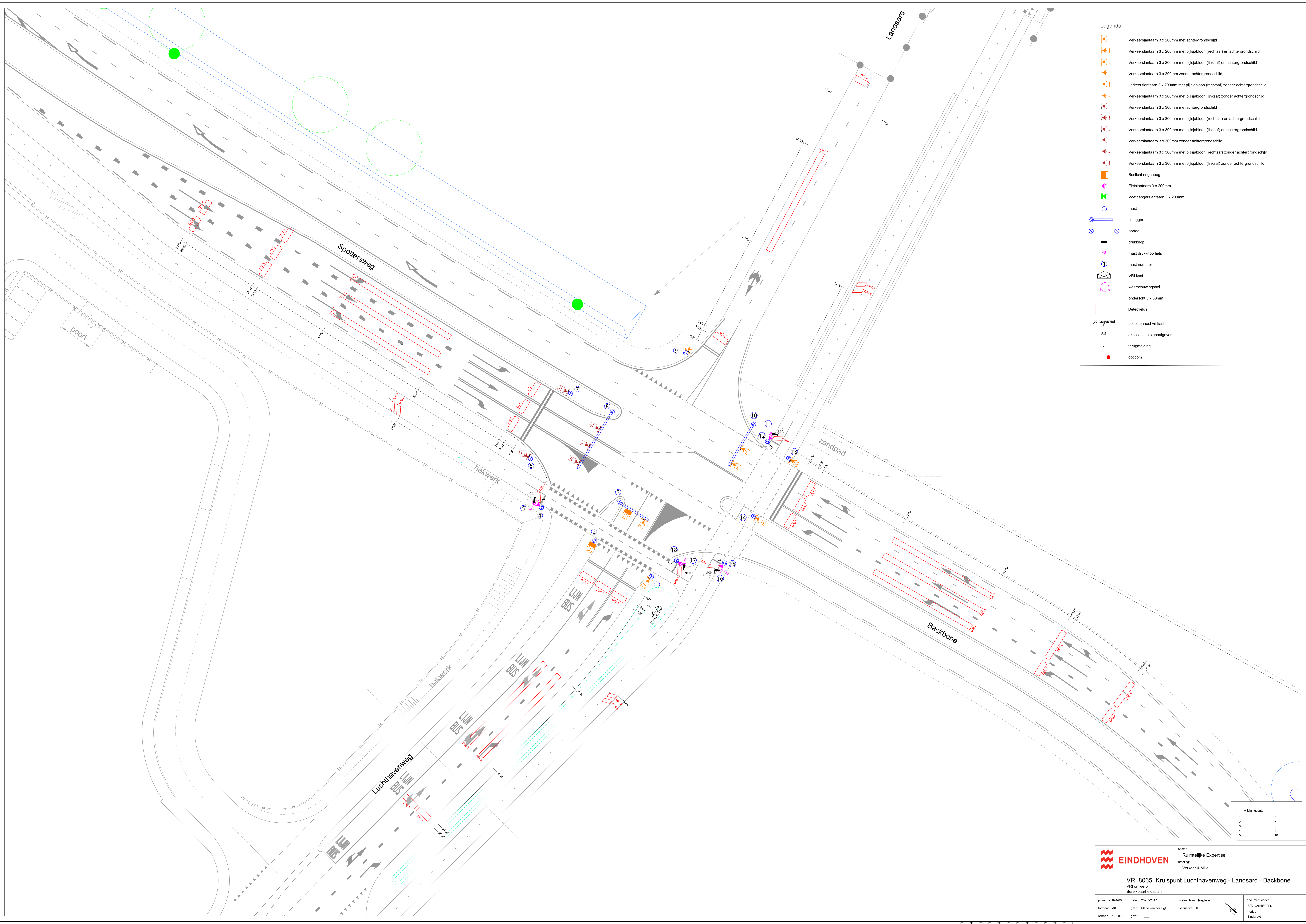
Onderstaande fasediagrammen zijn het resultaat van de ontwerpberekeningen voor de ochtend- en avondspits van planjaar 2030. De richting nummers zijn terug te vinden op de kruispunttekening die hieronder tevens is opgenomen.



Fasediagram kruispunt Luchthavenweg-Spottersweg ochtendspits 2030



Fasediagram kruispunt Luchthavenweg – Spottersweg avondspits 2030



Legenda

Verkeerslantaarn 3 x 200mm met achtergrondschild

Verkeerslantaarn 3 x 200mm met pijlsjabloon (rechtsaf) en achtergrondschild

Verkeerslantaarn 3 x 200mm met pijlsjabloon (linksaf) en achtergrondschild

Verkeerslantaarn 3 x 200mm zonder achtergrondschild

verkeerslantaarn 3 x 200mm met pijlsjabloon (rechtsaf) zonder achtergrondschild

Verkeerslantaarn 3 x 200mm met pijlsjabloon (linksaf) zonder achtergrondschild

Verkeerslantaarn 3 x 300mm met achtergrondschild

Verkeerslantaarn 3 x 300mm met pijlsjabloon (rechtsaf) en achtergrondschild

Verkeerslantaarn 3 x 300mm met pijlsjabloon (linksaf) en achtergrondschild

Verkeerslantaarn 3 x 300mm zonder achtergrondschild

Verkeerslantaarn 3 x 300mm met pijlsjabloon (rechtsaf) zonder achtergrondschild

Verkeerslantaarn 3 x 300mm met pijlsjabloon (linksaf) zonder achtergrondschild

Buslicht negenoo

Fietslantaarn 3 x 200mm

Voetgangerslantaarn 3 x 200mm

mast

uitlegger

portaal

drukknop

mast drukknop fiets

mast nummer

VRI kast

waarschuwingsabel

onderlicht 3 x 80mm

Detectielus

politiepaneel

politie paneel vri kast

akoestische signaalgever

terugmelding

oplicom

wfsghgdata	
1	6
2	7
3	8
4	9
5	10

sector:
Ruimtelijke Expertise

afdeling:
Verkeer & Milieu

VRI 8065 Kruispunt Luchthavenweg - Landsard - Backbone

VRI ontwerp
Bereikbaarheidsplan

projectnr: 694-06

datum: 20-07-2017

status: Raadpleegbaar

document code:
VRI-20160007

formaat: A0

get.: Mario van der Lugt

sequence: 0

model:
Kader A0

schaal: 1:200

gez.: