

tot (gewijzigde) vaststelling bestemmingsplan Lichthoven Raadsvoorstel fase 2

Inleiding

Aanleiding voor dit bestemmingsplan is het mogelijk maken van Lichthoven fase 2 (EDGE Eindhoven). Dit is de herontwikkeling van de parkeervoorzieningen aan de Stationsweg ter hoogte van de Dommel. Het bestemmingsplan maakt een gemengd programma mogelijk met maximaal 175 woningen en circa 27.500m² aan werkgerelateerde functies waaronder in beperkte mate publieksgerichte functies.

De ontwikkelende partij EDGE heeft haar plan voor de eerste keer gepresenteerd tijdens de samenspraakavonden in 2019 waar ook Amvest haar plannen presenteerde. In oktober 2020 heeft EDGE, ondanks dat het vanwege de toen geldende corona maatregelen niet mogelijk was om fysiek elkaar te ontmoeten, veel moeite gedaan om interactie en inspraak mogelijk te maken door een uitgebreidere samenspraak te organiseren.

Er is een website gebouwd met veel informatie, filmpjes en ander beeldend materiaal. De belanghebbenden zijn op de hoogte gebracht via een brede digitale kennisgeving van deze procedure. Op deze manier is uitgebreid de mogelijkheid geboden voor bewoners en belanghebbenden om vragen in te sturen, die vervolgens gezamenlijk door de Gemeente Eindhoven, EDGE en haar ontwerpteam zijn behandeld. Aanvullend is de mogelijkheid geboden aan bewoners en belanghebbenden om zich in te schrijven voor twee live-sessies op 23 en 25 november 2020, waarin een dialoog nog vragen gesteld konden worden over het project en over de RO- procedure.

Daarnaast heeft vooroverleg plaatsgevonden tussen EDGE, gemeente en de Henri van Abbe stichting, Prorail, Brabant Water, Metropool, GasUnie, Provincie Noord-Brabant, Stichting Wederopbouw Eindhoven, Rijkswaterstaat, Tennet, de Veiligheidsregio, het Waterschap en Trefpunt Groen Eindhoven. De aandachtspunten van de Henri Van Abbe Stichting zijn meegenomen in de beoordeling van het voorlopig ontwerp. Naar aanleiding van een eerste negatieve beoordeling van Trefpunt Groen Eindhoven, zijn er afspraken gemaakt tussen ontwikkelaar, Trefpunt Groen Eindhoven en de Gemeente Eindhoven. De besprekpunten met de overige partijen zijn vastgelegd in de Nota Vooroverleg, dit is Bijlage 19 van het bestemmingsplan.



Voor wat betreft het woningbouwprogramma zijn er geen afspraken gemaakt, omdat de privaatrechtelijke overeenkomst hierover is afgesloten vóór het woningbouwprogramma 2021-2025 dat in december 2020 is vastgesteld.

De 175 woningen zullen in de middenhuur (laag en hoog) en dure huur gerealiseerd worden.

Projecten stationsgebied integraal in beeld gebracht

Voorafgaand aan de behandeling van het bestemmingsplan voor District E, dat ook onderdeel uitmaakt van de ontwikkeling Stationsplein Zuid, heeft de raadscommissie aangegeven meer inzicht te willen in de participatie en de integrale mobiliteits- en milieu-effecten van alle plannen. Hiertoe worden separaat de volgende stukken aan de raad ter kennis gebracht (A-avond 8 juni 2021):

- Overzicht participatieacties Stationsomgeving Zuid vanaf tender Stationsplein Zuid (vanaf 2017 - heden).
- 'Koepelnotitie mobiliteit, verkeer en parkeren Stationsgebied zuid'
- Cumulatenotitie Stationslocatie Zuid-Oost Eindhoven die inzicht geeft op de integrale milieu-effecten van alle projecten in het stationsgebied zuidzijde.

■ Wettelijke taak

■ Kerntaak gekoppeld aan het werkprogramma van het college

■ Onvermijdelijk

Doelstelling

Met dit bestemmingsplan wordt een planologisch kader geboden om de voorgenomen ontwikkeling van het project Lichthoven fase 2 te realiseren. Het bestemmingsplan maakt de bouw van ca. 27.500 m² kantoor en circa 15.000 m² woningen met in de plint voorzieningen voor de gebruikers en de directe omgeving mogelijk.

Voorstel

1. reclamanten in hun zienswijze ontvankelijk te verklaren;
2. de zienswijze van het Waterschap de Dommel overeenkomstig het gemeentelijk standpunt als verwoord in de Nota van zienswijzen en ambtshalve wijziging gegrond te verklaren en de overige zienswijzen overeenkomstig het gemeentelijk standpunt als verwoord in de Nota van zienswijzen en ambtshalve wijziging ongegrond te verklaren;
3. de volgende wijziging naar aanleiding van de zienswijzen in het plan aan te brengen:



- Aan de bouwregels van artikel 3 een sublid 3.2.4. toevoegen: *Ondergronds bouwen is uitsluitend toegestaan, indien is aangetoond dat de bouw niet meer dan 0,05 meter opstuwing van het grondwater veroorzaakt.*
 - Aan artikel 4.2.2. toevoegen: *het bordes met trap uitsluitend wordt gebruikt voor calamiteiten.*
- 4 ambtshalve de volgende wijzigingen ten opzichte van het ontwerp in het bestemmingsplan aan te brengen:
- verwijderen van de verbeelding de aanduidingen 'te verwijderen nnb-evz' en te verwijderen regionale waterberging'.
 - Verwijderen van de regels artikel 8 algemene aanduidingsregels
- 5 het bestemmingsplan Lichthoven fase 2 bestaande uit de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand: NL.IMRO.0772.80357-0301.gml met de bijbehorende bestanden digitaal gewijzigd vast te stellen en waarbij voor de locatie van de geometrische planobjecten gebruik is gemaakt van een ondergrond welke ontleend is aan de BGT alsmede de afgeleide analoge verbeelding van het bestemmingsplan Lichthoven, fase 2 gewijzigd vast te stellen;
- 6 geen exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening vaststellen;
- 7 Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant te verzoeken om toestemming te verlenen om het bestemmingsplan eerder te mogen publiceren.

Argumenten

- 1 *De indieners van de zienswijzen kunnen in hun zienswijzen wel of niet ontvankelijk worden verklaard*

Van 4 maart 2021 tot en met 14 april 2021 bestond voor iedereen de gelegenheid om zienswijzen in te dienen tegen het ontwerpbestemmingsplan en de vormvrije m.e.r. beoordeling. Voordat tot een inhoudelijke beoordeling van de zienswijzen kan worden overgegaan moet eerst worden vastgesteld of de indieners in hun zienswijzen ontvankelijk kunnen worden verklaard.

In totaal zijn 31 zienswijzen ontvangen. Er is één zienswijze op 17 april ontvangen. Deze zienswijze is niet ontvankelijk, omdat de ingebrachte zienswijze niet binnen de gestelde wettelijke termijn is ontvangen.

- 2.1 *De zienswijzen worden om inhoudelijke redenen ongegrond verklaard met uitzondering van de zienswijze van het Waterschap*

De zienswijzen zijn samengevat en voorzien van een reactie. De zienswijzen worden om de redenen, zoals verwoord in de Nota van zienswijzen en ambtshalve wijziging, ongegrond verklaard.

- 2.2 *De raad dient de regels gewijzigd vast te stellen*

Naar aanleiding van de zienswijze van het Waterschap wordt een regel toegevoegd met betrekking tot ondergronds bouwen, waarbij moet worden aangetoond dat de bouw niet meer dan 0,05 meter opstuwing van het grondwater veroorzaakt.



Daarnaast wordt naar aanleiding van de zienswijze van het Waterschap toegevoegd dat het bordes met trap uitsluitend wordt gebruikt voor calamiteiten. Deze trap ligt namelijk boven de ecologische verbindingszone en voorkomen dient te worden dat deze trap intensief gebruikt gaat worden.

3 *De raad dient een ambtshalve wijziging vast te stellen*

Gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan Lichthoven fase 2 heeft het voornemen om de provincie te verzoeken tot een herbegrenzing van de NNB- ecologische verbindingszone ter inzage gelegen.

In het ontwerpbestemmingsplan zijn de aanduidingen 'te verwijderen nnb-evz' en 'te verwijderen regionale waterberging' opgenomen. Nadat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegen is op 4 mei 2021 bij de provincie het formele verzoek tot herbegrenzing ingediend. Over het algemeen neemt Gedeputeerde Staten binnen 4 weken het besluit tot herbegrenzing. Dit is uiterlijk 1 juni 2021.

Bij het vastgestelde plan dienen de aanduidingen te zijn verwijderd van de verbeelding en de regels:

De verbeelding wordt daarom als volgt aangepast: verwijderen aanduidingen aanduidingen 'te verwijderen nnb-evz' en 'te verwijderen regionale waterberging'. De regels worden daarom als volgt aangepast: verwijderen artikel 8 algemene aanduidingsregels.

4 *Het bestemmingsplan moet digitaal worden vastgesteld en gelijktijdig moet een volledige analoge versie van het bestemmingsplan worden vastgesteld*

Op basis van de wetgeving moet een bestemmingsplan digitaal worden vastgelegd. Het bestemmingsplan is voor u digitaal raadpleegbaar op de website pilot.ruimtelijkeplannen.nl via de direct link <http://pilot.ruimtelijkeplannen.nl/web-roo/?planidn=NL.IMRO.0772.80357-0301>. Gelijktijdig met de digitale vaststelling van het bestemmingsplan moet een volledige verbeelding hiervan op papier worden vastgesteld.

5 *De wet verplicht tot het nemen van een besluit over het al dan niet vaststellen van een exploitatieplan*

Ingevolge artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening moet uw raad een exploitatieplan vaststellen voor gronden waarop een bouwplan is voorzien, tenzij het verhaal van grondexploitatiekosten over de in het bestemmingsplan begrepen gronden anderszins is verzekerd. Als deze laatste situatie zich voordoet dient uw raad gelijktijdig met de vaststelling van het bestemmingsplan besluiten dat geen exploitatieplan wordt vastgesteld.

In dit geval is sprake van een verkoop van gemeentelijke gronden, waarbij het kostenverhaal is geregeld via een overeenkomst.



- 6 *De raad dient te verzoeken om het bestemmingsplan eerder te mogen publiceren*
- Artikel 3.8 lid 4 van de Wet ruimtelijke ordening bepaalt dat, als er wijzigingen zijn aangebracht ten opzichte van het ontwerp anders dan op grond van zienswijzen van Gedeputeerde Staten of de Inspecteur, zes weken moet worden gewacht met publiceren, ook als er geen provinciale of rijksbelangen in het geding zijn. Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant hebben in een brief aangegeven dat een gemeente die een besluit eerder bekend wil maken daartoe een verzoek moet indienen bij Gedeputeerde Staten. Dat verzoek dient te zijn opgenomen in het vaststellingsbesluit. Het Rijk heeft aangegeven niet meer te reageren op een dergelijk verzoek. Omdat geen rijksbelangen in het geding zijn en om onnodige vertraging in de procedure te voorkomen zal het bestemmingsplan gepubliceerd worden na instemming van Gedeputeerde Staten.

Kantttekeningen

Ruimtelijke projecten kennen vaak een jarenlange procesgang, tussen het moment dat er een anterieure overeenkomst met een ontwikkelende partij worden getekend en het moment van vaststelling van een bestemmingsplan. In de praktijk kan dit er toe leiden dat na contractering gewijzigde beleidsrichtlijnen ontstaan, die wat lastig zijn in te voegen in de eerder overeengekomen projectontwikkeling.

In voorliggend project is tegen die achtergrond in najaar 2020 extra energie gestopt in overleg met TGE en ontwikkelaar om te verkennen hoe actuele opvattingen over klimaat, flora en fauna, zo goed mogelijk geïntegreerd konden worden in jaren geleden (gecontracteerde) ontwikkelkaders. Tegen die achtergrond zijn complimenten gedeeld over het duurzame en 'groene' gebouwwontwerp sec ("natuurinclusief bouwen"), maar is ook aandacht gevraagd voor het bewaken van daadwerkelijke totstandkoming van de maatregelen tijdens de realisatiefase. TGE doelde daarbij op borging van zaken als:

- het realiseren van een afscheiding zodat de oeverzone van de Dommel niet wordt betreden, om zo de waarden van de oeverzone en de ecologische verbindingfunctie te handhaven,
- het voorkomen van uitstralende verlichting aan/rondom het project, maar laag en objectgericht geplaatste verlichting (geen boomkruinverlichting, geen verlichting uitstralend op het water van de Dommel),
- het realiseren van verblijfsmogelijkheden voor broedvogels in de vorm van nestkasten,
- het aanbrengen van kasten voor diverse vleermuissoorten, en het voorkomen van verstoring van (foeragerende/overvliegende) vleermuizen,
- het aanbrengen van inheemse beplantingen en heesters,
- het groen inrichten van het dek en dakterras (sedumdak),
- het werken buiten kwetsbare (voortplantings)perioden voor de fauna.

Dit alles ook om de ecologische verbindingzone van de Dommel te ondersteunen, ook vooruitlopend op het i.k.v. Ontwikkelingsvisie Fellenoord opwaarderen van de Dommelpassage onder het spoor door (bij die uitwerking zal TGE eveneens betrokken worden).



Aanvullend onderzoekt de projectontwikkelaar om de plint (onderste laag/lagen) van het gebouw aan de Dommel-zijde te vergroenen i.c. gevelbeplanting aan te brengen. Tevens hebben we TGE uitgenodigd voor deelname in het ontwerp van reconstructieproject Stationsweg, waarbij adequate inpassing van Gender een belangrijk uitgangspunt is. In het verlengde daarvan wordt inzet gepleegd om het aan de overzijde van de Dommel gelegen parkeerterreintje NS-personeel, alsmede het 'fietsenplein' Effenaar, te vergroenen.

Overigens zullen wij intern een verkenning opstarten naar mogelijkheden om bij/binnen 'al langer lopende' overeenkomsten ruimte op te nemen om op bepaalde momenten herijkte beleidswensen te introduceren zonder al te groot risico tot heronderhandelen.

Kosten

De kosten voor het bestemmingsplan worden verhaald via een anterieure overeenkomst. Leges worden na afloop van het vergunningentraject geïnd. Tot die tijd worden deze kosten voorgefinancierd binnen de daartoe beschikbare middelen van de sector Ruimtelijke Expertise. Het opstellen van dit bestemmingsplan en het verzorgen van de procedure behoren tot de reguliere werkzaamheden van de afdeling Ruimtelijke Ordening. Tot op heden zijn hier ongeveer 200 uren mee gemoeid geweest.

Communicatie

Het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan wordt bekendgemaakt in Groot Eindhoven, de Staatscourant en digitaal via de gemeentelijke website www.eindhoven.nl. In die bekendmaking staat dat het besluit en het bestemmingsplan digitaal beschikbaar zijn via de landelijke website www.ruimtelijkeplannen.nl en welke beroepsmogelijkheden er zijn. Gelijktijdig met de bekendmaking wordt de kennisgeving hiervan digitaal verzonden aan Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant. Tevens wordt het besluit met bijbehorende stukken digitaal aan hen beschikbaar gesteld.

De indieners van de zienswijzen worden per brief in kennis gesteld van het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan onder gelijktijdige toezending van het raadsvoorstel en het –besluit. Ook worden zij geïnformeerd over de mogelijkheid tot het instellen van beroep en het indienen van een verzoek om voorlopige voorziening bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Planning en uitvoering

Nadat het bestemmingsplan is vastgesteld, volgt de beroepsfase. In de kennisgeving van het besluit wordt vermeld dat het bestemmingsplan gedurende 6 weken ter inzage ligt en dat binnen die termijn beroep mogelijk is bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Op de dag dat de beroepstermijn afloopt treedt het bestemmingsplan in werking, tenzij beroep is ingesteld én een verzoek om voorlopige voorziening is ingediend bij de voorzieningenrechter van genoemde Afdeling bestuursrechtspraak. In dat geval dient eerst de uitspraak van de voorzieningenrechter te worden afgewacht. In die uitspraak staat of de inwerkingtreding van het plan al dan niet wordt opgeschort en zo ja voor welke plandelen de schorsing geldt.

Evaluatie



Niet van toepassing

Bijlage(n)

Als bijlage(n) bij dit voorstel behoren:

- Bestemmingsplan Lichthoven fase 2
- Ingekomen zienswijzen
- Nota met ambtshalve wijzigingen
- Nota van zienswijzen
- Overzicht participatieacties Stationsomgeving Zuid
- Koepelnotitie mobiliteit, verkeer en parkeren Stationsgebied zuid
- Cumulativenotitie Stationslocatie Zuid-Oost

- De bijlagen worden meegestuurd
- De bijlagen liggen ter inzage in de leeskamer

Een ontwerp-raadsbesluit bieden wij u hierbij ter vaststelling aan.

Burgemeester en wethouders van Eindhoven,

, secretaris.



Raadsbesluit

De raad van de gemeente Eindhoven;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 18 mei 2021;

gelet op de behandeling in de meningsvormende vergadering van 8 juni 2021;

gelet op de behandeling in de meningsvormende vergadering van 15 juni 2021;

gelet op de Tijdelijke wet digitale beraadslaging en besluitvorming provincies, gemeenten, waterschappen en openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba; overwegende,

- dat het ontwerp-bestemmingsplan Lichthoven fase 2, met inachtneming van het bepaalde in en krachtens artikel 3.8, 1^e lid van de Wet ruimtelijke ordening is voorbereid;
- dat het ontwerp-bestemmingsplan zowel in digitale als analoge vorm gedurende de periode van 5 maart 2021 donderdag tot en met woensdag 14 april 2021 voor iedereen ter inzage heeft gelegen en dat voor iedereen de gelegenheid openstond om tijdens deze periode naar keuze digitaal, schriftelijk of mondeling zienswijzen in te dienen;
- dat van 31 indieners een zienswijze op het ontwerp-bestemmingsplan is ontvangen;
- dat de zienswijzen op één na binnen de gestelde termijn zijn ontvangen en dat de indieners ervan in hun zienswijzen ontvankelijk kunnen worden verklaard;
- dat in de nota van zienswijzen deze zienswijzen zijn samengevat en zijn voorzien van een gemeentelijk standpunt;
- dat de raad de daarin vervatte overwegingen en standpunten tot de hare maakt;
- dat de raad de voorgestelde ambtshalve wijzigingen ten aanzien van de verbeelding, regels en toelichting onderschrijft;
- gelet op de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening;

besluit:

- 1 reclamanten in hun zienswijze ontvankelijk te verklaren;
- 2 de zienswijze van het Waterschap de Dommel overeenkomstig het gemeentelijk standpunt als verwoord in de Nota van zienswijzen en ambtshalve wijziging gegrond te verklaren en de overige zienswijzen overeenkomstig het gemeentelijk standpunt als verwoord in de Nota van zienswijzen en ambtshalve wijziging ongegrond te verklaren;
- 3 de volgende wijziging naar aanleiding van de zienswijzen in het plan aan te brengen:
 - Aan de bouwregels van artikel 3 een sublid 3.2.4. toevoegen: *Ondergronds bouwen is uitsluitend toegestaan, indien is aangetoond dat de bouw niet meer dan 0,05 meter opstuwing van het grondwater veroorzaakt.*



- Aan artikel 4.2.2. toevoegen: *het bordes met trap uitsluitend wordt gebruikt voor calamiteiten.*
- 4 ambtshalve de volgende wijzigingen ten opzichte van het ontwerp in het bestemmingsplan aan te brengen:
 - verwijderen van de verbeelding de aanduidingen 'te verwijderen nnb-evz' en te verwijderen regionale waterberging'.
 - Verwijderen van de regels artikel 8 algemene aanduidingsregels
 - 5 het bestemmingsplan Lichthoven fase 2 bestaande uit de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand: NL.IMRO.0772.80357-0301.gml met de bijbehorende bestanden digitaal gewijzigd vast te stellen en waarbij voor de locatie van de geometrische planobjecten gebruik is gemaakt van een ondergrond welke ontleend is aan de BGT alsmede de afgeleide analoge verbeelding van het bestemmingsplan Lichthoven, fase 2 gewijzigd vast te stellen;
 - 6 geen exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening vaststellen;
 - 7 Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant te verzoeken om toestemming te verlenen om het bestemmingsplan eerder te mogen publiceren.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 22 juni 2021.

J. Verbruggen, griffier.



EINDHOVEN

Nota van zienswijzen en ambtshalve wijziging

bestemmingsplan Lichthoven fase 2

Gemeente Eindhoven

RE - Ruimtelijke Expertise, RE.RO - Ruimtelijke Ordening
mei 2021

5944934

Colofon

Uitgave

Gemeente Eindhoven

RE - Ruimtelijke Expertise, RE.RO - Ruimtelijke Ordening

Datum

mei 2021

Inhoudsopgave

	Colofon	2
	Inhoudsopgave	3
1	Inleiding	6
1.1	Ontwerpbestemmingsplan ter inzage	6
1.2	Plangebied en doel van het plan	6
1.3	Zienswijzen	7
1.4	Opzet van de nota van zienswijzen	8
2	Thema's participatie, verkeer en milieueffecten	9
2.1	Participatie/ samenspraak	9
2.2	Koepelnotitie mobiliteit, verkeer en parkeren Stationsgebied Zuid	9
2.3	Milieueffecten Stationsgebied Zuid	13
2.3.1	Cumulatienotitie	13
2.3.2	Aanmeldnotitie m.e.r. Lichthoven fase 2	14
3	Samenvatting en reactie Zienswijzen Lichthoven fase 2 (EDGE Eindhoven)	18
3.1	Bewoners Fuutlaan	18
3.1.1	Verkeerssituatie Fuutlaan	18
3.1.2	Trillinghinder Fuutlaan	18
3.1.3	Luchtkwaliteit Fuutlaan	19
3.1.4	M.e.r.-beoordeling	19
3.1.5	Verkeersbewegingen en parkeerdruk	20
3.1.6	Samenhang	21
3.1.7	Projectgroep Fuutlaan	21
3.1.8	Zichthinder en lichthinder	21
3.1.9	Beschermd stadsgezicht	22
3.1.10	Planschade	22
3.2	Bibitor	23
3.2.1	Entree Zuidoost ondergrondse fietsenstalling Stationsplein	23
3.2.2	Vergroten fietsenstalling Lichthoven fase 1 blok A	23
3.2.3	Toevoegen ondergrondse fietsenstalling Lichthoven fase 2	23
3.2.4	Verplaatsen toegang fietsparkeren District E.	23
3.2.5	Externe veiligheid	24
3.2.6	Stikstof	25
3.3	Bewoners Stationsweg (1)	26
3.3.1	Toelichting op keuze voor gecoördineerde procedure	26
3.3.2	Doorgang procedure in relatie tot raadsverzoek 9 maart 2021	26
3.3.3	Samenhang met Gender en fietsparkeren Stationsgebouw	26
3.3.4	M.e.r.	27
3.3.5	Bouwverkeer	27
3.3.6	Externe veiligheid	27
3.3.7	Hittestress	27
3.3.8	Stikstof	28
3.3.9	Ecologische VerbindingsZone (EVZ)	28
3.3.10	Bever	30
3.3.11	Projectgebonden risicoanalyse niet gesprongen explosieven (NGE)	31
3.3.12	Trillingen tijdens bouwfase	31
3.3.13	Bemaling en effect op omgeving	32
3.3.14	Uitzicht, privacy, lichthinder	32
3.3.15	Samenspraak / participatie	33
3.3.16	Openbaar parkeren	33
3.3.17	Windhinder	34

3.3.18	Klacht over nota van zienswijze Amvest	35
3.4	Bewoner Stationsweg (2)	36
3.4.1	Uitzicht, daglicht	36
3.4.2	luchtkwaliteit	36
3.4.3	Windhinder	36
3.4.4	Hittestress	37
3.4.5	Planschade / waardedaling woning	37
3.4.6	Trillingen tijdens bouwfase	37
3.4.7	Samenhang met andere projecten / stedelijk ontwikkelkader	38
3.4.8	Ontbrekende bijlagen	38
3.4.9	Participatie	38
3.4.10	Gecoördineerde procedure	39
3.4.11	Besluit Hogere Waarden	39
3.4.12	Ecologische VerbindingsZone (EVZ)	39
3.5	Buurtvereniging Villapark	40
3.5.1	Verkeersintensiteit	40
3.5.2	Parkeerdruk	40
3.5.3	Verkeersveiligheid	41
3.5.4	Verkeerscirculatieplan	41
3.6	Bewoner Villapark (2)	42
3.6.1	Functie Fuutlaan en luchtkwaliteit	42
3.6.2	M.e.r.-beoordeling met daarin trillingshinder	42
3.6.3	Deelauto's en elektrificatie	43
3.6.4	Parkeren projectgebonden	43
3.6.5	Openbaar parkeren	44
3.6.6	Procedure in relatie tot raadsverzoek 9 maart 2021	44
3.6.7	Stedenbouwkundige context en vraag kantoren	44
3.6.8	Bever / vos	46
3.6.9	Ecologische VerbindingsZone (EVZ)	47
3.7	Bewoner Stationsweg	48
3.7.1	Stedenbouwkundige context en vraag naar kantoren	48
3.7.2	Parkeren	48
3.7.3	Luchtkwaliteit	48
3.8	Horeca Vereniging Stationskwartier	49
3.8.1	Horeca toevoegen binnen Stationsgebied	49
3.8.2	Windhinder, zon en schaduw hinder	49
3.8.3	Luchtkwaliteit	49
3.8.4	Verkeersveiligheid Stationsplein	50
3.8.5	Openbare ruimte Stationsplein	50
3.8.6	Doorgang procedure in relatie tot raadsverzoek 9 maart 2021	50
3.9	Henri Van Abbe Stichting	51
3.9.1	Opknippen diverse bestemmingsplannen Lichthoven en District-E	51
3.9.2	Stedenbouwkundig kader / voorgaande bestemmingsplannen	51
3.9.4	Gender	52
3.10	Stichting Beter Eindhoven	54
3.10.1	Integraliteit bestemmingsplan	54
3.10.2	RO-procedure	54
3.10.3	M.e.r.	55
3.10.4	luchtkwaliteit	55
3.10.5	Deelauto's en elektrificatie	55
3.10.6	Parkeerdruk en contractafspraken	56
3.10.7	M.E.R. – Nut nieuwe kantoorgebouwen	57
3.10.8	M.E.R. – Veiligheid	57

3.10.15	Groen spoorzijde	60
3.10.16	Groeninrichting verhoogd dek	61
3.10.17	Rooilijn Stationsweg	61
3.10.18	Stikstofdossier	63
3.10.19	Paraplubestemmingsplan parkeren	63
3.10.20	Verkeersbewegingen en mobiliteit	64
3.10.21	Beschermd stadsgezicht Villapark	64
3.10.22	Samenspraak	64
3.10.23	Ontwerpbesluit hogere grenswaarden geluid	64
3.10.24	Prijsafspraken Gemeente Eindhoven – EDGE	65
3.10.25	Ontbrekende bijlagen	65
3.11	Waterschap	66
3.11.1	Aanvullend onderzoek naar eventuele verplaatsing grondwatervervuiling	66
3.11.2	Brongegevens grond(water)vervuiling	66
3.11.3	Voorwaardelijke verplichting bestemming 'gemengd'	68
3.12	Bewoner Lijsterlaan	70
3.12.1	2 ^e Fuutlaan	70
4	Ambtshalve wijziging	71
4.1.1	Herbegrenzing ecologische verbindingszone en regionale waterberging	71

1 Inleiding

1.1 Ontwerpbestemmingsplan ter inzage

Het ontwerpbestemmingsplan Lichthoven fase 2, de vormvrije m.e.r.-beoordeling van 4 maart 2020 en het verzoek tot herbegrenzing van de aanduiding Natuurnetwerk Brabant (NNB) hebben voor een periode van zes weken, vanaf donderdag 4 maart 2021 tot en met woensdag 14 april 2021 op de voorgeschreven wijze, digitaal via de website www.ruimtelijkeplannen.nl en analoog bij het Inwonersplein in het Stadskantoor 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. Eventuele bezwaren tegen de vormvrije m.e.r.-beoordeling of de herbegrenzing van de NNB konden ook gedurende voorgenoemde periode als zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan ingebracht worden.

Kennisgeving van de ter inzage legging en de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen is op 3 maart 2021 digitaal via de gemeentelijke website www.eindhoven.nl onder de rubriek officiële publicaties (Officiële publicaties 3 maart 2021 | Eindhoven) en analoog middels publicaties in de edities van de Staatscourant en het weekblad Groot Eindhoven van 3 maart 2021 bekendgemaakt.

Ook is kennis gegeven, dat een digitale versie van het ontwerp bestemmingsplan via bovengenoemde website en de gemeentelijke website www.bestemmingsplannen.eindhoven.nl beschikbaar is voor raadpleging en om te downloaden.

1.2 Plangebied en doel van het plan

Het bestemmingsplan heeft betrekking op Lichthoven fase 2 (EDGE Eindhoven). Dit is de herontwikkeling van de tijdelijke parkeervoorzieningen aan de Stationsweg ter hoogte van de Dommel. Het plan voorziet in de mogelijke bouw van circa 27.500 m² kantoor en circa 15.000m² woningen met in de voorzieningen voor de gebruikers en de directe omgeving met een eigen parkeervoorziening, met een bouwhoogte van circa 70 meter, zijnde de woningen. Het bestemmingsplan maakt een gemengd programma mogelijk met maximaal 175 woningen en circa 27.500m² aan werkgerelateerde functies waaronder in beperkte mate publieksgerichte functies.

1.3 Zienswijzen

Naar aanleiding van de ter inzagelegging zijn 31 zienswijzen ontvangen, waarvan 12 unieke zienswijzen. Enkele gelijkkluidende zienswijzen zijn door meerdere reclamanten toegezonden.

De zienswijzen 1 tot en met 30 zijn tijdig ingediend en zijn derhalve ontvankelijk. De zienswijze onder 31 is ingediend op 17 april 2021. Dit is na sluiting van de zienswijzentermijn. Deze zienswijze wordt daarom niet ontvankelijk geacht; niettemin wordt op de inhoud daarvan ingegaan.

Nr.	Gelijk aan zienswijze	Beantwoording	Naam	Adres	Datum ontvangst
1	-	3.1	Bewoner Fuutlaan	-	01-04-2021
2	-	3.2	BG. Legal namens Bibitor B.V.	Postbus 633 5201 AP 's-Hertogenbosch	25-03-2021
3	1		Bewoner Fuutlaan	-	01-04-2021
4	1		Bewoner Koekoeklaan	-	03-04-2021
5	-	3.3	Bewoner Stationsweg (1) (Seepaerdtstad)	-	05-04-2021
5a	-	3.3	Aanvulling Bewoner Stationsweg (1)(Seepaerdtstad)	-	13-04-2021
6	1		Bewoner Fuutlaan	-	07-04-2021
7	1		Bewoner Fuutlaan	-	07-04-2021
8	1		Bewoner Goorstraat	-	07-04-2021
9	1		Bewoner Goorstraat	-	08-04-2021 digitaal 13-04-2021 post
10	1		Bewoner Goorstraat	-	12-04-2021
11	1		Bewoner Kievitlaan	-	10-04-2021
12	1		Bewoner Goorstraat	-	11-04-2021
13	1		Bewoner Parklaan	-	13-04-2021
14	5		Bewoner Stationsweg (1) (Seepaerdtstad)	-	13-04-2021
15	1		Bewoner Leeuweriklaan	-	13-04-2021
16	-	3.4	Bewoner Stationsweg (2)	-	13-04-2021
17	16		Bewoner Stationsweg (2)	-	13-04-2021
18	16		Bewoner Stationsweg (2)	-	13-04-2021
19	1		Bewoner Kievitlaan	-	13-04-2021
20	-	3.5	Buurtvereniging Villapark Eindhoven	Sperwerlaan 5 5613 ED Eindhoven	13-04-2021
21	1		Bewoner Kievitlaan	-	13-04-2021
22	-	3.6	Bewoner Lijsterlaan	-	13-04-2021
23	-	3.7	Bewoner Stationsweg	-	14-04-2021
24	-	3.8	Horeca Vereniging Stationskwartier (HVS)	-	14-04-2021
25	-	3.9	Henri van Abbe Stichting	Postbus 9567 5602 LR Eindhoven	14-04-2021
26	1		Bewoner Fuutlaan	-	14-04-2021
27	16		Bewoner Stationsweg (2)	-	14-04-2021
28	16		Eigenaar Stationsweg (2)	-	14-04-2021
29	-	3.10	Stichting Beter Eindhoven	-	14-04-2021
30	-	3.11	Waterschap De Dommel	Postbus 10.001 5280 DA Boxtel	14-04-2021
31		3.12	Bewoner Lijsterlaan		17-04-2021

De zienswijzen hebben vooral betrekking op verkeer, parkeren en de beschreven milieueffecten van het bestemmingsplan. De zienswijzen zijn samengevat en voorzien van een reactie. Hierbij zijn de zienswijzen integraal behandeld per gebundelde groep van gelijkkluidende zienswijzen. De ingediende zienswijzen worden integraal voorgelegd aan de raadsleden, zodat de gemeenteraad kennis kan nemen van zowel de tekst van de zienswijzen als van de onderstaande samenvatting.

1.4 Opzet van de nota van zienswijzen

De Nota van zienswijzen start met een samenvatting en Reactie per zienswijze. Daarna komen de ambtshalve wijzigingen aan de orde. De Nota van zienswijzen eindigt met een conclusie waarin de wijzigingen van het vastgestelde plan ten opzichte van het Voorontwerp staan weergegeven.

2 Thema's participatie, verkeer en milieueffecten

2.1 Participatie/ samenspraak

EDGE heeft haar plan voor de eerste keer gepresenteerd tijdens de samenspraakavonden in 2019 waar ook Amvest haar plannen presenteerde. In oktober 2020 heeft EDGE, ondanks dat het vanwege de toen geldende corona maatregelen niet mogelijk was om fysiek elkaar te ontmoeten, veel gedaan om interactie en inspraak mogelijk te maken door een uitgebreidere samenspraak te organiseren conform de hiervoor door gemeente opgestelde protocollen. Deze zijn in overeenstemming met de door het college in september 2008 vastgestelde protocol ten behoeve van samenspraak en het in mei 2020 goedgekeurde advies 'participatie projecten Spoorzone ten tijde van corona'

Er is een plan van aanpak voor deze vorm van samenspraak opgesteld door EDGE en er is een website gebouwd met veel informatie, filmpjes en ander beeldend materiaal. De inhoud van de website is afgestemd met gemeente. Daarop heeft gemeente de belanghebbenden aangeschreven en heeft gemeente tevens gezorgd voor brede digitale kennisgeving van deze procedure. Via deze methode is uitgebreid de mogelijkheid geboden voor bewoners en belanghebbenden om vragen in te sturen, welke vervolgens gezamenlijk door de Gemeente Eindhoven, EDGE en haar ontwerpteam zijn behandeld. Aanvullend is de mogelijkheid geboden aan bewoners en belanghebbenden om zich in te schrijven voor twee live-sessies op 23 en 25 november 2020, waarin in dialoog nog vragen gesteld konden worden over het project en over de RO-procedure. EDGE heeft daarnaast aangegeven altijd bereikbaar te zijn voor vragen, ook buiten de hiervoor geëigende procedures.

Daarnaast hebben individuele gesprekken plaatsgevonden tussen EDGE, gemeente en de Henri van Abbe stichting, Prorail, Brabant Water, Metropool, GasUnie, Provincie Noord-Brabant, Stichting Weteropbouw Eindhoven, Rijkswaterstaat, Tennet, de Veiligheidsregio, het Waterschap en Trefpunt Groen Eindhoven. De aandachtspunten van de Henri Van Abbe Stichting zijn meegenomen in de beoordeling van het voorlopig ontwerp. Naar aanleiding van een eerste negatieve beoordeling van Trefpunt Groen Eindhoven, zijn er afspraken gemaakt tussen ontwikkelaar, Trefpunt Groen Eindhoven en de Gemeente Eindhoven. Deze afspraken zijn opgenomen in de Adviesnota Ontwerpbestemmingsplan Lichthoven Fase 2 van 22 januari 2021. De besprekpunten met de overige partijen zijn vastgelegd in de Nota Vooroverleg, dit is Bijlage 19 van het bestemmingsplan.

2.2 Koepelnotitie mobiliteit, verkeer en parkeren Stationsgebied Zuid

In de zienswijzen wordt gevraagd om inzicht te geven in de samenhangende effecten van de verschillende ontwikkelingen in het Stationsgebied Zuid voor wat betreft mobiliteit en parkeren. De raadscommissie heeft tijdens de meningsvormende raadscommissie van 9 maart 2021 een ordevoorstel aangenomen welke luidt: "Voorstel om dit bestemmingsplan van de agenda te halen en in samenhang met de plannen van het gehele Stationsgebied Zuid te behandelen om zo een integrale afweging te kunnen maken". In de vergadering wordt onder meer gesproken over de toekomstige verkeerssituatie. Om deze reden is in april 2021 door de afdeling RE-VMD de Koepelnotitie mobiliteit, verkeer en parkeren Stationsgebied zuid opgesteld ('Koepelnotitie').

Deze koepelnotitie omschrijft dat de gemeente al enkele jaren beleid voert om het verkeer uit de binnenstad te weren, zodat de binnenstad gebruikt kan worden om te wonen, te werken, te ontspannen en te ontwikkelen tot een dynamisch en een prettig verblijfsklimaat. De maatregelen die in het herziene beleid van de gemeente genomen worden richten zich vooral op het aanzetten tot het gebruiken van andere vervoerswijzen: meer fietsen, meer gebruik van het openbaar vervoer. Dit beleid is ook terug te zien in de afname van het aantal motorvoertuigen op de Stationsweg.

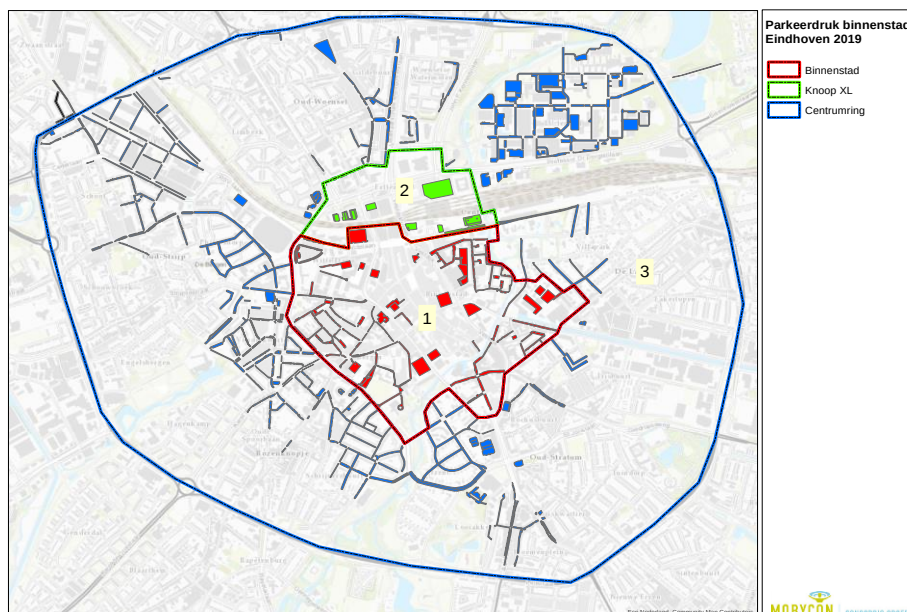
Parkeerplaatsen huidige situatie

In de huidige situatie zijn er in Stationsgebied Zuid (onderdeel van deelgebied Knoop XL) ca 331 parkeerplaatsen aanwezig in het, waarvan 104 plaatsen voor vergunninghouders (lang parkeren) en 227 plaatsen zijn openbaar, betaald parkeren.

In de toekomstige situatie vervallen nagenoeg alle huidige parkeerplaatsen op maaiveld. Volgens de parkeerdrukstudie is er echter voldoende capaciteit in het deelgebied om een vermindering van 331 parkeerplaatsen op te vangen zonder dat dit tot een parkeertekort zal leiden.

Parkeerdruk

Voorafgaand aan het vaststellen van het beleid is in 2019 door Mobycon een parkeerdrukonderzoek op gebieds- en garageniveau gedaan in opdracht van de gemeente. In dit onderzoek zijn de gebieden Binnenstad, Knoop XL en Centrumring gedefinieerd. Voor het onderzoek is de parkeerdruk gemeten in deze gebieden op maaiveld, in de parkeergarages en gecombineerd. De metingen zijn gedaan in twaalf blokken van drie uren, over wisselende dagen en verdeeld over zowel weekdays als weekenddagen.



Binnen dit onderzoek valt Lichthoven fase 2 onder het deelgebied Knoop XL. In dit deelgebied was ten tijde van het onderzoek sprake van een parkeercapaciteit van 1.968 parkeerplaatsen in totaal. De gemiddelde parkeerdruk in dit gebied was 29% (565 voertuigen), met een maximum van 52% (1.026 voertuigen). Op het drukste moment waren er dus nog 942 parkeerplaatsen beschikbaar in deelgebied Knoop XL.

Er kan gesteld worden dat er, ook na het vervallen van de 204 tijdelijke parkeerplaatsen op de locatie van Lichthoven fase 2, er voldoende parkeercapaciteit in het deelgebied is te voorzien in parkeren voor bewoners en bezoekers. NB: op een lokaal schaalniveau kan dit natuurlijk op momenten afwijken en er is op bepaalde momenten sprake van piekmomenten in enkele garages in het totaalgebied.

Parkeren tijdens de bouwfase

Tijdens de bouwfase zullen in hoog tempo (2021, 2022) de bestaande parkeerplaatsen verdwijnen en daarmee ook het daaraan verbonden autoverkeer. Pas vanaf medio 2024 zijn er meer parkeerplaatsen teruggebracht dan in de huidige situatie aanwezig, welke bovendien privaat zijn en niet meer openbaar.

Parkeren en verkeersgeneratie nieuwe situatie Stationsweg

De nieuwe ontwikkelingen nemen ca. 555 stuks private parkeerplaatsen op in de plannen. De groei van het verkeer in Stationsgebied Zuid wordt op basis van dit parkeersaldo geraamd op ca +2.260 mvt/etm.

In totaal betekent dit voor de Stationsweg een intensiteit van ca 9.300 mvt/etm. - In 2005 bedroeg de verkeersdruk op de Stationsweg ca 12.600 mvt/etm, in 2010 ca 9.400 en in 2019 ca 7.600 mvt/etm.

Structuurplan Stationsgebied Zuid

In de Koepelnotitie is tevens het structuurplan voor de Openbare Ruimte Stationsgebied Zuid opgenomen. Hierin is te zien op welke manier de nieuwe ontwikkelingen bereikbaar zijn. Hieruit blijkt onder andere dat het fietspad en de entree van de fietsenstalling aan de Stationsweg aan de zuidkant komen te liggen. Op deze manier is sprake van een logische aansluiting op het fietsnetwerk, kan de fietsenstalling optimaal benut worden en is er ruimte voor de Gender aan de noordzijde van de Stationsweg.

Verkeersgeneratie Fuutlaan

De groei van het verkeer is het saldo van de verwachte verkeersgeneratie van de nieuwe ontwikkelingen (555 pp met 3.205 mvt/etm), met daarop in mindering gebracht de verkeersproductie van de huidige parkeerplaatsen (331 pp met 1.029 mvt/etm) is 2.176 mvt/etm. Daaraan kan toegevoegd worden de expeditie met vrachtverkeer, geraamd op 82 mvt/etm. In totaal gaat het om een netto toevoeging 2.258 mvt/etm als gevolg van de ontwikkelingen.

De Fuutlaan is momenteel met 2.800 mvt/etm relatief laag belast en is op dit moment ook geen route waarop doorgaand verkeer richting stationsgebied en/of centrum gewenst is. De verwachte toename ten gevolge van stationsgebied zuid is maximaal 20% op een gemiddelde werkdag. Er is daarmee sprake van een, qua capaciteit, behapbare groei. Maatregelen voor het weren van zwaar verkeer worden onderzocht.

Met de vaststelling van Eindhoven op weg (2013) is besloten dat de Fuutlaan een nieuwe ontsluitende radiaal wordt aan de oostzijde van het centrum. In het Ontwikkelperspectief Centrum is deze vaststelling bekrachtigd. Voor deze Nieuwe Fuutlaan wordt voorjaar 2021 de verkenning opgestart. Het resultaat daarvan moet een voorkeurs oplossingsrichting zijn voor deze nieuwe radiaal, voorzien van een schetsontwerp en een kostenindicatie, op basis waarvan het college een besluit kan nemen voor verder planvorming en financiering. Stakeholders en belanghebbenden zullen bij deze verkenning worden betrokken. Voor de kortere termijn worden zaken zo ingericht dat – ook tijdens de bouwfase – de Fuutlaan niet structureel verder wordt belast (zie Bouwperiodes en fasering, bouwlogistiek).

Nieuwe Fuutlaan

De ontwikkeling van een Nieuwe Fuutlaan voor een goede en directe bereikbaarheid van het gebied is daarbij een uitgangspunt. De verkenning hiervoor wordt in samenspraak met stakeholders en omgeving opgestart.

Tijdelijke maatregelen tijdens de bouwfase zorgen dat de Fuutlaan niet met bouwverkeer zal worden belast en de bouwlogistiek zo efficiënt mogelijk wordt afgewikkeld gericht op minimale hinder. De Stationsweg zal daarvoor gefaseerd, oplopend met de bouwontwikkelingen, worden aangepast.

Bouwlogistiek

Voor de bouwlogistiek wordt voorzien in een routing voor aan- én afvoer via de Vestdijktunnel. Al in de bouwperiode wordt het brede profiel van de Stationsweg daartoe zo aangepast, dat er ruimte komt voor het bouwverkeer aan de zijde van de bouwplaatsen. In het oostelijk deel van de Stationsweg, bij het Dommelbrugdek, wordt een keerlus voor het bouwverkeer gerealiseerd. Er zal gedegen omgevingsmanagement worden gevoerd om de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van het gebied zo goed mogelijk te houden tijdens deze bouwfase. Er zal hierdoor geen bouwverkeer over de Fuutlaan rijden.

Wijzigingen in mobiliteit

De afgelopen jaren is er sprake van een duidelijk dalende trend in de belasting door motorvoertuigen in het centrum. Er wordt meer gebruik gemaakt van de fiets en het openbaar vervoer en men kiest andere routes. De Ring werkt als alternatief, de verkeersdruk neemt daar wel toe.

Het beleid (o.a. Eindhoven op weg, menukaart Autoluw Centrum, Ontwikkelperspectief Centrum, MIRT Brainportregio) en daaruit voortvloeiende plannen en maatregelen zijn erop gericht deze dalende trend en mobiliteitstransitie door te laten zetten en verder te versterken. Als resultaat daarvan ontstaat er voldoende ruimte om de groei van motorvoertuigenverkeer vanwege de ruimtelijke ontwikkelingen op een acceptabele manier op te vangen.

Dit is reëel omdat in het centrum – en ook in het stationsgebied zuid - immers nog steeds sprake is van doorgaand autoverkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in het centrum. En bovendien is een structureel aandeel van de autoritten korter dan 5 km. Daarvan kan een omvangrijk deel ook per fiets worden gemaakt.

Daarnaast geeft de aangescherpte Nota Parkeernormering 2019 nu instrumenten om die groei in autoverkeer van ruimtelijke ontwikkelingen zo beperkt mogelijk te houden.

Hierop gebaseerd zijn de uiteindelijk in 2030 / 2040 te verwachten verkeersintensiteit in het gebied van een ordegrrootte gelijk aan het huidige niveau (2019) of lager.

Luchtkwaliteit en geluid

De omgevingseffecten luchtkwaliteit en geluid vallen ruim binnen de wettelijke marges en grenswaarden. Wat luchtkwaliteit betreft zijn in de monitoringstool van het ministerie wegen opgenomen die daarvoor gezien de wettelijke normering relevant zijn. De Vestdijktunnel is daarin opgenomen met ruim hogere intensiteiten dan verwacht (ca 19.300 mvt/etm) zonder dat dit leidt tot overschrijding van normen. Qua wegverkeersgeluid is de toename vanwege de verzamelde ontwikkelingen ruim minder dan 1 dB. De bovenstaande intensiteitsramingen vallen binnen de waarden waarvan is uitgegaan bij de akoestisch onderzoeken voor de verschillende projecten in het gebied.

2.3 Milieueffecten Stationsgebied Zuid

2.3.1 Cumulativenotitie

In de zienswijzen wordt gevraagd om inzicht te geven in de samenhangende milieueffecten van de verschillende ontwikkelingen in het stationsgebied zuid. De raadscommissie heeft tijdens de meningsvormende raadscommissie van 9 maart 2021 een ordevoorstel aangenomen welke luidt: "Voorstel om dit bestemmingsplan van de agenda te halen en in samenhang met de plannen van het gehele Stationsgebied Zuid te behandelen om zo een integrale afweging te kunnen maken". In de vergadering wordt onder meer gesproken over de toekomstige verkeerssituatie. Om deze reden is de bijgevoegde cumulativenotitie opgesteld.

De aanleiding voor deze cumulativenotitie is de wens om alle cumulatieve (milieu)effecten in één notitie te bundelen ter ondersteuning van de besluitvorming van de afzonderlijke plannen in het stationsgebied zuid.

Het stationsgebied aan de zuidzijde bestaat uit meerdere deelgebieden. Lange tijd is niet duidelijk geweest of, wanneer en hoe welk deelgebied ontwikkeld zou gaan worden. Daarom is er voor gekozen om per deelgebied een bestemmingsplan op te stellen en per deelgebied de milieueffecten in beeld te brengen in een m.e.r.-aangemeldnotitie. In iedere m.e.r.-aangemeldnotitie staan de cumulatieve effecten beschreven voor zover dat mogelijk was.

Dus het eerste project (District E) kon op dat moment alleen de effecten van haar project in beeld brengen. Het tweede project (Lichthoven fase 1 kavel a) heeft de effecten van District E en haar project in beeld gebracht. Het derde project Lichthoven fase 2 brengt de cumulatieve effecten in beeld van het eerste en tweede project.

De cumulatieve effecten zijn op deze manier per m.e.r.-aangemeldnotitie in beeld gebracht.

Op basis van deze afzonderlijke m.e.r.-aangemeldnotities heeft het college besloten dat er geen sprake is van dusdanige effecten dat een milieu effect rapportage noodzakelijk is.

Echter de planning van de planologische procedures verloopt anders dan op basis van de voorbereidingen werd verwacht. Hierdoor worden de bestemmingsplannen allemaal rond de zomer van 2021 ter vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad.

Hierdoor is de behoefte ontstaan om alle cumulatieve effecten in beeld te brengen in één notitie volgens de systematiek van een m.e.r.-beoordeling. Dat is de cumulativenotitie die kan worden gebruikt in het kader van alle vast te stellen bestemmingsplannen. In deze cumulativenotitie zijn tevens de nog op te starten projecten meegenomen, waardoor deze notitie zes projecten kent: Lichthoven fase 1 kavel A, Lichthoven fase 1 kavel B (The Student Hotel), reeds gerealiseerd), Lichthoven fase 1 kavel C+D, Lichthoven fase 2, District E en de ondergrondse fietsenstalling op het Stationsplein.

Daarnaast heeft de gemeente in 2011 een m.e.r. Stationsgebied uitgevoerd. Deze m.e.r. is opgesteld op basis van een verdichtingsvisie van het Stationsgebied Zuid, dit omdat de gemeente Eindhoven sinds dat moment al voornemens is om een investeringsprogramma uit te voeren voor het intensiever gebruiken van het huidige Stationsgebied. Deze investeringen richten zich op nieuwbouw van woningen, uitbreiding van (hoogwaardige) kantoren en winkels en het versterken van de functie als uitgaansgebied. Daarnaast wordt er geïnvesteerd in de openbare ruimte en wordt er nieuwe infrastructuur aangelegd. De ruimtelijke visie voor de verdere ontwikkeling van het Stationsgebied is neergelegd en verbeeld in 'Stationsgebied Eindhoven: verbinden en verblijven' van augustus 2005. Voor de ontwikkeling van het Stationsgebied zullen voor verschillende delen van het plangebied nieuwe planologische besluiten (bestemmingsplannen en projectomgevingsvergunningen) worden opgesteld.

De volgende ontwikkelingen vallen onder deze visie:

1. de kleine Blob bestemd voor de detailhandel;
2. de OV-stations passage: een verbreding en verlaging van de voetgangerstunnel onder het station.
3. Stationslocatie Zuid-Oost (kantoren, woningen, commerciële functies);

Inmiddels zijn de kleine Blob en de OV station passage gerealiseerd. Van de ontwikkeling Stationslocatie Zuid-Oost is alleen het Studenthotel (Lichthoven fase 1, kavel B) gerealiseerd. In de cumulativenotitie voor het

Stationsgebied is per milieuaspect aangegeven wat de effecten zijn van alle nog uit te voeren projecten in stationslocatie zuid-oost, zijnde:

- Lichthoven fase 1 kavel A, C en D
- Lichthoven fase 2
- District E
- Ondergrondse fietsenstalling Stationsplein

Op basis van de cumulatienotitie wordt geconcludeerd dat de cumulatieve milieueffecten van de beoogde nieuwe ontwikkelingen onder de voorwaarden uit de onderliggende m.e.r.-beoordelingen en de aanvullende voorwaarden uit de cumulatienotitie (integraal BLVC-plan, inrichtingsplan, toets op waterhuishouding) niet leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu dat om die reden een m.e.r. vereist is. Hiermee kunnen de nieuwe ontwikkelingen elk op zich worden beoordeeld met een vormvrije m.e.r.

De cumulatienotitie Stationsgebied is opgenomen als bijlage bij het raadsvoorstel.

2.3.2 Aanmeldnotitie m.e.r. Lichthoven fase 2

De gemeente heeft het Stationsgebied in 2011 weloverwogen en integraal laten beschouwen en daaruit volgde dat het gebied geschikt is om in delen te kunnen ontwikkelen. De belangrijkste redenen hiervoor is dat de drempelwaarde voor een volledige m.e.r. niet gehaald wordt, en dat dat de verschillende locaties (District E, Lichthoven fase 1 en Lichthoven fase 2) onafhankelijk van elkaar uitgewerkt kunnen worden, en door verschillende partijen.

Drempelwaarde m.e.r.

Volgens regelgeving moet de ontwikkeling van een gebied vanaf een bepaald volume, de zogenaamde drempelwaarde, door middel van een m.e.r. getoetst worden om te beoordelen of de ontwikkeling geen negatief effect zal hebben op de omgeving. Onder de drempelwaarde is dus geen totaal m.e.r. nodig en kan de ontwikkeling, of delen van de ontwikkeling, separaat beschouwd worden met een vormvrije m.e.r.

De voorgenomen activiteit en de drempelwaarden hiervoor het besluit zijn opgenomen in de D-lijst van het Besluit milieueffectrapportage onder categorie D 11.2 “De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen”. Deze stellen dat een m.e.r. benodigd in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

- 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer
- 2°. een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of
- 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

De oppervlakte van het gebied is veel kleiner dan gesteld onder het eerste punt.

In onderstaande tabel is een overzicht weergegeven van het aantal vierkante meters volume en het gepland aantal woningen wat in het Stationsgebied Zuid wordt toegevoegd (District-E, Lichthoven Fase 1 en Lichthoven Fase 2 / EDGE Eindhoven). Als de tabel wordt vergeleken met drempelwaarden dan blijkt dat er geen volledige m.e.r. voor het gebied gemaakt hoeft te worden.

	kantoren m2bvo	horeca/ detailhandel m2bvo	hotel/ shortstay eenheid	wonen eenheid
District E	12.515	3.870	396	510
Kavel A	13.650	500	-	-
Kavel B	-	-	400	-
Kavel C+D	-	1.000	-	250

Fase 2	27.500	500	-	300
Fietsenstalling	-	-	-	-
Totaal (afgerond)	53.700	5.900	800	1.100

Tabel: maximaal scenario

Onafhankelijke projecten

De ontwikkelingen op District E, Lichthoven fase 1 en Lichthoven fase 2 kunnen als separate projecten gezien worden omdat samenhang in de zin van ruimtelijke procedures betekend dat er sprake moet zijn een afhankelijkheidsrelatie tussen projecten onderling. Dit is niet het geval, en daarom zijn het niet-samenhangende projecten. EDGE Eindhoven kan immers gerealiseerd worden zonder dat de overige projecten worden gerealiseerd. Uiteraard is door gemeente wel vooraf het parkeer- en verkeersbeleid voor het gebied bepaald en is dit geborgd in het bestemmingsplan per locatie en daarmee voor het gebied.

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Voor EDGE Eindhoven heeft er een beoordeling van de milieueffecten plaatsgevonden door middel van een vormvrije m.e.r.-beoordeling, hiermee wordt onderzocht in hoeverre er belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden als gevolg van de voorgenomen activiteit. Op basis van de m.e.r.-beoordeling besluit het bevoegd gezag, de gemeente Eindhoven, of alsnog een volledige m.e.r. procedure moet worden doorlopen en een m.e.r. moet worden doorlopen. De gemeente Eindhoven legt dit vast in een m.e.r.-beoordelingsbesluit.

Vormvrije m.e.r.-beoordeling inzake cumulatie

Voor het totale stationsgebied is een cumulatienota opgesteld. (zie 3.2.1)

In paragraaf 3.11 van de m.e.r.-beoordeling Lichthoven fase 2 zijn ook de mogelijke cumulatieve aspecten beschouwd. Op de thema's verkeer, parkeren, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en stikstof heeft hiervoor een beoordeling plaatsgevonden. Cumulatie van milieueffecten van EDGE Eindhoven (Lichthoven fase 2) en de projecten waar sprake is van wellicht enigerlei mate van samenhang (Lichthoven fase 1; zie paragraaf 2.3) treden vooral op als gevolg van een toename van autoverkeer van de gezamenlijke ontwikkelingen. Deze zijn met verkeersmaatregelen te mitigeren om zo te voorkomen dat het omliggend gebied nadelig beïnvloed wordt. Op de overige milieuaspecten is sprake van inwaartse effecten (bijvoorbeeld railverkeerlawaaai richting de te ontwikkelen woningen) of heel lokale effecten (bijvoorbeeld bodemingrepen die tot een andere bodemkwaliteit leiden of de waterberging die lokaal gerealiseerd moet worden.

In onderstaande tabel wordt omschreven welke mitigerende maatregelen benodigd zijn. De belangrijkste punten zijn:

- Voor geluid is door ontwikkelaar een hogere waarde aanvraag gedaan welke past binnen de geldende wet- en regelgeving. In lijn daarmee voorziet de ontwikkelaar in mitigerende maatregelen zoals het doof uitvoeren van de relevante gevels. Zie ook bijlage 4 van de m.e.r.-beoordeling. Overigens zijn alleen de toekomstige bewoners hierbij uiteindelijk belanghebbend, voor de omgeving werkt de ontwikkeling als een geluidsbuffer tussen het spoor en de wijk.
- Voor externe veiligheid geldt dat het groepsrisico licht toeneemt. De toename valt binnen de geldende wet- en regelgeving en is voor gemeente akkoord. Ontwikkelaar voorziet in de in wet- en regelgeving vereiste maatregelen. Zie Bijlage 11 "Onderzoek EV 24 november 2020" bij het bestemmingsplan voor een uitgebreide omschrijving. Ook hier geldt dat in wezen alleen de gebruikers van de ontwikkeling belanghebbend zijn.
- Voor Niet Gesprongen Explosieven (NGE): de locatie is verdacht voor NGE's. Voor start bouw wordt er aanvullende onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van NGE's door een specialist. Zij zullen door middel van radiografie en voorprikken de bodem onderzoeken of er daadwerkelijke NGE's aanwezig zijn. Indien deze aanwezig blijken te zijn, zullen deze door specialisten verwijderd worden

volgens hiervoor geëigende werkmethoden. Er bestaat geen risico voor reclamanten en het is geen beperking voor het bestemmingsplan.

- Verkeer: De ontwikkelplannen van het Stationsgebied bevatten tevens een pakket aan (infrastructurele) maatregelen, waardoor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling in en om het gebied ook in de toekomst gewaarborgd zal worden. Zie tevens paragraaf 2.2. van dit document.

Aspect	Effect ten opzichte van huidige situatie?	Sprake van onaanvaardbare gevolgen voor het milieu?
Verkeer en parkeren	Er doen zich geen verkeerskundige knelpunten voor als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling.	Nee
Luchtkwaliteit en stikstofdepositie	Door het voorgenomen plan vinden geen risico's op overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit plaats. De meest recente AERIUS-berekening (5 februari 2020) laat zien dat er in de gebruiksfase en aanlegfase sprake is van een stikstofdepositiebijdrage kleiner dan 0,00 mol/ha/jaar.	Nee
Geluid	Als gevolg van een toename geluidshinder bij meerdere woningen, door de verkeersaantrekkende werking en ten gevolge van het spoorweglawaai, is er sprake van een negatief effect.	Nee, ten behoeve van het spoorweglawaai worden mitigerende maatregelen genomen zoals het doof uitvoeren van de oostgevel. Voor de woningen wordt een hogere waarde aanvraag gedaan.
Trillingen en laagfrequent geluid	Op basis van de gemeten waarden wordt geconcludeerd dat het ontwerp naar verwachting voldoet aan de streefwaarden in de SBR richtlijnen. Op basis van de gemeten waarden wordt geconcludeerd dat er geen sprake is van een herkenbaar laagfrequent geluid, waardoor dit geen invloed heeft op het voornemen.	Nee
Ecologie	Effecten op beschermde soorten worden uitgesloten. Als gevolg van de aanleg- en realisatiefase van Edge Eindhoven kunnen significante negatieve effecten op Natura 2000 gebieden Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux en Strabrechtse Heide & Beuven worden uitgesloten. Ook een eventueel tijdelijke bijdrage van 0,00 tot 0,01 mol N/ha/jaar als gevolg van de realisatie van het project Edge Eindhoven leidt zeker niet tot significant negatieve gevolgen op de natuurlijke kenmerken van voornoemde Natura 2000-gebieden en de bijbehorende instandhoudingsdoelen.	Nee
Externe veiligheid	Ter plaatse van de planlocatie wordt voor alle beschouwde risicobronnen voldaan aan het plaatsgebonden risico (PR). Het groepsrisico neemt licht toe.	Nee, het groepsrisico wordt verantwoord door de gemeente Eindhoven.

Aspect	Effect ten opzichte van huidige situatie?	Sprake van onaanvaardbare gevolgen voor het milieu?
Bodem en water	Op basis van de bovenstaande resultaten uit het verkennend bodemonderzoek worden er geen milieuhygiënische belemmeringen geconstateerd voor de realisatie van het voornemen. De toename van verharding wordt gecompenseerd. Het plan heeft geen effect op de waterkwaliteit en het plan zal niet tot overlast zorgen bij extreme regenbuien	Nee
Archeologie en cultuurhistorische waarden	Er worden geen negatieve effecten verwacht op archeologische en cultuurhistorische waarden.	Nee
NGE	De locatie is verdacht op het voorkomen van niet gesprongen explosieven. Hiertoe dienen maatregelen genomen te worden alvorens de grond bouwrijp wordt gemaakt.	Nee, met de te nemen maatregelen worden negatieve effecten niet verwacht.
Windhinder	Voor het thema windhinder treedt geen verslechtering op ten opzichte van de huidige situatie.	Nee
Cumulatie	Er is bij cumulatief sprake van enige nadelige gevolgen voor het milieu. Deze zijn met maatregelen te mitigeren.	Nee

Fuutlaan in m.e.r.-beoordeling

Zoals al aangegeven zijn in de m.e.r.-beoordeling voor het project de effecten van de stedenbouwkundige ontwikkeling van EDGE Eindhoven in beeld gebracht voor een groot aantal milieuaspecten. Bij het in beeld brengen van de effecten is niet alleen gekeken naar mogelijke effecten ter hoogte van het plangebied, maar ook naar effecten die daarbuiten kunnen optreden. Dit vormt het zogenaamde studiegebied. De omvang van een studiegebied verschilt per milieuaspect. Zo reiken effecten op archeologie bijvoorbeeld minder verder dan effecten als gevolg een verkeer aantrekkende werking (en daarmee gepaard gaande geluidshinder of afname van de luchtkwaliteit). In het kader van de m.e.r.-beoordeling voor EDGE Eindhoven is met behulp van de onderliggende onderzoeken ook gekeken naar effecten ter hoogte van het omliggende wegennet, waaronder de Fuutlaan. De Fuutlaan maakt daarmee onderdeel uit van het uitgevoerde onderzoek. Op basis van onderzoeken en het door de provincie vastgestelde 'BrabantBrede ModelAanpak' (BBMA) (www.bbma.brabant.nl) is te verwachten dat circa 75% van het verkeer vanaf de Stationsweg van- en naar het centrum zal rijden via de Vestdijk of de Vestdijktunnel. 25% van het verkeer zal vanaf de Stationsweg over de Fuutlaan of de Parklaan rijden.

3 Samenvatting en reactie Zienswijzen Lichthoven fase 2 (EDGE Eindhoven)

3.1 Bewoners Fuutlaan

3.1.1 Verkeerssituatie Fuutlaan

Al jaren geeft de verkeerssituatie op de Fuutlaan, maar ook op omliggende doorgaande straten in het Villapark, overlast aan de bewoners. Over de verkeerssituatie op de Fuutlaan zijn verschillende gesprekken met de gemeente gevoerd en hebben we verschillende brieven naar de gemeente hierover gestuurd. We herhalen en handhaven de belangrijkste punten:

- het zware vrachtverkeer dat stelselmatig gebruik maakt van de Fuutlaan van en naar het bedrijventerrein op het NS-terrein (o.a. Bemotrans, en recent Picnic en Opvallers) en het vrachtverkeer van en naar het centrum (o.a. leveranciers Student Hotel, Europcar) hetgeen trillingen en schade veroorzaakt aan de woningen;
- de beperkte breedte van de Fuutlaan en de daarmee samenhangende risico's voor weggebruikers en geparkeerde auto's;
- de structurele overschrijding van de maximum snelheid (30 km/u) door het gemotoriseerd wegverkeer met alle risico's van dien;
- de gebrekkige voorzieningen voor kwetsbare weggebruikers, vooral fietsers.

Reactie:

Wij hebben uw brieven en zienswijzen ontvangen en wij zijn bekend met uw zorgen. Gemeente is volop bezig met het vinden van oplossingen voor de lange en korte termijn, waarbij dit nader met u zullen afstemmen in het Comité Fuutlaan. Zie ook paragraaf 2.2 voor een nadere toelichting hierop.

Korte termijn

Op dit moment is de Fuutlaan een woonstraat waar 30 kilometer per uur mag worden gereden. De straat is in slechte staat. In praktijk wordt vaak te hard gereden en de Fuutlaan wordt veel gebruikt door vrachtwagens. Op korte termijn zijn veiligheid verhogende en verkeer remmende maatregelen genomen door het realiseren van een wegversmalling, en de weg is verbeterd. Daarnaast zal de Fuutlaan zo worden ingericht dat deze weg niet structureel verder zal worden belast. Tijdens de bouwfase van zal de Fuutlaan volledig ontzien worden van bouwverkeer.

Lange termijn

Het college van burgemeester en wethouders (B&W) is in overleg met Comité Fuutlaan over zowel kortetermijnmaatregelen als het perspectief op langere termijn. Het in April 2020 vastgestelde 'Ontwikkelperspectief Centrum Eindhoven 2040' omvat de ontwikkeling van een autoluw groen centrumhart. Een belangrijke randvoorwaarde daarvoor is het stadsproject Ring en Radialen. Dit plan zet in op een goede auto-ontsluiting via de Ring en een achttal belangrijke radialen. De Fuutlaan is benoemd als een van die belangrijke radiale inprikkers en opgenomen in het eerste pakket uit te voeren maatregelen (2020-2025). Er wordt momenteel gewerkt aan een schetsontwerp en kostenindicatie op basis waarvan het college een besluit kan nemen voor verder planvorming en financiering. Stakeholders en belanghebbenden zullen bij deze verkenning worden betrokken. Het comité Fuutlaan is hier ook bij betrokken.

Toename verkeer

De toename van verkeer op de Fuutlaan staat beschreven in paragraaf 2.2.

3.1.2 Trillinghinder Fuutlaan

Recent is uit een onderzoek van de gemeente Eindhoven (rapport Trilling onderzoek Fuutlaan Eindhoven als gevolg van verkeer; kans op hinder (SBR richtlijn B), 22 oktober 2019) naar voren gekomen dat er (onaanvaardbare) trilling overlast is in de huizen aan de Fuutlaan.

Reactie

Het trillingsonderzoek heeft veel inzicht gegeven in de oorzaken van de hinder welke u ondervindt. De trillinghinder in de woningen ten gevolge van het verkeer over de Fuutlaan wordt geheel bepaald door zwaar- en middelzwaar verkeer (veroorzaakt door vrachtwagens en busjes). Het lichte verkeer (zoals personenauto's) is volgens het onderzoek niet relevant voor het bepalen van de trillingen in de woningen.

Aangezien het bestemmingsplan Lichthoven Fase 2 alleen personenauto's en geen middelzwaar of zwaar verkeer toevoegt aan de Fuutlaan is er geen aanvullend effect voor het aspect trillingen in de woningen aan de Fuutlaan te verwachten in de definitieve situatie (na realisatie van EDGE Eindhoven). Het effect van het bestemmingsplan Lichthoven fase 2 heeft hiermee geen invloed op het aspect trillingen. Vanuit het aspect trillingen is het derhalve niet noodzakelijk om een overkoepelend m.e.r.-onderzoek uit te voeren met een grotere scope dan het bestemmingsplan Lichthoven fase 2.

Waar gemeente momenteel veel aandacht aan geeft met het bouwlogistiek plan dat ontwikkeld wordt voor het Stationsgebied, is dat bouwverkeer niet over de Fuutlaan zal gaan rijden. Om dit in goede banen te leiden is in samenspraak tussen de gemeente en de directe omgeving een regiegroep opgericht hiervoor. Zie ook paragraaf 3.1.1.

3.1.3 Luchtkwaliteit Fuutlaan

De bouw van Lichthoven Fase 2 / EDGE Eindhoven heeft ongetwijfeld consequenties voor de luchtkwaliteit in deze kinderrijke buurt.

Reactie

De Wet milieubeheer (Wm) biedt grondslagen voor de onderbouwing dat een plan voldoet aan de wet-en regelgeving voor luchtkwaliteit.

Voor de bouwfase geldt dat de grootste uitstoot (van mobiele werktuigen) plaatsvindt op een afgezet terrein, waardoor de uitlaatgassen uitsluitend verdund in openbaar gebied terecht komen. Bovendien maakt het verkeer dat van en naar de bouwplaats rijdt, slechts een klein deel uit van het totale verkeer in de stad. Daarmee hoeft niet te worden gevreesd worden van een aantasting van de leefomgeving van omwonenden.

Voor dit project is in 2019 een quickscan uitgevoerd naar de gebruiksfase, waaruit blijkt dat de concentraties in de omgeving van het project maximaal 0,04 µg/m³ toenemen voor NO₂ en maximaal 0,02 µg/m³ toenemen voor PM₁₀. Deze toenames zijn voor lucht 'niet in betekenende mate', zoals gesteld in art 5.16 lid 1 sub c van de Wm. Het project voldoet daarmee aan de wettelijk vereiste luchtkwaliteit.

Echter, er is ook een sterk dalende trend te zien van jaargemiddelde NO₂-concentratie en in 2025 is de maximale NO₂-concentratie nog maar 28,9 µg/m³. Aangezien de projecten niet voor 2021 gerealiseerd zullen zijn, zullen ze naar verwachting gezamenlijk niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden.

Het realiseren van de Fuutlaan als radiaal is een project op zich, hiervan kan op dit moment nog niet bepaald worden wat het effect zal zijn op de luchtkwaliteit. Zie ook de beantwoording in zienswijze 3.1.1. en de toelichting in paragraaf 2.2.

3.1.4 M.e.r.-beoordeling

Onze conclusie is dat een volwaardige m.e.r.-procedure noodzakelijk is vanwege belangrijke nadelige gevolgen op het milieu, waaronder het verkeer, trillingen en luchtverontreiniging.

Reactie

De gemeente heeft het Stationsgebied in 2011 weloverwogen en integraal laten beschouwen en daaruit volgde dat het gebied geschikt is om in delen te kunnen ontwikkelen. De belangrijkste redenen hiervoor is dat de drempelwaarde voor een volledige m.e.r. niet gehaald wordt, en dat dat de verschillende locaties (District E,

Lichthoven fase 1 en Lichthoven fase 2) onafhankelijk van elkaar uitgewerkt kunnen worden, en door verschillende partijen. In paragraaf 2.3.2 is een uitgebreide motivatie toegevoegd over dit punt.

3.1.5 Verkeersbewegingen en parkeerdruk

In de m.e.r.-beoordeling wordt gesproken over 943 en 778 extra verkeersbewegingen per etmaal. In deze berekeningen wordt geen onderscheid gemaakt tussen normaal en zwaar verkeer, terwijl dat belangrijk is voor de overlast en de risico's voor de bewoners...

-

Wij achten de uitgangspunten voor het aantal parkeerplaatsen in de berekening niet realistisch.

-

Consequentie daarvan is dat de parkeerdruk in de omgeving, waaronder de Fuutlaan, opnieuw, onevenredig en onaanvaardbaar zal toenemen.

Reactie

Toename verkeersbewegingen

Door Royal Haskoning DHV is een onderzoek uitgevoerd waarin het verkeersgenererend effect van EDGE Eindhoven is onderzocht (Notitie verkeer en parkeren, bijlage 1 bij de m.e.r.-rapportage). Er zijn twee mogelijke scenario's voor de ontwikkeling van het verkeer meegenomen in het onderzoek. In het eerste scenario worden 315 parkeerplaatsen gerealiseerd, in het tweede scenario worden 235 parkeerplaatsen gerealiseerd.

Ten gevolge van deze aantallen is de verhoging van verkeersbewegingen volgens het rapport 301 respectievelijk 136 per dag, niet de in de zienswijze veronderstelde toenames van 943 respectievelijk 778 verkeersbewegingen. Op basis van het BBMA betekent dit dat er $301 * 25\% = 75$ verkeersbewegingen per dag (heen en terug) respectievelijk $136 * 25\% = 34$ verkeersbewegingen per dag in oostelijke richting ontstaan. Dit is slechts een kleine toename.

De berekeningen gaan inderdaad uit van normaal verkeer en niet van zwaar verkeer, omdat in het plangebied alleen wordt voorzien in parkeren voor licht verkeer. In het verkeersplan zoals benoemd in paragraaf 2.2 zal zwaar verkeer via de Stationsweg gaan rijden.

Zie voor een nadere toelichting hierop paragraaf 2.2 van dit document.

Aantal parkeerplaatsen versus parkeerdruk

Een schaalsprong en kwaliteitssprong van het centrumgebied is alleen mogelijk als het gepaard gaat met een mobiliteitstransitie. Dit wil zeggen dat het noodzakelijk is dat het aantal verplaatsingen te voet en het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer substantieel stijgt en het autogebruik daalt. Ook krijgen verschillende vormen van deelmobiliteit de ruimte. Aan de rand van de stad en bij de Ring worden overstapmogelijkheden aangeboden. Zo blijft Eindhoven binnen de Ring goed bereikbaar, én blijft het aantrekkelijk als woonlocatie, om te werken, én te recreëren: een gezonde mix van functies die passen bij een bloeiende binnenstadseconomie.

De aantallen parkeerplaatsen in project EDGE Eindhoven betreffen de maximaal toegestane aantallen voor Lichthoven fase 2 conform gemeentebestuur. Gemeente verwacht geen zwaardere parkeerdruk in de naastgelegen wijk op basis van het in 2019 uitgevoerde parkeerdrukonderzoek naar het openbaar parkeren. Uit dit parkeerdrukonderzoek blijkt dat er voldoende capaciteit in het gebied is om in de parkeervraag te voorzien. De parkeerdruk is op het drukste moment gedurende de week per gebied niet hoger dan 52%. Dit is relatief laag in vergelijking met andere (middel)grote steden.

Zie voor een nadere toelichting hierop paragraaf 2.2 van dit document.

3.1.6 Samenhang

Er is wel een samenhang tussen de verschillende bouwprojecten. Wij achten het noodzakelijk datvoor de start van het eerste project (waarschijnlijk Lichthoven fase 1(A)) een overkoepelend milieueffectrapport wordt gemaakt en concreet onderzoek wordt gedaan naar trillings- en geluidshinder aan en rondom de Fuutlaan

Reactie

De ontwikkelingen op District E, Lichthoven fase 1 en Lichthoven fase 2 kunnen als separate projecten gezien worden omdat samenhang in de zin van ruimtelijke procedures betekend dat er sprake moet zijn een afhankelijkheidsrelatie tussen projecten onderling. Dit is niet het geval, en daarom zijn het niet-samenhangende projecten. EDGE Eindhoven kan immers gerealiseerd worden zonder dat de overige projecten worden gerealiseerd. Uiteraard is door gemeente wel vooraf het parkeer- en verkeersbeleid voor het gebied bepaald en is dit geborgd in het bestemmingsplan per locatie en daarmee voor het gebied. In paragraaf 2.3 wordt de samenhang tussen de verschillende (bouw)projecten uitgebreid gemotiveerd.

3.1.7 Projectgroep Fuutlaan

Het onderzoek van de projectgroep Fuutlaan is een essentieel onderdeel van een milieueffectrapport. Of als een dergelijke projectgroep niet van start gaat een gedegen onderbouwing door middel van een verkeerscirculatieplan voor het hele gebied rondom het Station, inclusief de Fuutlaan.

Reactie

De gemeente is inderdaad met de projectgroep Fuutlaan in overleg, en de hieruit volgende afspraken over de verkeersvoorzieningen ter plekke worden meegenomen in de uitwerking van het Ontwikkelperspectief 2040, zie ook de beantwoording onder punt 3.1.1. en paragraaf 2.2 van dit document.

Het bestemmingsplan is echter het planologisch en juridisch kader dat nodig is voordat gebouwd kan worden in het plangebied. De m.e.r.-beoordeling toont aan dat de bouw van EDGE Eindhoven uitvoerbaar is binnen de huidige infrastructuur. Voor het bestemmingsplan is de haalbaarheid van het plan voldoende aangetoond in relatie tot de bestaande infrastructuur.

Er is een BLVC plan voor de tijdelijke situatie, waar onder andere gestudeerd is op een bouwlogistiek plan en tijdelijke inrichting. BLVC staat voor Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie. Als tweede is er ook een regiegroep opgezet, met vertegenwoordigers vanuit o.a. de Fuutlaan om deze tijdelijke inrichting verder te bespreken en af te stemmen op alle functies en belangen in de directe omgeving.

3.1.8 Zichthinder en lichthinder

Andere bezwaren tegen de voorgenomen plannen van de Gemeente in het Stationsgebied, waaronder District E, Lichthoven fase 1 (A) en Lichthoven fase 2, zijn dat de realisatie van die plannen leiden tot lichthinder en zichthinder door de hoogte van de te realiseren gebouwen.

Reactie

Zichthinder

De afstand vanaf de woning(en) gelegen aan de Fuutlaan waar reclamanten wonen tot aan EDGE Eindhoven bedraagt ten minste 250 meter; het gebouw staat dus niet tegenover de woningen. Het uitzicht vanaf deze woningen wordt daarom niet bepaald door EDGE Eindhoven of andere ontwikkelingen in Stationsgebied Zuid. Bij afweging van de betrokken belangen menen wij dat wij ons in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de aantasting van de privacy en het uitzicht niet zodanig is en dat er geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Lichthinder

Er zal ten gevolge van project EDGE Eindhoven geen lichthinder (of schaduwvorming) optreden ter plaatse van de woningen van reclamant ten gevolge van de grote afstand tussen woningen en EDGE Eindhoven. NB: de gevels van EDGE Eindhoven worden vlak uitgevoerd (niet hol) waardoor concentratie van zonlicht op een specifiek punt niet zal optreden. Hierdoor zal er ook geen hinder van gevelreflecties optreden bij reclamant.

Er is vanwege de oriëntatie van EDGE Eindhoven geen schaduw als gevolg van de nieuwe gebouwen te verwachten op de gevels van deze bestaande woningen.

3.1.9 Beschermd stadsgezicht

De Gemeente lijkt daarbij bovendien te miskennen dat de Fuutlaan onderdeel uitmaakt van het beschermde stadsgezicht; in ieder geval lijkt daarmee in de plannen geen rekening te worden gehouden.

Reactie

De dubbelbestemming beschermd stadgezicht geldt alleen voor het belendende bestemmingsplan Tongelre Binnen de Ring en niet direct voor Lichthoven fase 2. In het voorontwerp bestemmingsplan Tongelre Binnen de Ring (2020) is het volgende opgenomen:

“Het Villapark is een parkachtige buurt met een mix van huur- en koopwoningen met bewoning door vooral gezinnen en tweepersoonshuishoudens. De meeste woningen zijn gebouwd voor 1945. Kenmerkend voor de buurt zijn de grote hoeveelheid monumentale panden en de prachtige privétuinen die naast het openbare groen de buurt een groene uitstraling geven. Uitgangspunt voor het villapark is behoud van de woonfunctie en tegengaan van het zakelijk gebruik van panden in de kantoor sfeer. In het verleden zijn veel villa's omgezet in een kantoorfunctie en zijn ten behoeve van deze functie ten koste van de tuinen bebouwing en parkeervoorzieningen gerealiseerd. Indien hieraan geen halt wordt toegevoegd zal aan de cultuurhistorische waarde van het gebied verder afbreuk worden gedaan. Het beleid zoals dat is opgenomen in het thans nog vigerend bestemmingsplan Eindhoven binnen de ring en de Algemene leefmilieuverordening Eindhoven is er op gericht verdere verzakelijking van het gebied tegen te gaan”

De ontwikkeling van Lichthoven is niet in strijd met de beleidslijn dat de woonfunctie in het Villapark behouden dient te blijven. Lichthoven maakt immers geen onderdeel uit van het Villapark. Lichthoven maakt onderdeel uit van het stationsgebied. Voor het stationsgebied is een supervisor aangesteld die zowel ziet op de samen binnen het stationsgebied als op de stedenbouwkundige samenhang met de omgeving.

Voor Lichthoven fase 2 specifiek is in het Ontwikkeldkader 2019 bepaald dat de woontoren aan de Dommel een hoogteaccent vormt op de kop van het ensemble, maar dat de woontoren ook een referentie heeft naar de bestaande stedelijke maat door middel van een terug liggende gevel op de 8e en 9e verdieping; hiermee sluit het gebouw aan op het huidige straatprofiel van de Stationsweg.

De ontwikkeling van Lichthoven Fase 2 heeft daarmee ook geen indirect invloed op een eventueel verdere verzakelijking van het Villapark en verstoring van de landschappelijke kwaliteit.

3.1.10 Planschade

Tevens houden wij de gemeente aansprakelijk voor (plan)schade die voortvloeit uit besluiten die onze leefomgeving en de waarde van onze onroerende zaken negatief aantasten.

Reactie

De gemeente probeert met haar beleid rekening te houden met ieders belangen. Mocht u van mening zijn dat de aanpassing van het bestemmingsplan leidt tot waardevermindering van uw onroerende zaak, dan kunt u een aanvraag voor een tegemoetkoming in planschade indienen. Dat kan pas nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is. Zo'n aanvraag wordt in een aparte procedure afgehandeld. Meer informatie over planschade kunt u vinden op onze website: <https://www.eindhoven.nl/bouwen/grond-en-vastgoed/bestemmingsplannen-ruimtelijke-plannen/vergoeding-bij-planschade>

Na inwerkingtreding van de Omgevingswet (nu nog gepland d.d. 01-01-2022) gelden andere regels ten aanzien van planschade (onder die nieuwe wet wordt planschade 'nadeelcompensatie' genoemd). Kort samengevat kan dan pas een aanvraag om nadeelcompensatie worden gevraagd (1) na inwerkingtreding van het besluit (omgevingsplan of omgevingsvergunning), (2) na kennisgeving van het bevoegd gezag van een melding of informatie, of (3) indien de activiteit vergunningsvrij is, na de start van de activiteit.

Conclusie

De zienswijze leidt tot niet aanpassing het bestemmingsplan. De zienswijze wordt ongegrond geacht.

3.2 Bibitor

3.2.1 Entree Zuidoost ondergrondse fietsenstalling Stationsplein

Onder het Stationsplein is een grote ondergrondse fietsenstalling beoogd. Bibitor heeft de nodige bezwaren tegen de ondergrondse fietsenstalling en met name tegen de entree 'Zuidoost'.

Reactie

Wij begrijpen dat u liever zou zien dat de entree van de fietsenstalling anders gepositioneerd wordt. Dit bestemmingsplan heeft echter geen betrekking op de realisatie van de fietsenstalling, maar op Lichthoven fase 2; de entree zuidoost valt dan ook buiten het plangebied van Lichthoven fase 2. Het is ook niet mogelijk om in het bestemmingsplan van Lichthoven fase 2 aanpassingen op te nemen die maken dat er voor een andere oplossing wordt gekozen bij de ondergrondse fietsenstalling op het Stationsplein.

3.2.2 Vergroten fietsenstalling Lichthoven fase 1 blok A

Als meer stallingsplaatsen onder gebouw A gerealiseerd worden kan de druk op de naastgelegen parkeerkelder onder het Stationsplein verminderd worden.

Reactie

Het is niet mogelijk om in het bestemmingsplan van Lichthoven fase 2 aanpassingen op te nemen die maken dat er voor een andere oplossing wordt gekozen bij de ondergrondse fietsenstalling onder District E of onder Lichthoven fase 1. Afwegingen over de fietsenstalling onder District E of onder Lichthoven fase 1 wordt gemaakt in het kader van de procedures voor die bestemmingsplannen en niet in het kader van Lichthoven fase 2.

3.2.3 Toevoegen ondergrondse fietsenstalling Lichthoven fase 2

Blijkens de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan Lichthoven fase 2 wordt onder het gebouw EDGE geen ondergrondse fietsenkelder aangelegd.

Reactie

De toelichting maakt geen melding over het wel of niet toepassen van een ondergrondse fietsenstalling maar beschrijft dat het bouwplan op eigen terrein voorziet in 610 plekken voor de kantoren en 438 voor de woningen. Ter bevestiging: dit wordt inderdaad voorzien door middel van een ondergrondse fietsenstalling. Daarnaast worden er 36 bezoekersplekken gerealiseerd in de plint van de woontoren. Met bovenstaande maatregelen wordt voldaan aan de normen voor fietsparkeren.

Met het voldoen aan de norm kan voor het onderhavig plan in voldoende mate in de parkeerbehoefte worden voorzien. Bij de andere plannen zal ter plaatse in de (fiets)parkeerbehoefte moeten worden voorzien. Zie ook paragraaf 2.2. voor een toelichting hierop.

3.2.4 Verplaatsen toegang fietsparkeren District E.

Bibitor wenst de toegangen tot fietsenstalling van District E te laten verplaatsen door de fietsenstalling onder bouwdeel A van het ontwerpbestemmingsplan Lichthoven fase 1 te vergroten en in het ontwerpbestemmingsplan Lichthoven fase 2 een extra fietsenstalling op te nemen.

Reactie

De fietsenstalling onder fase 2 is reeds voorzien, zie toelichting onder onderdeel 3.2.2 en 3.2.3.. Het is niet mogelijk om bijvoorbeeld in het bestemmingsplan van Lichthoven fase 2 aanpassingen op te nemen die maken dat er voor een andere oplossing wordt gekozen bij de ondergrondse fietsenstalling onder District E of onder Lichthoven fase 1. Afwegingen over de fietsenstalling onder District E of onder Lichthoven fase 1 wordt gemaakt in het kader van de procedures voor die bestemmingsplannen en niet in het kader van Lichthoven fase 2.

3.2.5 Externe veiligheid

Bibitor stelt dat de conclusie in de plantoelichting onvoldoende gemotiveerd is en dat onvoldoende is aangetoond dat de externe veiligheid geen belemmering vormt voor het planvoornemen.

Reactie

Zowel in de m.e.r.-beoordeling als in het bestemmingsplan is voor Lichthoven fase 2 ingegaan op externe veiligheid. De toename van het groepsrisico komt doordat er nieuwe groepen personen dicht bij het spoor komen te wonen/werken, niet doordat de risico's op het spoor groter worden. Hiervoor zijn een aantal gebouwmaatregelen doorgevoerd in het ontwerp, zie tabel 5 en 6 in de rapportage Externe Veiligheid (bijlage 11 van het bestemmingsplan). Gemeente en Veiligheidsregio Zuid-Oost Brabant hebben dit ontwerp reeds getoetst en akkoord bevonden. De nieuwbouw van EDGE Eindhoven zal zorgen voor een afscherming van bestaande gebouwen tegen eventuele incidenten op het spoor.

Toelichting

De bijdrage van het plan aan het groepsrisico is minimaal vergeleken met de ontwikkeling van District E en de omgeving van de planlocatie. Het plan is zodanig van opzet dat 's nachts, wanneer de meeste treinen met geklasseerde stoffen langsrijden, de grootste populatiedichtheid zo ver mogelijk van het spoor ligt. In die zin is de locatie geoptimaliseerd ten opzichte van het groepsrisico omdat de woontoren van EDGE Eindhoven zo ver mogelijk van het spoor is geplaatst als mogelijk is binnen het plangebied.

Voor de risicobronnen wordt voldaan aan de grenswaarde van het plaatsgebonden risico. Langs het spoor geldt bovendien een plasbrandaandachtsgebied (PAG) van 30 meter, maar de gebouwen op de planlocatie liggen buiten deze PAG. Het groepsrisico als gevolg van transporten van geklasseerde stoffen over het spoor is hoog door aanwezigheid in de omgeving en neemt toe van 9,2 keer de oriëntatiewaarde naar 9,3 keer de oriëntatiewaarde.

Eventuele maatregelen aan de bron betreffen het terugbrengen van het verkeer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Een afname valt hier op korte termijn niet te verwachten. De maatregelen die planologisch nodig zijn, zijn geborgd in het bestemmingsplan. De maatregelen die niet in de regels van het bestemmingsplan zijn opgenomen, zoals de brandwerendheid van de gevel, vluchtroutes, bluswatervoorziening en ventilatiesysteem en dergelijke zijn in het Bouwbesluit geregeld.

De externe risico's van het emplacement en de opslagen op het universiteitscomplex zijn beperkt, vanwege de afstanden tot de planlocatie. Alleen een gifwolk kan voor een extern risico zorgen en daarvoor is men inpanning beschermd. Bovendien wordt het emplacement Eindhoven zelden gebruikt voor geklasseerde stoffen.

Gemeente voorziet bovendien in een calamiteitenroute langs het spoor. Hulpdiensten kunnen langs het spoor rijden, zodat het spoor voldoende bereikbaar voor hen blijft. Daarnaast zorgt ontwikkelaar voor een aanvullende vluchtweg over haar terrein.

Over het algemeen worden regels over bouwen en brandveiligheid alleen gesteld door een toetsing aan het Bouwbesluit. Juist omdat het voor dit plan belangrijk is dat er ook aanvullende maatregelen worden genomen, zijn deze aanvullende maatregelen opgenomen in de regels van het bestemmingsplan. Ontwikkelaar voorziet in de in wet- en regelgeving en in het bestemmingsplan vereiste maatregelen.

3.2.6 Stikstof

Voor wat betreft de verkeersgeneratie door de planontwikkeling in District-E en Lichthoven fases 1 en 2 wordt verwezen naar de punten 14 t/m 16 van de zienswijze van 31 maart 2020.

Reactie

Conform de Wet natuurbescherming (Wnb) dient bij activiteiten getoetst te worden of binnen nabijgelegen Natura 2000-gebieden significant negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie kunnen optreden.

Gebruiksfasen

De stikstofdepositieberekeningen zijn uitgevoerd met AERIUS Calculator (versie 2020). Op basis van de AERIUS berekeningen (ook geactualiseerd naar aanleiding van de uitspraak van 20 januari 2020) de emissies als gevolg van de toekomstige gebruiksfase (beoogde situatie) geen stikstofdepositiebijdrage met zich mee brengen van meer dan 0,00 mol/ha/jaar. Hiermee zijn voor de beoogde situatie significant negatieve effecten op de natuurwaarden van de omliggende Natura 2000-gebieden ten gevolge van de beoogde ontwikkeling uitgesloten. De beoogde situatie kan conform stap 1 van de Beslisboom Toestemming-verlening stikstofdepositie doorgang vinden.

Tijdelijke fase

Uit de berekeningen kan worden geconcludeerd dat de emissies als gevolg van de bouwwerkzaamheden een stikstofdepositiebijdrage geven van 0,02 mol/ha/jaar als er gebruik wordt gemaakt van stage IV materieel en indien het volle jaar gebouwd wordt. De tijdelijke bijdrage van 0,02 mol/ha/jr valt onder stap 3 van de Beslisboom Toestemmingverlening stikstofdepositie bij nieuwe activiteiten Ministerie BZK. Bij stap 3 wordt afgewogen of de stikstofbijdrage een significant negatieve effecten heeft. Gezien de gedane aanvraag tot vergunningverlening menen wij dat de raad zich in redelijkheid op het standpunt kan stellen dat de Wnb op voorhand niet aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat.

In de Handreiking Voortoets Stikstof (Bij12, februari 2021) wordt voor het afwegen van deposities ten gevolge van mobiele werktuigen een vuistregel meegegeven. Hierbij staat centraal dat mobiele werktuigen al sinds de inwerkingtreding van de gebiedsbescherming (de Europese referentiedatum) gebruikt worden en steeds op een wisselende plek, afhankelijk van waar het project is. Er is daardoor in beginsel geen sprake van een structurele toename van de belasting op een specifieke locatie. Dit leidt ertoe dat het geheel aan deze activiteiten, in combinatie met het verspreidingseffect van NOx, per jaar tot een bepaalde stikstofemissie en -depositie leidt die onderdeel is van de landelijke achtergronddepositie die altijd al aanwezig was.

Daarom kan volgens deze Handreiking Voortoets Stikstof een project doorgang vinden indien het gaat om tijdelijke depositie ten gevolge van de inzet van materieel ten behoeve van de aanlegfase, van ten hoogste 0,05 mol stikstof per hectare per jaar, gedurende maximaal 2 jaar, of een equivalent hiervan.

Conclusie

De zienswijze leidt tot niet aanpassing het bestemmingsplan. De zienswijze wordt ongegrond geacht.

3.3 Bewoners Stationsweg (1)

3.3.1 Toelichting op keuze voor gecoördineerde procedure

Indien men nu kiest voor een geclusterde vergunningsaanvraag, waarbij de bestemmingsplanwijziging is inbegrepen, dan graag nadere duiding waarom voor deze route wordt gekozen.

Reactie:

Er is door gemeente en ontwikkelaar in onderling overleg gekozen voor een gecoördineerde procedure. Het voordeel hiervan is dat de ontwerpbesluiten gezamenlijk ter inzage worden gelegd. Daardoor kan er in één keer op alle gecoördineerde besluiten zienswijzen worden ingebracht en in één keer tegen alle besluiten in beroep worden gegaan bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

3.3.2 Doorgang procedure in relatie tot raadsverzoek 9 maart 2021

Hoe verhoudt de wens van de Raad zich tot het huidige vergunningstraject?

Reactie:

De huidige procedure is op 4 maart 2021 gestart. De ter inzagelegging van Lichthoven fase 2 liep dus al ten tijde van de vragen van de raad inzake het ontwerp bestemmingsplan voor District E. Omdat er geen sprake is van een afhankelijkheid tussen projecten onderling, zoals toegelicht in paragraaf 2.3, kan de procedure doorgang vinden.

Het verzoek van de raad om inzicht te geven in de eventuele samenhang van de projecten is ingevuld door het opstellen van een koepelnotitie met betrekking tot mobiliteit en de cumulatienotitie voor wat betreft de (milieu)effecten van de gezamenlijke plannen. Zie hiervoor paragraaf 2.2. en 2.3. van dit document.

3.3.3 Samenhang met Gender en fietsparkeren Stationsgebouw

Ik mis de samenhang in alle analyses met plannen voor het bovengronds brengen van het riviertje De Gender, en de aanleg van een fietsenparkeergarage voor het stationsgebouw waar nu het beeld staat van Anton Philips.

Reactie:

Gender

Het klopt dat het liggend voorstel geen direct raakvlak omschrijft met de plannen voor de Gender. Wel is in het aan het bestemmingplan aangehechte groenplan reeds nagedacht over de aansluiting tussen het plangebied en de Gender, dit op basis van de door de Gemeente aangeleverde kaders voor de herinrichting van de Stationsweg waar het project op aan dient te sluiten. Ten aanzien van de gekozen grens voor het bestemmingsplan wordt opgemerkt dat de keuze voor de begrenzing van het bestemmingsplan bewust is gedaan om de verschillende ruimtelijke ingrepen, namelijk de ontwikkeling van de verschillende projecten en de herinrichting van de Stationsweg uit elkaar te halen. Met andere woorden, de verschillende ontwikkelingen welke uitgevoerd worden door verschillende partijen maken het een logische keuze om de grens van het bestemmingsplan op de nu gekozen plek neer te leggen.

Stationsplein

De fietsenstalling op het Stationsplein is eveneens een separaat project dat nog in ontwikkeling is. Dit project kent haar eigen vergunningsprocedure en is daarom niet meegenomen in het bestemmingplan voor Lichthoven fase 2. Lichthoven fase 2, voorziet conform de gemeentelijke parkeernormen in haar eigen fietsparkeren waarmee voorkomen wordt dat de fietsenstalling op het Stationsplein overbelast raakt ten gevolge van dit project. Voor een uitgebreide toelichting op het aantal fietsparkeerplaatsen in het gebied, zie paragraaf 2.2.

3.3.4 M.e.r.

Als omwonende vraag ik me mij af op welke m.e.r. dan wel Milieuvergunning deze aanvraag gestoeld is.

Reactie:

Zoals nader toegelicht in paragraaf 2.3 heeft de gemeente het Stationsgebied weloverwogen laten beschouwen en daaruit volgde dat het gebied geschikt is om in delen te ontwikkelen. Voor de ontwikkeling van EDGE Eindhoven geldt conform Besluit-m.e.r. geen verplichting tot het doorlopen van een milieueffectrapportage (m.e.r.). Er is derhalve geen m.e.r. opgesteld, maar er heeft wel een beoordeling van de milieueffecten plaatsgevonden. De beoordeling van de milieueffecten zijn opgenomen in een vormvrije m.e.r.-beoordeling en voorgelegd aan de gemeente Eindhoven. Op basis van de vormvrije m.e.r.-beoordeling is geconcludeerd dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen optreden als gevolg van de beoogde ontwikkeling.

3.3.5 Bouwverkeer

Hoe gaan de verkeersstromen lopen richting de bouwplaats? Hoe verhoudt zich dit tot de bouwplannen van Lichthoven die door AM worden gemaakt? Hoe zit dit met cumulatie? En dan de gelijk tijdigheid van alle plannen en de uitvoering ervan?

Reactie:

Om de bewoners en ondernemers in het Stationsgebied meer te betrekken bij de tijdelijke bouwsituatie is de Regiegroep Tijdelijkheid Stationsweg/Stationsplein opgericht. Zie tevens paragraaf 2.2 in dit document.

3.3.6 Externe veiligheid

Volgens de uitgevoerde risicoberekeningen voor het gehele Stationsgebied wordt in de toekomstige situatie de oriëntatiewaarde van het groepsrisico tussen de 4 en 8 keer overschreden. Hoe zit dit met de huidige plannen?

Reactie:

Zowel in de m.e.r.-beoordeling als in het bestemmingsplan is voor Lichthoven fase 2 ingegaan op externe veiligheid. Voor externe veiligheid geldt dat het groepsrisico licht toeneemt. De toename valt binnen de geldende wet- en regelgeving en is door gemeente akkoord bevonden. Zie zienswijze 3.2.5 voor een uitgebreide toelichting en de opgenomen maatregelen hiervoor. Overigens zal de nieuwbouw van EDGE Eindhoven zorgen voor een afscherming van bestaande bebouwen tegen eventuele incidenten op het spoor.

3.3.7 Hittestress

Ik mis de berekeningen naar de zogenaamde invloed op de omgevingstemperatuur, zoals het urban heat island.

Reactie:

Hittestress is een belangrijk onderwerp in Eindhoven en is benoemd in het bestemmingsplan van Lichthoven Fase 2. De hierin genoemde maatregelen ter voorkoming van hittestress zijn opgenomen in het project.

Hittestress is sterk afhankelijk van het oppervlak aan verhard oppervlak en de hoeveelheid groenvoorziening in zowel het openbaar gebied als groenvoorzieningen op, aan en bij de gebouwen. In de huidige situatie bestaat het projectgebied grotendeels uit een verhard oppervlak (parkeerplaats) met lage vegetatie en enkele bomen. In het voor het project opgestelde groenplan wordt voorzien in het toevoegen van groen op het terrein en op de daken van het gebouw, waardoor de hoeveelheid groen significant zal toenemen binnen het projectgebied. Het toevoegen van gebouwen draagt bij aan de gewenste bebouwingsdichtheid voor deze binnenstedelijke locatie en komt vooral in de plaats van bestaand verhard oppervlak.

Om zeker te stellen dat het groen aan gebouwen daadwerkelijk gerealiseerd wordt, is een voorwaardelijke verplichting opgenomen in het bestemmingsplan op basis van de gemeentelijke regelgeving omtrent

groencompensatie. Dit wordt nader omschreven in de toelichting op het bestemmingsplan in paragraaf 3.8 en wordt bevestigd in het voor het project opgestelde Groenplan (bijlage 5 van het Bestemmingsplan)

Als de nieuwe kantoren en woningen langs de Stationsweg zijn gerealiseerd, zal de herinrichting van de Stationsweg plaatsvinden (2024/2025), het proces hiervoor is beschreven onder punt 3.3.3.

3.3.8 Stikstof

Tevens vraag ik me af of er al een Natuurvergunning is aangevraagd bij de Provincie? Bij mijn weten niet. Dit in verband met de stikstofdispositie die optreedt bij de bouw.

Reactie:

Conform de Wet natuurbescherming (Wnb) dient bij activiteiten getoetst te worden of binnen nabijgelegen Natura 2000-gebieden significant negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie kunnen optreden.

Op basis van de AERIUS berekeningen (ook geactualiseerd naar aanleiding van de uitspraak van 20 januari 2020) de emissies als gevolg van de toekomstige gebruiksfase (beoogde situatie) geen stikstofdepositiebijdrage met zich mee brengen van meer dan 0,00 mol/ha/jaar. De beoogde situatie kan conform stap 1 van de Beslisboom Toestemming-verlening stikstofdepositie doorgang vinden.

Voor de realisatiefase geldt dat volgens de Handreiking Voortoets Stikstof een project doorgang kan vinden indien het gaat om tijdelijke depositie ten gevolge van de inzet van materieel ten behoeve van de aanlegfase, van ten hoogste 0,05 mol stikstof per hectare per jaar, gedurende maximaal 2 jaar, of een equivalent hiervan. Hier voldoet het project aan.

Voor een uitgebreide reactie zie zienswijze 3.2.6.

3.3.9 Ecologische VerbindingsZone (EVZ)

a. Zone van 50 meter

De oevers van de Dommel horen bij een ecologische verbindingszone (EVZ) van een 50-tal meter breed, die nog niet geheel gerealiseerd is. Het betreft werk in uitvoering.

Op welke grondslagen is deze keuze tot versmalling gebaseerd?

b. Grondslag herbegrenzing en provinciale goedkeuring

Is er voor deze versmalling van de EVZ geen provinciale goedkeuring of ontheffing nodig en is hier al in voorzien?

De huidige oevers hebben een natuurfunctie, en ik vraag me af of het verstandig is dit om te zetten in een bouwperceel, en of de gemeente dit deel van het perceel als dusdanig in de verkoop kan zetten.

Reactie:

a. Zone van 50 meter

In de toelichting op het bestemmingsplan wordt in paragraaf 3.3.3.2 nader uitleg gegeven over de EVZ-zone ter plekke. Er wordt verduidelijkt dat een gerealiseerde ecologische verbindingszone in de praktijk niet altijd over de volle lengte een breedte van 25 meter (resp. 50 meter) zal hebben. De EVZ is bovendien geen werk in uitvoering, maar is eenvoudigweg minder breed gerealiseerd. Dit is binnen de gestelde regels hiervoor geen probleem mits in het bestemmingsplan concrete begrenzing van de gerealiseerde ecologische verbindingszone wordt opgenomen met een daarbij passend beschermingsregime. Dit is het geval in het ontwerp van EDGE Eindhoven.

b. Grondslag herbegrenzing en provinciale goedkeuring

De toelichting bij het bestemmingsplan duidt aan dat de begrenzing van de EVZ in de Interim omgevingsverordening in dit geval onjuist is, omdat de EVZ al is gerealiseerd maar de aanduiding 'Natuur Netwerk Brabant – ecologische verbindingszone' (NNB) breder is dan de gerealiseerde EVZ; deze is tevens geprojecteerd op gronden die geen deel van de EVZ uitmaken. De gronden buiten de gerealiseerde EVZ

hebben daarnaast geen functie in het behoud en het beheer van de EVZ en ontwikkeling van de gronden buiten de gerealiseerde EVZ leidt er niet toe dat het gebied minder geschikt wordt voor de verwezenlijking, het behoud en het beheer van een EVZ. Om die reden is de provincie verzocht de EVZ te herbegrenzen. De grondslag en bijkomende voorwaarden voor deze herbegrenzing zijn opgenomen in artikel 5.3, Lid 1 IOV. De wijziging van de EVZ past binnen de uitgangspunten van deze verordening. De gerealiseerde EVZ kan blijven functioneren. De onderbouwing hiervan is te vinden in de bijlagen bij het bestemmingsplan en in het tevens ter visie gelegde concept verzoek herbegrenzing ecologische verbingszone en regionale waterberging Interim omgevingsverordening Noord Brabant, waarmee de begrenzing conform de voorgeschreven procedure wordt aangepast. De inhoudelijke motivering daarvoor is terug te vinden in het rapport van RHDHV van 29 mei 2020 in bijlage 1 bij de toelichting op het bestemmingsplan.

De ruimtelijk beslaglegging op het de EVZ is illustratief opgenomen in Figuur 2-3 (inclusief de trap) en Figuur 4-6 van het rapport van RHDHV van 29 mei 2020 bijlage 1 bij de toelichting op het bestemmingsplan. Zie tevens onderstaande screenshots.



Figuur 2-3: weergave van de van loopassering zijnde begrenzing van het NNB (Natuurbeheersplan, kaartbank.nl).



Figuur 4-6: Evz Dommel Lichthoven februari 2019, overzicht wintersituatie gerealiseerde EVZ (bron Notitie gerealiseerde Evz Dommel bij Lichthoven, juli 2019). Ruimtebeslag terreinbegrenzing is met een oranje vlak indicatief weergegeven.

Door het projectvoornemen wordt een ruimtelijk beslag gelegd op een klein deel dat binnen de begrenzing van de EVZ is gelegen. Kwalitatief betekent dit dat door de voorgenomen ingreep een zeer klein deel van het aanwezige grasveld verdwijnt. Het overige deel dat niet langer als EVZ aangemerkt kan worden is al geasfalteerd en heeft geen natuurwaarde. Er zijn hier geen bijzondere of beschermde natuurwaarden in aanwezig of te verwachten. Het fysieke ruimtebeslag (inclusief de zwevende trap) leidt derhalve niet tot het optreden van knelpunten waardoor de aangewezen doelsoorten van het EVZ significante hinder ondervinden, en/of niet meer in of van het EVZ gebruik kunnen of zullen maken. Het nemen van mitigerende maatregelen is niet noodzakelijk. Wel dient de inrichting van het terrein aan te sluiten op de aanwezige natuurwaarden, en deze waar mogelijk te versterken.

Daarom is voor de buitenruimte van Lichthoven fase 2 door Bureau ZUS een voorlopig ontwerp voor de buitenruimte opgesteld (Bureau ZUS, 2020); zie bijlage bij het rapport van RHDHV van 29 mei 2020 bijlage 1 bij de toelichting op het bestemmingsplan. Het voorlopig ontwerp is tevens onderdeel van de aanvraag omgevingsvergunning. Op basis van afstemming en afweging van verschillende scenario's met Gemeente Eindhoven is in februari 2020 een visie opgesteld voor de publieke buitenruimte van Lichthoven. De visie 'pocketpark met stadssingel' gaat uit van een sterke verankering aan de Dommelzone met vergroening en routes. Er worden natuur-inclusieve maatregelen opgenomen in de uitwerking van het ontwerp van de gebouwen en de inrichting van het plangebied. De kansen om natuurwaarden in het plangebied te realiseren zijn aldus in het ontwerp geïntegreerd. Uitgangspunt is dat de voorzieningen zoals opgenomen in de BREAAAM-certificering vallen, reden waarom de voorzieningen ook onderhouden worden en bij verval vervangen, wat inhoudt dat soorten duurzaam gebruik kunnen maken bij het juiste onderhoud van de voorzieningen.

De conclusie in het rapport van RHDHV van 29 mei 2020 is dat de gehele Dommel alsook de oever tussen het water en het parkeerterrein buiten het plangebied vallen en in haar huidige vorm en kwaliteit aanwezig blijven. De inrichting is momenteel een natuurvriendelijke oever (NVO) en zal van kracht blijven en kunnen blijven functioneren. De ecologische waarden en kenmerken van het NNB bestaan uit gras, bomen en de reeds gerealiseerde natuurvriendelijke oever. De zone heeft op deze locatie geen essentiële functie voor de aangewezen doelsoorten van de EVZ. Het project heeft daarmee geen significant negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van het aangewezen NNB. Binnen het terrein van de stedenbouwkundige ontwikkeling

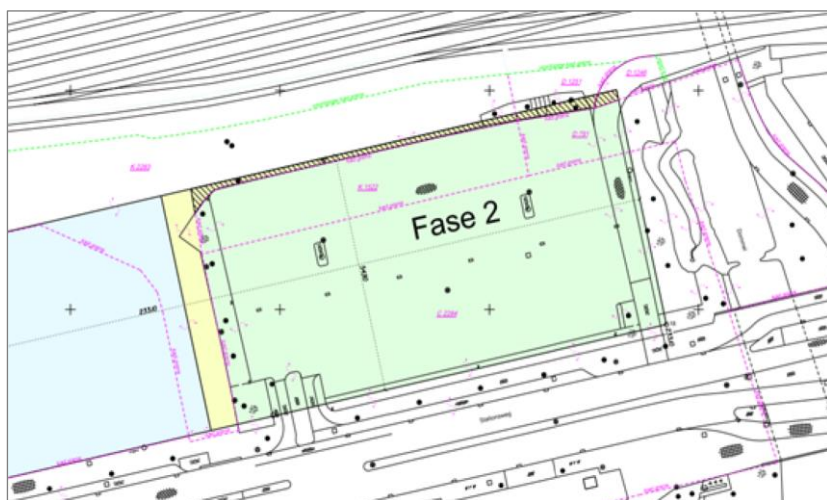
worden daarnaast natuurwaarden aangebracht, in de huidige situatie is het terrein in gebruik als parkeerplaatsvoorziening, met alleen groene waarden aan de randen van het terrein. Om te borgen dat het terrein, met name de oeverzone en Dommel, in haar huidige omvang en kwaliteit aanwezig blijft, worden de volgende mitigerende maatregelen getroffen:

- een fysieke afscheiding wordt gerealiseerd, zodat de waarden niet degraderen (met andere woorden: er dient voorkomen te worden dat het gebied betreden wordt om zo de waarden van de oeverzone en de verbindingsfunctie te handhaven),
- uitstralende verlichting wordt niet toegestaan; uitgangspunt met betrekking tot het aanbrengen van verlichting, bijvoorbeeld langs wandelpaden (ook in de zone parallel langs het spoor in het plangebied) of parkeerplaatsen, moet zijn dat de verlichting laag en objectgericht wordt geplaatst, er geen boomkruinverlichting wordt toegepast, en geen verlichting uitstraalt op het water van de Dommel (aandachtspunt hierbij is het toepassen van lage, weinig uitstralende verlichting van de trap aan de oostgevel van de nieuwbouw).

Om de huidige natuurwaarden in het gebied te versterken, worden de volgende maatregelen getroffen:

- Verblijfsmogelijkheden voor broedvogels in de vorm van nestkasten worden gerealiseerd;
- Voor diverse vleermuissoorten worden kasten aangebracht;
- Inheemse beplantingen en heesters worden aangebracht;
- Het parkeerdek en dakterras worden groen ingericht
- De daken van de gebouwen worden vergroend (sedumdak)

We kunnen u geruststellen dat de het bestemmingsplan aangewezen bouwperceel niet de oevers omvat. Zie hiervoor de kadastrale grenzen in paragraaf 1.2.3 in de toelichting op het bestemmingsplan. Op de onderstaande afbeelding is met groen en het gearceerde geel het te ontwikkelen plot weergegeven.



3.3.10 Bever

Er huist sinds kort een bever in de Dommel die op deze oever aan de wilgen knaagt. Is hier aanvullend milieuonderzoek en fauna-onderzoek niet nodig, alsmede vergunningen

Reactie:

Naar aanleiding van de melding dat er activiteiten gesignaleerd waren heeft ontwikkelaar reeds een onderzoek laten doen naar de beversporen aan de Dommel. Het doel van deze ecologische inventarisatie is om te beoordelen of de geplande ontwikkelingen mogelijk effect hebben op de al dan niet aanwezige bevers waarmee het plan mogelijk strijdig is met de soortenbescherming als beschreven in de Wnb.

Met de beoogde plannen en werkzaamheden van EDGE worden geen verbodsbepalingen in de Wnb ter bescherming van bever overtreden. Er is geen ontheffing nodig.

Gericht ecologisch onderzoek heeft uitgewezen dat bevers geen voortplantingsplaatsen of rustplaatsen (burchten en holen) hebben gemaakt in de oevers van de Dommel grenzend aan het plangebied. Ook zijn geen burchten en holen aangetroffen langs de oevers van de Dommel tot één kilometer van het plangebied. Kortom, het onderzoek heeft uitgewezen dat zich binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden geen voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van de bever bevinden. De kans dat de bever zich vestigt door een burcht te maken of een hol te graven in het plangebied is klein. Dit gezien het feit dat een groot deel van de betreffende oevers verhard zijn met puinverharding.

De oever van de Dommel binnen het plangebied bestaat uit leefgebied voor de bever wat in gebruik is als foerageergebied en doortrekgebied. Het foerageergebied binnen het plangebied is van goede kwaliteit en dient behouden te blijven omdat het van belang is voor doortrekkende bevers. De beperkte omvang van het foerageergebied en de puinverharding van de oever naast het plangebied maakt dat het hier wordt beoordeeld als niet essentieel foerageergebied voor het functioneren van een voortplantingsplaats of rustplaats, mede omdat elders in Eindhoven centrum grote oppervlaktes alternatief foerageergebied aanwezig zijn, zoals in en langs de poelen aangrenzend aan de Dommel ter hoogte van de Technische Universiteit.

De volgende aanbevelingen zijn meegegeven aan ontwikkelaar, en ontwikkelaar zal deze opvolgen: kappen van bomen buiten het broedseizoen, eventuele buitenverlichting afwenden van de natuurzone, en een herbeoordeling van de natuurzone op dit onderdeel na de vanuit de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland opgestelde richtlijn van drie jaar. Deze rapportage is als bijlage opgestuurd naar de provincie in het kader van het verzoek om herbegrenzing. Daarnaast wordt de rapportage toegevoegd aan de bijlagen van de toelichting van het bestemmingsplan

3.3.11 Projectgebonden risicoanalyse niet gesprongen explosieven (NGE)

Het is van belang dat vóórdat tot realisatie van het plan wordt overgegaan eerst een zogenaamde projectgebonden risicoanalyse uit te voeren teneinde antwoord te krijgen op de vraag of een onderzoek naar explosieven nodig is.

Reactie:

De locatie is verdacht voor NGE's. Voor start bouw wordt er aanvullende onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van NGE's door een specialist. Zij zullen door middel van radiografie en voorprikken onderzoeken of er daadwerkelijke NGE's aanwezig zijn. Indien deze aanwezig blijken te zijn, zullen deze door specialisten verwijderd worden volgens hiervoor geëigende werkmethoden. Er bestaat geen risico voor reclamanten en het is geen beperking voor het bestemmingsplan.

3.3.12 Trillingen tijdens bouwfase

Is er al onderzocht wat de invloed is van het intrillen van de damwanden op mijn woning t.a.v. trillingen en mogelijke schade? Ook komt hier nog bij het geheel aan trillingen afkomstig van andere bronnen. Als omwonende zie ik uit naar een nulmeting en een meting tijdens de bouwfase.

Reactie:

Trillingen tijdens de bouwfase

De SBR A richtlijn "schade aan gebouwen" geldt als te hanteren normstelling met betrekking tot de aanlegfase. In opdracht van ontwikkelaar zal de aannemer heipalen boren in plaats van het slaan en damwanden hoogfrequent intrillen om eventuele overlast te verminderen.

Trillingen spoorverkeer

Normen voor trillingen in de gebruiksfase staan in de SBR B richtlijn "hinder voor personen in gebouwen". Als onderdeel van de toetsing is geconcludeerd dat de trillingen in de nieuwbouw welke veroorzaakt worden door het spoor vallen binnen de SBR-richtlijnen. Aangenomen kan worden dat dit ook geldt voor verder van het spoor gelegen bestaande bebouwing.

Trillingen bouwverkeer

Gemeente stelt momenteel een verkeersplan op voor de bouwfase situatie. Om de bewoners en ondernemers in het Stationsgebied meer te betrekken bij de tijdelijke bouwsituatie is de Regiegroep Tijdelijkheid Stationsweg/Stationsplein opgericht. Zie tevens paragraaf 2.2.

Nulmeting

De aannemers zullen deze nulsituatie in kaart brengen per project.

3.3.13 Bemaling en effect op omgeving

Hoe wordt hinder voor omwonenden ten gevolge van bemaling geminimaliseerd?

Reactie:

Ten gevolge van de bemaling worden de grondwaterstanden in de omgeving beïnvloed, zij het beperkt omdat dit binnen een tijdelijke damwandkuip gebeurt. Door het verlagen van de grondwaterstand neemt de korrelspanning in de ondergrond toe. Dit kan in samendrukbare lagen leiden tot zettingen. In het algemeen treden pas zettingen op indien de grondwaterstand wordt verlaagd tot onder het niveau van de gemiddeld laagste grondwaterstand (GLG). De ondergrond op de planlocatie bestaat uit zand met leemlagen. Deze lagen zijn niet zettingsgevoelig. Maaiveldzettingen ten gevolge van de bemaling worden daarom niet verwacht. Schade aan op staal gefundeerde bebouwing en infrastructuur (zoals het spoor, wegen, kabels en leidingen) door zettingen ten gevolge van de bemaling zal daarom niet optreden. Van schade aan op palen gefundeerde gebouwen is daarom ook geen sprake.

Bemaling dient te voldoen aan de Waterwet. Hierop is het project getoetst, er is geconcludeerd dat de bemaling van Lichthoven fase 2 valt onder de drempelwaarden en dat deze alleen melding plichtig is.

Voor wat betreft geluidsoverlast dient de bouwplaats uiteraard te voldoen aan het bouwbesluit; artikel 8.3.

3.3.14 Uitzicht, privacy, lichthinder

Er ontstaat een enorm verlies aan uitzicht en hemelfactor in woningen aan Stationsweg. Ik vraag aandacht voor voldoende daglichttoetreding bij belendende panden, conform artikel 3.11 van het Bouwbesluit. Tevens vragen wij aandacht voor de zogenaamde hemelfactor vanuit onze woningen.

-

Tegengaan van hinderlijke lichtreflecties bij de materiaalkeuze van de gevels.

-

Als omwonende zie ik liever geen knipperende en flikkerende lichtreclames in de plannen vrijrijzen.

Reactie:

Uitzicht

De afstand vanaf het appartementencomplex waar bewoner woont tot aan EDGE Eindhoven bedraagt ruim 75 meter. Het uitzicht vanaf deze appartementen naar voren wordt bepaald door het Studenthotel en Lichthoven Fase 1. Tussen de appartementen en EDGE Eindhoven ligt de Stationsweg. Vanuit de appartementen is daarom geen sprake van verlies van direct uitzicht ten gevolge van EDGE Eindhoven.

Hemelfactor

In het Bouwbesluit zijn geen eisen gesteld aan de aantasting van de hemelfactor van nieuwbouwprojecten richting bestaande gebouwen. Wel is er door TNO een norm opgesteld voor de hoeveelheid zonuren op een gevel van bestaande bouw en het effect van nieuwbouw op de daglichtfactor/hemelfactor in een bestaande woning. De Gemeente Eindhoven toetst nieuwbouw aan de TNO norm. In deze norm wordt over de hemelfactor het volgende vermeld: "Voor het effect van aanpassingen in de omgeving van bestaande woningen mag de vermindering in hemelfactor niet meer dan 1% bedragen, mits de waarde niet onder bovenstaand minimum komt." Dit bovenstaand minimum is 4% op 0,85m hoogte en 2m uit de gevel bij een woonkamer van 10m diep. Dit effect zullen de gebouwen van EDGE Eindhoven niet hebben op de appartementen aan de Stationsweg.

Daglichttoetreding

In afdeling 3.11 van het Bouwbesluit staat de toetsing van daglichttoetreding voor een woning beschreven. Deze artikelen hebben echter betrekking op de nieuw te bouwen woningen en niet op de bestaande woningen.

Gevelreflecties en lichtreclames

De gevels van EDGE Eindhoven worden vlak uitgevoerd (niet hol) waardoor concentratie van zonlicht op een specifiek punt niet zal optreden. Hierdoor zal er geen hinder ontstaan van gevelreflecties in zijn algemeen, noch bij appartementengebouw van reclamant. Voor het aanbrengen van grootschalige reclames aan gebouwen is een omgevingsvergunning nodig. Deze omgevingsvergunning wordt op dat moment getoetst aan welstand en ter inzage gelegd. De ontwikkelaar EDGE is niet van zins een dergelijke reclame aan te vragen.

3.3.15 Samenspraak / participatie

Ik voel me niet echt gehoord bij huidige "samenspraak". Er zijn online bijeenkomsten geweest op 23 en 25 november 2020, maar echte inspraak is dat niet. Het was meer een vragenstel-moment. Het is allemaal passief, vraag en antwoord, maar geen echte participatie.

Reactie:

Het wordt gewaardeerd dat bewoners zo betrokken zijn bij het gebied, maar het is vervelend voor alle partijen dat de noodzakelijke verschuiving naar de digitale samenspraak toch voelt als een afzwakking van de gepleegde participatie. Graag zouden we voor een volgende sessie uw voorstellen horen voor een interactievere (digitale) participatie.

Participatie EDGE

EDGE heeft haar plan voor de eerste keer gepresenteerd tijdens de samenspraakavonden in 2019 waar ook Amvest haar plannen presenteerde. In oktober 2020 heeft EDGE, ondanks dat het vanwege de toen geldende corona maatregelen niet mogelijk was om fysiek elkaar te ontmoeten, veel gedaan om interactie en inspraak mogelijk te maken door een uitgebreidere samenspraak te organiseren conform de hiervoor door gemeente opgestelde protocollen. Zie voor een nadere toelichting op dit proces en de vooroverleggen met diverse belanghebbenden paragraaf 2.1 van dit document. Wij zien daarom geen aanleiding voor de conclusie dat de voorbereiding van de besluiten in zoverre niet toereikend was.

3.3.16 Openbaar parkeren

Wij willen als bewoners een oplossing door de gemeente voor het kunnen parkeren met vergunning, zoals dat al 30 jaar lang geschiedt. Een tijdelijk alternatief als parkeren aan de Prof. dr. Dorgelolaan is niet duurzaam. Op dit parkeerterrein zal op termijn the Dutch Mountains verrijzen. Wat biedt de gemeente aan bewoners van de Stationsweg, die al decennia parkeren aan de Stationsweg, als alternatief?

Reactie:

In april 2021 door de afdeling RE-VMD de Koepelnotitie mobiliteit, verkeer en parkeren Stationsgebied zuid opgesteld ('Koepelnotitie'). Uit deze Koepelnotitie blijkt dat de gemeente al enkele jaren beleid voert om het verkeer uit de binnenstad te weren, zodat de binnenstad gebruikt kan worden om te wonen, te werken, te ontspannen en te ontwikkelen tot een dynamisch en een prettig verblijfsklimaat. Dit beleid geldt uiteraard niet alleen voor nieuwe ontwikkelingen, maar heeft ook effect op de bestaande bouw. Zie voor een nadere de beschrijving tevens paragraaf 2.2. van dit document en zienswijze 3.1.5.

In 2019 is een parkeerdrukonderzoek naar het openbaar parkeren uitgevoerd in het Centrum en in een deel van de schil daaromheen. Uit dit parkeerdrukonderzoek blijkt dat er voldoende capaciteit is om in de parkeervraag te voorzien. De parkeerdruk is op het drukste moment gedurende de week per gebied niet hoger dan 52%. Dit is relatief laag in vergelijking met andere (middel)grote steden. Het is correct dat het aantal (goedkopere) parkeerplaatsen verminderd, maar dit is in lijn met het gemeentelijk parkeerbeleid dat tot doel heeft om gebruik van het OV en de fiets te stimuleren.

U vraagt een alternatief voor de opheffing van de tijdelijke parkeerplaatsen aan de Stationsweg. Op 9 april 2015 heeft de gemeente u een brief toegezonden naar aanleiding van uw bezwaarschrift tegen Studenthotel met daarin een inventarisatie van beschikbare parkeerplaatsen. Er zijn namelijk parkeerplaatsen beschikbaar onder andere op de locaties Fuutlaan Noord en Prof. Dr. Dorgelolaan. Deze parkeerplaatsen voldoen aan het gestelde uitgangspunt dat er voldoende beschikbare plaatsen zijn. Voor deze parkeerplaatsen kon vanaf 2015 een parkeervergunning worden aangevraagd. Hiervan is voor zover bekend nog geen gebruik van gemaakt, maar het is nog steeds mogelijk om hiervoor een parkeervergunning aan te vragen.

3.3.17 Windhinder

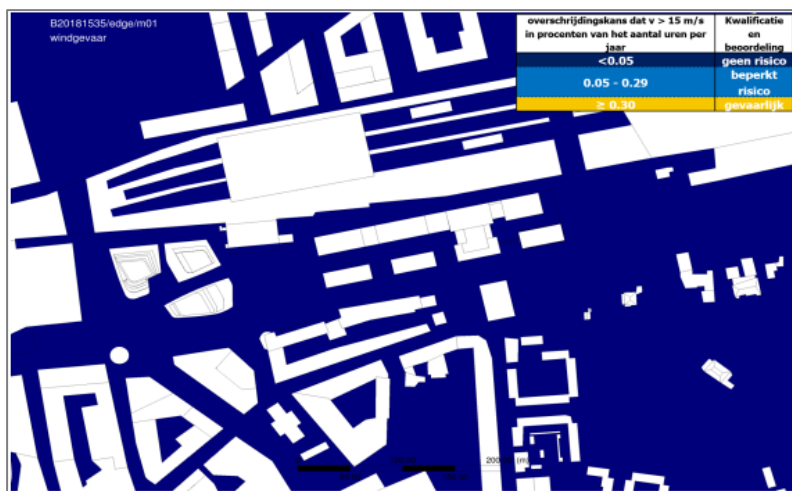
De gemeentelijke toetsing vindt plaats op maaiveldniveau, maar daar heb je als balkongebruiker bitter weinig aan. Ik zou een integrale windhinder studie willen zien, zodat onze Stationsweg en onze balkons niet een grote windtrechter worden. Van welke kwaliteitsklasse van de gemeente met betrekking tot wind wordt uitgegaan?

Reactie:

Het is zeer belangrijk voor de gebruikers van de stad dat er een aangename openbare ruimte ontstaat. Hoewel aan windhinder en windgevaar geen formele landelijk vastgestelde eisen worden gesteld, is het windklimaat wel degelijk van belang in het kader van een goede ruimtelijke ordening en een aanvaardbaar woon- leefklimaat. Voor Lichthoven fase 2 (EDGE Eindhoven) is daarom ook onderzoek gedaan naar het windklimaat om te kunnen onderbouwen wat het effect van het gebouw heeft op de directe locatie. Er is gekeken naar windgevaar en naar windhinder.

Het onderzoek kijkt naar de direct omgeving van de ontwikkeling. Eigenlijk staat alleen de Effenaar binnen het directe beïnvloedingsgebied van EDGE Eindhoven. Ook de verwachte bebouwing conform het Ontwikkelkader Lichthoven 2019 van de gemeente is meegenomen in deze studie.

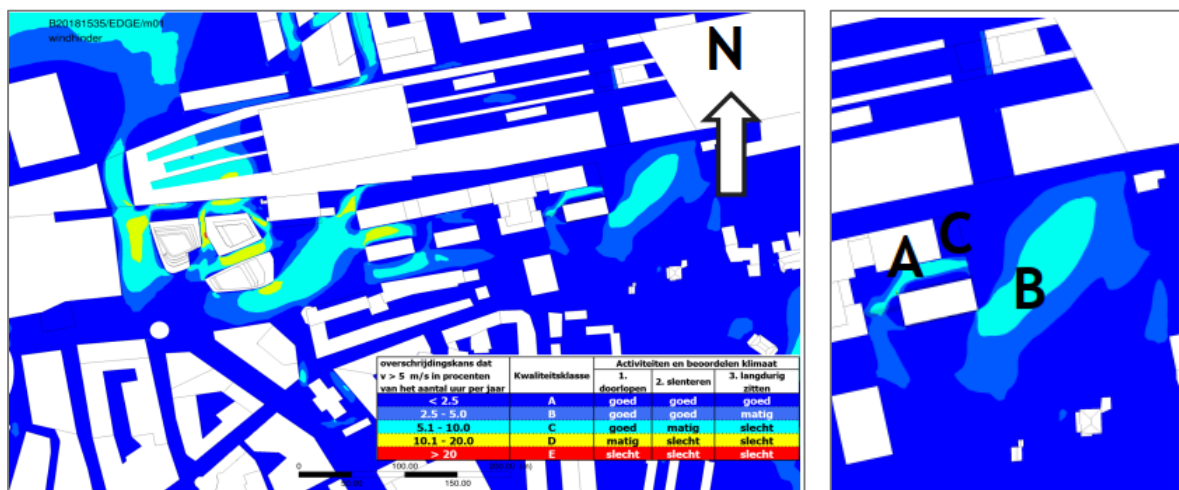
Uit het onderzoek blijkt dat er rondom EDGE Eindhoven geen sprake van windgevaar, zie onderstaand.



Afbeelding: Onderzoekresultaten Windgevaar

Voor wat betreft windhinder zijn twee gebieden direct rondom de eigen ontwikkeling van EDGE Eindhoven die scoren met een windklasse B (middelblauw op tekening) of C (turquoise op tekening), wat acceptabel is als slentergebied.

De Stationsweg ter plaatse van EDGE Eindhoven heeft een klasse A (donkerblauw), met ter hoogte van de opening tussen de eigen gebouwen aan de straatzijde een smalle strook klasse B wat nog steeds goed is. De ter hoogte van het Studenthotel geïdentificeerde klasse C betreft de windhinder die u ervaart ten gevolge van de Studenthotel; EDGE Eindhoven heeft hier naar verwachting geen negatief effect op zoals u kunt afleiden uit het grote gebied met windklasse A (donkerblauw) tussen de appartementen aan de Stationsweg en EDGE Eindhoven.



Afbeelding: Onderzoekresultaten windhinder

Nader kijkend naar de situatie op Lichthoven fase 2:

- A. is het gebied (binnenterrein) tussen de woontoren en de kantoor bouwdelen van EDGE Eindhoven in. Door hier rekening te houden met de juiste plaatsing van de entrees kan windhinder worden ondervangen. Voor het tussenliggende gebied waar aangegeven wordt dat er sprake is van klasse B (middelblauw) en C (turquoise) kan door lokaal maatregelen te treffen het windklimaat in dit binnengebied in dit worden verbeterd. Dit wordt opgelost door bomen te planten in deze zone.
- B. is het gebied ten zuidoosten van de toren. Dit is openbaar gebied en zeer acceptabel als slentergebied, al betreft het hier de EVZ en zal hier daarom niet verbleven worden.
- C. is op het dek naast het kantoor; hier heerst een klasse A wat een goed windklimaat is.

We kunnen dan ook concluderen dat ter plaatse van EDGE Eindhoven geen sprake is van windgevaar en in deze zone heerst een goed windklimaat. Er zijn dan ook geen aanvullende maatregelen noodzakelijk. EDGE Eindhoven heeft naar verwachting geen negatief effect op de appartementen aan de Stationsweg zoals u kunt afleiden uit het grote gebied met windklasse A (donkerblauw) tussen de appartementen en EDGE Eindhoven in.

3.3.18 Klacht over nota van zienswijze Amvest

Bij vorige zienswijzen aan de gemeenten zijn indieners niet altijd voorzien van een voldoende inhoudelijke reactie.

Reactie:

Wij betreuren het dat de beantwoording op punten niet voldoende is volgens u. Wij hebben de volste intentie om een helder en sluitend antwoord te geven op de ingediende zienswijzen teneinde het vergunningsproces te borgen, en respecteren uiteraard uw zienswijze. Wij hopen dat wij in deze zienswijze beter antwoord hebben kunnen geven op uw zorgen.

Conclusie

De zienswijze leidt tot niet aanpassing het bestemmingsplan. De zienswijze wordt ongegrond geacht.

3.4 Bewoner Stationsweg (2)

3.4.1 Uitzicht, daglicht

Door dit plan wordt het uitzicht en de hemelfactor drastisch beperkt waardoor ik vrees het weids uitzicht kwijt te raken en dat het overdag veel donkerder zal zijn in de woonkamer.

Reactie:

Uitzicht

De afstand vanaf het appartementencomplex waar bewoner woont tot aan EDGE Eindhoven bedraagt ruim 75 meter. Het uitzicht vanaf deze appartementen naar voren wordt bepaald door het Studenthotel en Lichthoven Fase 1. Tussen de appartementen en EDGE Eindhoven ligt de Stationsweg. Vanuit de appartementen is daarom geen sprake van verlies van direct uitzicht ten gevolge van EDGE Eindhoven.

Hemelfactor

In het Bouwbesluit zijn geen eisen gesteld aan de aantasting van de hemelfactor van nieuwbouwprojecten richting bestaande gebouwen. Wel is er door TNO een norm opgesteld voor de hoeveelheid zonuren op een gevel van bestaande bouw en het effect van nieuwbouw op de daglichtfactor/hemelfactor in een bestaande woning. De Gemeente Eindhoven toetst nieuwbouw aan de TNO norm. In deze norm wordt over de hemelfactor het volgende vermeld: "Voor het effect van aanpassingen in de omgeving van bestaande woningen mag de vermindering in hemelfactor niet meer dan 1% bedragen, mits de waarde niet onder bovenstaand minimum komt." Dit bovenstaand minimum is 4% op 0,85m hoogte en 2m uit de gevel bij een woonkamer van 10m diep. Dit effect zullen de gebouwen van EDGE Eindhoven niet hebben op de appartementen aan de Stationsweg.

3.4.2 luchtkwaliteit

Indiener verwacht een slechtere luchtkwaliteit tijdens de bouw.

Indiener vreest veel meer autoverkeer in de definitieve situatie en daardoor een slechtere luchtkwaliteit.

Reactie:

Het omgevingseffecten luchtkwaliteit is getoetst en valt voor Lichthoven fase 2 (en voor geheel stationsgebied zuid) binnen de wettelijke marges en grenswaarden. Zie ook paragraaf 2.2 voor een nadere toelichting.

Voor de bouwfase geldt dat de grootste uitstoot (van mobiele werktuigen) plaatsvindt op een afgezet terrein, waardoor de uitlaatgassen uitsluitend verdund in openbaar gebied terecht komen. Bovendien maakt het verkeer dat van en naar de bouwplaats rijdt, slechts een klein deel uit van het totale verkeer in de stad. Daarmee hoeft niet te worden gevreesd worden van een aantasting van de leefomgeving van omwonenden.

Voor dit project is in 2019 een quickscan uitgevoerd naar de gebruiksfase, waaruit blijkt dat de concentraties in de omgeving van het project maximaal 0,04 µg/m³ toenemen voor NO₂ en maximaal 0,02 µg/m³ toenemen voor PM₁₀. Deze toenames zijn voor lucht 'niet in betekenende mate', zoals gesteld in art 5.16 lid 1 sub c van de Wm. Het project voldoet daarmee aan de wettelijk vereiste luchtkwaliteit.

Voor een nadere toelichting zie ook de beantwoording zienswijze 3.1.1 en 3.1.3 en de toelichting in paragraaf 2.2.

3.4.3 Windhinder

Ik vrees dat hoge bebouwing in de omgeving nog meer windhinder op de balkons zal veroorzaken.

Reactie:

Het is zeer belangrijk voor de gebruikers van de stad dat er een aangename openbare ruimte ontstaat. Hoewel aan windhinder en windgevaar geen formele landelijk vastgestelde eisen worden gesteld, is het windklimaat wel degelijk van belang in het kader van een goede ruimtelijke ordening en een aanvaardbaar woon- leefklimaat.

We concluderen dat ter plaatse van EDGE Eindhoven geen sprake is van windgevaar en in deze zone heerst een goed windklimaat. Er zijn dan ook geen aanvullende maatregelen noodzakelijk. EDGE Eindhoven heeft naar verwachting geen negatief effect op de appartementen aan de Stationsweg zoals u kunt afleiden uit het grote gebied met windklasse A (donkerblauw) tussen de appartementen en EDGE Eindhoven in

Voor een meer uitgebreide toelichting verwijzen we u naar zienswijze 3.3.17.

3.4.4 Hittestress

Stedelijke bebouwing neemt overdag veel hitte op. Ik maak me zorgen over de consequenties hiervan in de zomer voor het leefklimaat in mijn appartement

Reactie:

Hittestress is een belangrijk onderwerp in Eindhoven en is benoemd in het bestemmingsplan van Lichthoven Fase 2. De genoemde maatregelen ter voorkoming van hittestress zijn opgenomen in het project. Om zeker te stellen dat het groen aan gebouwen daadwerkelijk wordt gerealiseerd wordt, is een voorwaardelijke verplichting opgenomen in het bestemmingsplan dat er minimaal voldaan moet worden aan de regelgeving omtrent groencompensatie van de Gemeente Eindhoven. Dit wordt nader omschreven in de toelichting op het bestemmingsplan in paragraaf 3.8 en in de voor het project opgestelde Groenplan (bijlage 5 van het bestemmingsplan).

Zie ook zienswijze 3.3.7. voor een meer uitgebreidere reactie.

3.4.5 Planschade / waardedaling woning

Ten gevolge van bovenstaande punten vrees ik dat de waarde van mijn woning zal gaan dalen (of minder zal stijgen). Ik verzoek de gemeente dit financieel te compenseren.

Reactie:

De gemeente probeert met haar beleid rekening te houden met ieders belangen. Mocht u van mening zijn dat de aanpassing van het bestemmingsplan leidt tot waardevermindering van uw onroerende zaak, dan kunt u een aanvraag voor een tegemoetkoming in planschade indienen. Dat kan pas nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is. Zo'n aanvraag wordt in een aparte procedure afgehandeld. Meer informatie over planschade kunt u vinden op onze website: <https://www.eindhoven.nl/bouwen/grond-en-vastgoed/bestemmingsplannen-ruimtelijke-plannen/vergoeding-bij-planschade>

Na inwerkingtreding van de Omgevingswet (nu nog gepland d.d. 01-01-2022) gelden andere regels ten aanzien van planschade (onder die nieuwe wet wordt planschade 'nadeelcompensatie' genoemd). Kort samengevat kan dan pas een aanvraag om nadeelcompensatie worden gevraagd (1) na inwerkingtreding van het besluit (omgevingsplan of omgevingsvergunning), (2) na kennisgeving van het bevoegd gezag van een melding of informatie, of (3) indien de activiteit vergunningvrij is, na de start van de activiteit.

3.4.6 Trillingen tijdens bouwfase

Wat kan de invloed zijn van het intrillen van de damwanden of andere trillingsbronnen op mijn woning t.a.v. mogelijke schade?

Reactie:

Normen voor trillingen staan in de SBR A richtlijn "schade aan gebouwen" welke de te hanteren normstelling is met betrekking tot de aanlegfase. De SBR A richtlijn "schade aan gebouwen" geldt als te hanteren normstelling met betrekking tot de aanlegfase. In opdracht van ontwikkelaar zal de aannemer heipalen boren in plaats van het slaan en damwanden hoogfrequent intrillen om eventuele overlast te verminderen. Zie ook zienswijze 3.3.12 voor een meer uitgebreidere reactie.

3.4.7 Samenhang met andere projecten / stedelijk ontwikkelkader

Doordat de plannen zijn opgeknipt in kleine deelplannen ontbreekt mij het totaaloverzicht en zie ik de samenhang niet goed. Ook is ten gevolge hiervan een onvolledige Milieu Effect Reportage gemaakt.

-

Ten behoeve van het overzicht, zou ik graag een totaalplan willen zien (zoals ook de raad op 9 maart 2020 het college heeft verzocht).

-

Mijns inziens is hier wel degelijk sprake van een stedelijk ontwikkelingsproject. Er is sprake van een aaneengesloten terrein waar veel nieuwbouw (hoogbouw) zal worden gerealiseerd. De projecten worden vrijwel gelijktijdig uitgevoerd waarbij gebruik wordt gemaakt van dezelfde bouwweg.

De hierboven genoemde projecten worden allen door de Stationsweg ontsloten waardoor na realisatie het wegverkeer op de Stationsweg zal toenemen.

Reactie:

Zoals wat uitgebreider toegelicht in paragraaf 2.2. en 2.3 heeft de gemeente het Stationsgebied weloverwogen laten beschouwen en daaruit volgt dat het gebied geschikt is om in delen te ontwikkelen. Een nadere uitleg over de samenhang tussen de verschillende projecten is te lezen in zienswijze 3.1.4 en in zienswijze 3.3.3.

3.4.8 Ontbrekende bijlagen

De inhoud van 9 bijlagen heb ik in zijn geheel niet aangetroffen en 18 bijlagen kan ik alleen terugvinden onder een andere naam, nummer en/of datum dan dat de bijlage is genoemd in het document die naar de bijlage verwijst. Is het mogelijk dat alle verwijzingen naar bijlagen kloppend te maken en dat de ontbrekende bijlagen alsnog worden geopenbaard? Daarna zou ik graag mijn zienswijze willen aanpassen of aanvullen wanneer de nieuwe of gewijzigde inhoud daar aanleiding toegeeft.

Reactie:

Naar aanleiding van uw vragen aan de Gemeente Eindhoven betreffende de ontbrekende bijlagen bij de m.e.r.-rapportages, zijn de diverse ontbrekende bijlagen u separaat toegestuurd.

3.4.9 Participatie

Als bewoner voel ik me in onvoldoende mate geparticipeerd in het ontwerpproces.

Reactie:

Het wordt gewaardeerd dat bewoners zo betrokken zijn bij het gebied, maar het is vervelend voor alle partijen dat de noodzakelijke verschuiving naar de digitale wereld toch voelt als een afzwakking van de gepleegde participatie voor sommige belanghebbenden. Graag zouden we voor een volgende sessie uw voorstellen horen voor een interactievere (digitale) participatie.

Participatie EDGE

EDGE heeft haar plan voor de eerste keer gepresenteerd tijdens de samenspraakavonden in 2019 waar ook Amvest haar plannen presenteerde. In oktober 2020 heeft EDGE, ondanks dat het vanwege de toen geldende corona maatregelen niet mogelijk was om fysiek elkaar te ontmoeten, veel gedaan om interactie en inspraak mogelijk te maken door een uitgebreidere samenspraak te organiseren conform de hiervoor door gemeente opgestelde protocollen. Zie voor een nadere toelichting op dit proces en de vooroverleggen met diverse belanghebbenden paragraaf 2.1 van dit document.

3.4.10 Gecoördineerde procedure

De aanvrager verzoekt op grond van de coördinatieverordening om naast de vereiste herziening van het bestemmingsplan ook de ingediende aanvraag om een omgevingsvergunning en het besluit hogere grenswaarden gecoördineerd te behandelen. Hier maak ik bezwaar tegen.

Reactie:

Er is door gemeente en ontwikkelaar in onderling overleg gekozen voor een gecoördineerde procedure. Het voordeel hiervan is dat de ontwerpbesluiten gezamenlijk ter inzage worden gelegd. Daardoor kan er in één keer op alle gecoördineerde besluiten zienswijzen worden ingebracht.

3.4.11 Besluit Hogere Waarden

Ik ben – ook in relatie tot de M.e.r.-procedure - het niet eens met het ontwerpbesluit hogere waarden geluid, vanwege de te verwachten geluidshinder en afname woongenot.

Reactie:

Voor geluid is door ontwikkelaar een hogere waarde aanvraag gedaan welke past binnen de geldende wet- en regelgeving. In lijn daarmee voorziet de ontwikkelaar in mitigerende maatregelen zoals het doof uitvoeren van de relevante gevels. Zie ook bijlage 4 van de m.e.r.-beoordeling.

Het besluit Hogere Waarden beschermt namelijk de gebruikers van de gebouwen van EDGE Eindhoven tegen verdere groei van het geluid en door het treffen van mitigerende gebouwgebonden maatregelen, zoals het doof maken van gevels, maar ook de schuifbare loggiaschermen. Zo wordt ook voor de bewoners een aangenaam woonklimaat gegarandeerd.

De realisatie van EDGE Eindhoven heeft natuurlijk een kleine positieve invloed op de geluidbelasting van het spoor en het emplacement ter plaatse van de bestaande woningen omdat de gebouwen van EDGE Eindhoven het geluid komend vanaf het spoor richting de bestaande bebouwing tegenhoudt.

3.4.12 Ecologische VerbindingsZone (EVZ)

Ik ben het niet eens met de herbegrenzing aanduiding ecologische verbindingszone en regionale waterberging, omdat ik niet wil dat een mooi stuk natuurgebied verloren gaat.

Reactie:

Wij begrijpen uw zorgen, maar waar het verzoek tot herbegrenzing op toeziet is niet het verkleinen van het gebied, maar het corrigeren van de kaarten zodat deze overeenkomen met de in werkelijkheid gerealiseerde EVZ. De gronden buiten de gerealiseerde EVZ hebben momenteel geen functie in het behoud en het beheer van de EVZ en ontwikkeling van de gronden buiten de gerealiseerde EVZ leidt er niet toe dat het gebied minder geschikt wordt voor de verwezenlijking, het behoud en het beheer van een ecologische verbindingszone. Om die reden wordt de provincie verzocht de EVZ te herbegrenzen. De onderbouwing hiervan is te vinden in de bijlagen bij het bestemmingsplan en in het tevens ter visie gelegde concept verzoek herbegrenzing ecologische verbindingszone en regionale waterberging Interim omgevingsverordening Noord Brabant. waarmee de begrenzing conform de voorgeschreven procedure wordt aangepast. De inhoudelijke motivering daarvoor is terug te vinden in het rapport van RHDHV van 29 mei 2020 in bijlage 1 bij de toelichting op het bestemmingsplan.

We kunnen u geruststellen dat de het bestemmingsplan aangewezen bouwperceel niet de oevers omvat. Zie ook zienswijze 3.3.9.

Conclusie

De zienswijze leidt tot niet aanpassing het bestemmingsplan. De zienswijze wordt ongegrond geacht.

3.5 Buurtvereniging Villapark

3.5.1 Verkeersintensiteit

Wij zijn bevreesd voor de verkeerintensiteit, die ná de afronding van de drie hoogbouw projecten: District E, Lichthoven fase 1 en Lichthoven fase 2 (EDGE) aan de Stationsweg, in onze buurt is te verwachten.

-

Daarnaast is het opmerkelijk dat alleen het aantal parkeerplaatsen als uitgangspunt wordt genomen voor de inschatting van de toename van het verkeer. Doorgaand verkeer heeft ook een negatieve invloed.

Reactie:

Door Royal Haskoning DHV is voor EDGE Eindhoven een onderzoek uitgevoerd waarin het verkeersgenererend effect van de toekomstige functies is onderzocht (Notitie verkeer en parkeren, bijlage 1 bij de m.e.r.-rapportage). Er zijn twee mogelijke scenario's onderzocht. In het eerste scenario worden 315 parkeerplaatsen gerealiseerd, in het tweede scenario worden 235 parkeerplaatsen gerealiseerd. Deze aantallen leiden tot 301 extra verkeersbewegingen per dag in het eerste scenario en 136 extra verkeersbewegingen per dag in het tweede scenario.

Volgens de BBMA-modellen leidt de ontwikkeling van EDGE Eindhoven o.b.v. het hoge scenario tot een geringe impact op de oostelijke infrastructuur van circa 75 extra verkeersbewegingen in de spits. In paragraaf 2.2. en in zienswijze 3.1.1. is een nadere toelichting gegeven hierop.

De berekeningen voor de verkeersgeneratie vinden hun basis in het aantal beschikbare parkeerplaatsen, maar door het toepassen van een factor worden er veel meer verkeersbewegingen dan parkeerplaatsen gerekend.

In de zienswijze wordt gesteld dat er extra doorgaand verkeer zal optreden. Aanvullend doorgaand verkeer ten gevolge van EDGE Eindhoven is niet waarschijnlijk. RHDHV heeft in diens onderzoek de verkeersaantrekkende werking van EDGE Eindhoven berekend. Doordat EDGE Eindhoven wordt gebouwd is het niet automatisch ook logisch te veronderstellen dat er meer doorgaand verkeer zal komen. Het gemeentelijk beleid ziet daarnaast juist toe op het verminderen van doorgaand verkeer. Hierbij wordt verwezen naar paragraaf 2.2. over de koepelnotitie voor het stationsgebied zuidzijde en omgeving.

3.5.2 Parkeerdruk

Wij zijn bevreesd voor parkeerdruk.

Indien wij uitgaan van de norm van 1 parkeerplaats per 130 m² komen wij tot andere getallen. Daarbij ook nog gezegd dat wij uw uitgangspunten m.b.t. 1 parkeerplaats per 130 m² niet realistisch vinden, het is meer 'wishfull thinking' dan realiteit.

Reactie:

EDGE en de gemeente zijn beiden voorstander van een autoluwe omgeving. Het in April 2020 vastgestelde Ontwikkelperspectief Centrum Eindhoven 2040 Centrum omvat inderdaad de ontwikkeling van een autoluwe groen centrumhart. De gemeente heeft in 2019 hiervoor de Actualisatie Nota Parkeren 2019 vastgesteld, waarin de op eigen terrein nog te regelen parkeervoorziening omschreven staan. Deze is voor het centrumgebied al veel lager dan elders in Eindhoven en is ook de grondslag voor het ontwerp bestemmingsplan voor Lichthoven fase 2. Bij het bepalen van de behoefte aan nieuwe parkeerplaatsen is rekening gehouden met de ligging bij het openbaar vervoer en de hiermee toe te passen HOV-reductie voor parkeerplaatsen.

Wellicht goed om te vermelden is dat EDGE Eindhoven op eigen terrein voorziet in 610 fietsparkeerplekken voor de kantoren en 438 fietsparkeerplekken voor de woningen; we hopen dat dat inzicht geeft in de groen zijde van het verkeersbeleid en dit u enig comfort geeft.

In 2019 is een parkeerdrukonderzoek naar het openbaar parkeren uitgevoerd in het Centrum en in een deel van de schil daaromheen. Uit dit parkeerdrukonderzoek blijkt dat er voldoende capaciteit is in het gebied om in de parkeervraag te voorzien. De parkeerdruk is op het drukste moment gedurende de week per gebied niet hoger dan 52%. Dit is relatief laag in vergelijking met andere (middel)grote steden. Op basis van deze studie verwachten we niet dat de parkeerdruk in de omliggende wijken hoger wordt naar aanleiding van de diverse ontwikkelingen in stationsgebied zuid.

Tot slot wordt verwezen naar paragraaf 2.2. over de koepelnotitie voor het stationsgebied zuidzijde en omgeving. Onderdeel van de koepelnotitie is ook het parkeren. Voor een uitgebreide reactie betreffende parkeren zie tevens zienswijze 3.1.5.

3.5.3 Verkeersveiligheid

Wij vrezen voor de overlast van sluipverkeer, trilling overlast door vrachtverkeer en te hard rijden is de laatste jaren substantieel gestegen in onze buurt. De verkeersveiligheid is de laatste jaren dan ook afgenomen in onze buurt. Dit alles zorgt voor grote zorgen bij de bewoners.

-

Op basis van het voorgaande pleiten wij in ieder geval voor versnelling van de aanleg van 2e Fuutlaan (twee richtingen) op het huidige industrieterrein naast de huidige Fuutlaan, inclusief volwaardige aansluitingen op de ring/rondweg.

-

Daarnaast pleiten wij voor verkeersmaatregelen die de toegang tot de Parklaan en de Nachtegaallaan sterk verminderen.

Reactie:

Gemeente is zich bewust van de zorgen van u en uw wijkgenoten rondom de verkeersgeneratie vanuit het stationsgebied en de veiligheid ten gevolge van het huidige sluipverkeer. Gemeente is volop bezig met het vinden van oplossingen voor de lange en korte termijn.

Zie tevens paragraaf 2.2 en zienswijze 3.1.1 voor een verdere onderbouwing.

3.5.4 Verkeerscirculatieplan

Helaas blijkt dat er onvoldoende onderzoek is verricht naar de gevolgen die alle bouwplannen zullen hebben op de verkeersstromen aan de oostzijde van het station.

-

Wij vragen nadrukkelijk om een onderbouwd integraal plan waarin de verkeersstromen in kaart worden gebracht van de gevolgen van alle ingrijpende bouwplannen voor het stationsgebied Zuid.

Reactie:

In de Koepelnotitie zoals benoemd in paragraaf 2.2 is tevens het structuurplan voor de Openbare Ruimte Stationsgebied Zuid opgenomen. Hierin is te zien op welke manier de nieuwe ontwikkelingen bereikbaar zijn en hoe het verkeer ontsloten wordt. Dit structuurplan voorziet uiteraard in de verwachte verkeersbelasting, maar is nog niet gestoeld op de nieuw te realiseren radialen; dit betreft een lopend onderzoek.

Zoals in deze paragraaf benoemd wordt voor het bouwverkeer ten behoeve van Stationsgebied zuid een bouwlogistiek plan opgesteld dat de villawijk en de Fuutlaan volledig ontziet.

Conclusie:

De zienswijze leidt tot niet aanpassing het bestemmingsplan. De zienswijze wordt ongegrond geacht.

3.6 Bewoner Villapark (2)

3.6.1 Functie Fuutlaan en luchtkwaliteit

De Fuutlaan wordt een "autoradiaal". Dit heeft ongetwijfeld consequenties voor de luchtkwaliteit in deze buurt.

-

Daardoor is het zeer bevreemdend dat in de bestemmingsplannen en m.e.r.-beoordelingen (District E en Lichthoven fase 1(A)) de Fuutlaan niet wordt meegenomen. Verrassend wordt in de aanvraag voor Lichthoven fase 2 de Fuutlaan wel genoemd.

Reactie:

Fuutlaan

Het bestemmingsplan Lichthoven fase 2 gaat uit van de huidige situatie, waarbij er geen grote toename zal zijn ten gevolge van dit plan voor de verkeersintensiteiten op de Fuutlaan. Zie ook paragraaf 2.2. waar wordt verwezen naar de Koepelnotitie en waarin dit staat beschreven.

Voor de Nieuwe Fuutlaan is in voorjaar 2020 de verkenning opgestart. Het resultaat daarvan moet een voorkeurs oplossingsrichting zijn voor deze nieuwe radiaal, in samenhang met de ontwikkelingsmogelijkheden van de zone tussen het spooreplacement en de huidige bebouwing. Voorzien van een schetsontwerp en kostenindicatie op basis waarvan het college een besluit kan nemen voor verder planvorming en financiering. Stakeholders en belanghebbenden zullen bij deze verkenning worden betrokken. Het comité Fuutlaan is hierbij ook betrokken.

Luchtkwaliteit

De omgevingseffecten met betrekking tot luchtkwaliteit zijn getoetst en valt voor Lichthoven fase 2 (en voor geheel stationsgebied zuid) binnen de wettelijke marges en grenswaarden. Zie ook paragraaf 2.2 voor een nadere toelichting over de verkeerseffecten in de omgeving. Ook wordt verwezen naar paragraaf 2.3 over de cumulatie van milieu-effecten in het gebied en de omgeving.

Voor de bouwfase geldt dat de grootste uitstoot (van mobiele werktuigen) plaatsvindt op een afgezet terrein, waardoor de uitlaatgassen uitsluitend verdund in openbaar gebied terecht komen. Bovendien maakt het verkeer dat van en naar de bouwplaats rijdt, slechts een klein deel uit van het totale verkeer in de stad. Daarmee hoeft niet te worden gevreesd worden van een aantasting van de leefomgeving van omwonenden.

Voor dit project is in 2019 een quickscan uitgevoerd naar de gebruiksfase, waaruit blijkt dat de concentraties in de omgeving van het project maximaal 0,04 µg/m³ toenemen voor NO₂ en maximaal 0,02 µg/m³ toenemen voor PM₁₀. Deze toenames zijn voor lucht 'niet in betekende mate', zoals gesteld in art 5.16 lid 1 sub c van de Wm. Het project voldoet daarmee aan de wettelijk vereiste luchtkwaliteit.

Bovenstaande punten zijn nader toegelicht in paragraaf 2.2 en in zienswijze 3.1.1 en 3.1.3.

3.6.2 M.e.r.-beoordeling met daarin trillingshinder

Wij vragen daarom een integrale m.e.r.-beoordeling te maken voor de drie plannen (District E, Lichthoven1 én 2) waarin de Fuutlaan en het Villapark wél in de beschouwingen wordt meegenomen.

-

Ook de gevolgen voor de Fuutlaan ten aanzien van trillingsschade zullen dan in beeld gebracht dienen te worden.

Reactie:

m.e.r.

Zoals toegelicht in paragraaf 2.3 en onder zienswijze 3.1.4. heeft de gemeente het Stationsgebied weloverwogen laten beschouwen en daaruit volgt dat het gebied geschikt is om in delen te ontwikkelen. Er is daarom geen formele Milieu-Effect-Rapportage (m.e.r.) nodig, maar er heeft wel een beoordeling van de milieueffecten plaatsgevonden. Dit wordt ook wel een vormvrije m.e.r.-beoordeling genoemd.

Trillingshinder

Het trillingsonderzoek heeft veel inzicht gegeven in de oorzaken van de hinder welke u ondervindt. De trillinghinder in de woningen ten gevolge van het verkeer over de Fuutlaan wordt geheel bepaald door zwaar- en middelzwaar verkeer (veroorzaakt door vrachtwagens en busjes). Het lichte verkeer (zoals personenauto's) is volgens het onderzoek niet relevant voor het bepalen van de trillingen in de woningen.

Aangezien het bestemmingsplan Lichthoven Fase 2 alleen personenauto's en geen middelzwaar of zwaar verkeer toevoegt aan de Fuutlaan is er geen aanvullend effect voor het aspect trillingen in de woningen aan de Fuutlaan te verwachten in de definitieve situatie (na realisatie van EDGE Eindhoven). Het effect van het bestemmingsplan Lichthoven fase 2 heeft hiermee geen invloed op het aspect trillingen. Vanuit het aspect trillingen is het derhalve niet noodzakelijk om een overkoepelend m.e.r.-onderzoek uit te voeren met een grotere scope dan het bestemmingsplan Lichthoven fase 2.

Waar gemeente momenteel veel aandacht aan geeft met het bouwlogistiek plan dat ontwikkeld wordt voor het Stationsgebied, is dat bouwverkeer niet over de Fuutlaan zal gaan rijden. Om dit in goede banen te leiden is in samenspraak tussen de gemeente en de directe omgeving een regiegroep opgericht hiervoor. Zie ook zienswijze 3.1.1 en 3.1.2. voor een uitgebreide reactie.

3.6.3 Deelauto's en elektrificatie

Er wordt niet actief ingespeeld op deelauto's, er zijn geen plaatsen aangewezen waar deelauto's dienen te komen staan.

-

elektrische auto's; parkeergarages zijn niet geschikt als plaats om deze auto's op te laden. Dit dient in de open lucht te gebeuren.

Reactie:

Als gemeente zijn wij, net als u, voorstander van het verslimmen van het autopark binnen Eindhoven. Daarom hebben wij deze voorwaarden in passende mate in het bestemmingsplan opgenomen zoals ook in de toelichting op het bestemmingsplan aangegeven in paragraaf 4.6.

EDGE Eindhoven zal absoluut voorzien in het reserveren van parkeerplaatsen voor deelauto's als onderdeel van de eisen voor smart mobility. Niet alleen streeft EDGE een hoge duurzaamheid van haar ontwikkelingen na, dit is tevens een verplichting onder de duurzaamheid labels die ze beoogd. Het is echter gebruikelijk dat de eindgebruiker de exacte locaties voor deelauto's bepaald..

Voor wat betreft elektrische auto's is uw standpunt niet correct. Het is inderdaad bekend dat parkeren en laden van elektrische auto's in parkeergarages aandacht verdiend, maar niet dat dit niet mogelijk of toegestaan is. Voor het project EDGE Eindhoven is uitvoerig overleg geweest tussen ontwikkelaar en de veiligheidsregio voor het vaststellen van de optimale locaties voor elektrisch laden. Deze zullen conform de richtlijnen van de veiligheidsregio gesitueerd worden nabij de (auto)entree van de parkeervoorziening zodat de brandweer makkelijker kan blussen in geval van calamiteiten.

3.6.4 Parkeren projectgebonden

In de berekening van het aantal verkeersbewegingen wordt uitgegaan van een zeer beperkt aantal parkeerplaatsen. Wij achten de uitgangspunten van die berekening niet realistisch.

Reactie:

EDGE en de gemeente zijn beiden voorstander van een autoluwe omgeving. Het in April 2020 vastgestelde Ontwikkelperspectief Centrum Eindhoven 2040 Centrum omvat inderdaad de ontwikkeling van een autoluwe groen centrumhart. De gemeente heeft in 2019 hiervoor de Actualisatie Nota Parkeren 2019 vastgesteld, waarin de op eigen terrein nog te regelen parkeervoorziening omschreven staan. Deze is voor het centrumgebied al veel lager dan elders in Eindhoven en is ook de grondslag voor het ontwerp bestemmingsplan voor Lichthoven fase 2. Bij het bepalen van de behoefte aan nieuwe parkeerplaatsen is

rekening gehouden met de ligging bij het openbaar vervoer en de hiermee toe te passen HOV-reductie voor parkeerplaatsen.

Zie tevens paragraaf 2.2 voor een nadere toelichting op verkeer en parkeren en zienswijze 3.1.5 en zienswijze 3.5.2.

3.6.5 Openbaar parkeren

Vanwege het laten vervallen door al de geplande bouwactiviteiten van meer dan 300 openbare parkeerplaatsen. Dit is in strijd met het gestelde in de "Actualisatie Parkeernormen 2019", waarin in hoofdstuk 2 gesteld wordt: "Een nieuwe planontwikkeling mag geen parkeeroverlast voor de nabije omgeving veroorzaken.

Reactie:

Wij begrijpen uw zorgen, zoals omschreven in paragraaf 2.2. blijkt uit een parkeerdruk onderzoek dat er voldoende parkeercapaciteit beschikbaar blijft in het gebied en dat de parkeerdruk in uw wijk naar verwachting daarom niet hoger wordt naar aanleiding van de diverse ontwikkelingen in stationsgebied zuid.

3.6.6 Procedure in relatie tot raadsverzoek 9 maart 2021

We zijn van mening dat ... de drie bestemmingsplannen voor het stationsgebied Zuid (District E, Lichthoven 1 en 2) als 1 geheel benaderd en behandeld moeten worden, en dat derhalve de huidige procedure gestaakt dient te worden.

Reactie:

De huidige procedure is op 4 maart 2021 gestart. De ter inzagelegging van Lichthoven fase 2 liep dus al ten tijde van de vragen van de raad inzake het ontwerp bestemmingsplan voor District E. Omdat er geen sprake is van een afhankelijkheid tussen projecten onderling kan de procedure doorgang vinden. Voor een nadere toelichting hierop zie paragraaf 3.2 en zienswijze 3.3.2.

3.6.7 Stedenbouwkundige context en vraag kantoren

Er is gekozen voor een 70 meter hoge toren aan de Dommel, dus als buur voor het Villapark. In onze ogen is dit een veel te groot contrast, wat vloekt met het beschermde stadsgezicht. Wij verzoeken u terug te keren op de eerdere plannen en bebouwing niet hoger dan 30 meter aan de zijde van het Villapark op Lichthoven 2 toe te staan.

-

De bouwvolumes zijn te dicht op de Stationsstraat gepositioneerd om de mooie plannen waar ook sprake van is (Gender bovengronds, bomenrij, veilige straat) mogelijk te maken.

-

Om op dit moment een groot extra kantorencomplex te programmeren in het centrum van Eindhoven, een toplocatie, zal vooral ten gevolge hebben dat er elders kantoren leeg komen te staan.

Reactie:

Beleid

De ontwikkeling van het Stationsgebied Zuid kent een lange geschiedenis. In 2005 is de Visie 'Stationsgebied Zuid: verbinden verblijven' vastgesteld. Deze visie geeft een ontwikkelkader. Dit ontwikkelkader is uitgewerkt in een stedenbouwkundig plan. Vanwege de economische situatie, en daarmee de programmatische behoefte, is dit stedenbouwkundig plan diverse keren aangepast.

Het ruimtelijke beleid van de gemeente is verankerd in de Omgevingsvisie Eindhoven 'kloppend hart van Brainport' (juni 2020). Het Ontwikkelperspectief 2040 Centrum Eindhoven geeft een integrale ruimtelijke vertaling van beleidsdoelstellingen voor klimaatadaptatie, gezondheid, mobiliteit en verdichting, als voorwaarden voor een vitale economie en een sociaal-inclusieve stad.

Genoemde visies, beleidsdocumenten en stedenbouwkundige ontwerpen hebben uiteindelijk geleid tot een uitwerking van verschillende deelplannen, waaronder EDGE. Constante factor hierin is geweest de, onafhankelijke, supervisor die actief is in het gebied sinds 2010.

De uitgangspunten van het ontwikkelkader Lichthoven van KCAP d.d. 11 Maart 2019 waren de belangrijkste randvoorwaarden voor het huidige ontwerp van EDGE. Voor de locatie Lichthoven fase 2 heeft de supervisor bepaald dat de stedenbouwkundige visie van de stad ruimte biedt aan een mixed-use programma van circa 27.500 m2 kantoor en circa 15.000 m2 wonen, plus een bijbehorende ondergrondse parkeervoorziening.

Voor de samenhang in het gehele Stationsgebied is de gemeente gestart met het opstellen van het Structuurontwerp Stationsgebied Zuid voor het openbaar gebied. Huidige (bouw)ontwikkeling worden hierin opgenomen. Hierin worden de belangrijkste afhankelijkheden tussen de verschillende vastgoedprojecten en openbare ruimten in kaart gebracht. Dit geldt ook voor de herinrichting van de Stationsweg, waar de gemeente voor de herinrichting aan zet is. In het structuurplan ontwerp Stationsgebied Zuid wordt onderzocht en afgewogen hoe het toekomstige profiel van de Stationsweg vormgegeven kan worden, waarbij ruimte wordt gemaakt voor groen, water (bovengronds brengen van de Gender) en een verkeersveilige situatie. Het plan EDGE is afgestemd op de belangrijkste uitgangspunten van het structuurplanontwerp.

Stedenbouw

EDGE vormt de beëindiging van een reeks volumes en sluit het geheel af aan de oever van de Dommel. Het plan is vormgegeven als individuele gebouwen die zijn verbonden met transparante volumes, waardoor een grootstedelijke context ontstaat. Aan de Stationsweg is het kantoorgebouw relatief laag gehouden om aan te sluiten op de omliggende bebouwing. De woontoren vormt een hoogteaccent van 70 meter op de hoek. Op deze hoek is juist gekozen voor een hoogte accent om een balans te zoeken met de Studenthotel toren naast het station. De massa's aan de spoorzijde vormen een geluidsbufter voor het centrumgebied. Om de buffer aan het spoor visueel te breken en een kleinere schaal te geven is hier een knip gemaakt door middel van een transparant tussenvolume en een verschil in hoogte.

Verhoogd maaiveld

De plaatsing van de verschillende bouwvolumes en hun hoofdentrees op een gedeeld en verhoogd dek/maaveld creëert dat de ontwikkeling toch één geheel is. Een essentieel aspect is de overgang van het gebouw naar de openbare ruimte. Dit wordt gerealiseerd het activeren van de plintzone en het doortrekken van het groenplan door het gebied middels een landschapontwerp van bureau ZUS, dat hieronder is te zien.



De toelichting op het ontwerp bestemmingsplan Lichthoven fase 2 omschrijft in paragraaf 2.3.2 in meer detail dit Ontwikkelkader en de door supervisor beoogde grootstedelijke context. Dit zijn tevens de ontwerpuitgangspunten die meegegeven zijn aan ontwikkelaar.

Beschermd stadsgezicht

De dubbelbestemming beschermd stadgezicht geldt alleen voor het belendende bestemmingsplan Tongelre Binnen de Ring en niet direct voor Lichthoven fase 2. In het voorontwerp bestemmingsplan Tongelre Binnen de Ring (2020) is opgenomen dat voor het villapark de woonfunctie behouden dient te worden waarmee zakelijk gebruik van panden in de kantoorfeer tegengehouden wordt. De ontwikkeling van Lichthoven is niet in strijd met de beleidslijn dat de woonfunctie in het Villapark behouden dient te blijven. Lichthoven maakt immers geen onderdeel uit van het Villapark, maar van het stationsgebied.

Voor een onderbouwing van de beschermde waarden binnen het beschermd stadsgezicht van het Villapark in relatie tot Lichthoven fase 2, zie zienswijze 3.1.9.

Gender / veilige straat / bomenrij

Het klopt dat het liggend voorstel geen direct raakvlak omschrijft met de plannen voor de Gender. Wel is in het aan het bestemmingplan aangehechte groenplan reeds nagedacht over de aansluiting tussen het plangebied en de Gender, dit op basis van de door de Gemeente aangeleverde kaders voor de herinrichting van de Stationsweg waar het project op aan dient te sluiten. Zie tevens zienswijze 3.3.3. voor een uitgebreide reactie.

Leegstand kantoren elders

In 2013 heeft de Gemeente Eindhoven in samenwerking met het toenmalige SRE en de Provincie Brabant de 'Regionale programmering kantoorlocaties' opgesteld voor Zuidoost Brabant (27 nov. 2013 vastgesteld in portefeuillehoudersoverleg SRE). De behoefte aan kantoren wordt regionaal bepaald. De Provincie heeft in 2018 een prognose bedrijventerreinen en kantoorlocaties laten uitvoeren ("Prognose bedrijventerreinen en kantoren Noord-Brabant" (Stec groep, 30 januari 2018). Dit onderzoek geeft inzicht in de toekomstige behoefte aan kantoren en bedrijventerreinen. Daarin is onder meer geconcludeerd dat uit de kwalitatieve confrontatie van vraag en (plan)aanbod met name in de regio's Noordoost en Zuidoost op termijn een tekort aan meters in het centrum/stationsgebied ('s-Hertogenbosch en Eindhoven) dreigt. Conform dit onderzoek, speelt EDGE Eindhoven op de behoefte naar hoogwaardige kantoorruimte in centrum / stationsgebieden. Vanwege krapte op de kantorenmarkt is het niet aannemelijk dat dit leegstaand op andere locaties veroorzaakt.

De uitkomsten van deze prognose worden voor de negen gemeenten in het Stedelijk Gebied Eindhoven afgezet tegen de vigerende regionale programmeringsafspraken. Het handhaven van de planruimte voor Lichthoven fase 1 en 2 is daarbij uitgangspunt. Bij het bepalen van beleid voor de verschillende gebieden in Eindhoven wordt ook in overleg getreden met marktspecialisten. De vraag naar kantoren is (zeker gelet op de ligging bij het station) blijvend.

3.6.8 Bever / vos

Inmiddels worden zowel de bever als de vos waargenomen ter plaatse. Deze nieuwe feiten dienen tot de conclusie te leiden dat er aanvullend onderzoek nodig is en dat er wél een ontheffing nodig is van de wet Natuurbescherming.

Reactie:

Bever

Naar aanleiding van de melding dat er activiteiten gesignaleerd waren heeft ontwikkelaar reeds een onderzoek laten doen naar de beversporen aan de Dommel. Het doel van deze ecologische inventarisatie is om te beoordelen of de geplande ontwikkelingen mogelijk effect hebben op de al dan niet aanwezige bevers waarmee het plan mogelijk strijdig is met de soortenbescherming als beschreven in de Wnb. Met de beoogde plannen en werkzaamheden van EDGE worden geen verbodsbepalingen in de Wnb ter bescherming van bever overtreden. Er is geen ontheffing nodig. Deze beantwoording is in meer detail gegeven in zienswijze 2.1.2.

Vos

Het is zeer onwaarschijnlijk dat de vos een vaste verblijfplaats heeft gevonden ter hoogte van Lichthoven Fase 2 langs de Dommel, omdat de vaste verblijfsplaatsen van vossen zich meestal bevinden in dichte vegetatie (bos, struweel, moerasvegetatie, ruiger grasland, hoger landbouwgewas).

In de NDFF (Nationale Databank Flora en Fauna) is geen waarneming van een vos op deze locatie of de directe omgeving ervan geregistreerd. De gemeente Eindhoven heeft een QuickScan uitgevoerd waarbij eveneens geen zaken zijn gesignaleerd die op de aanwezigheid van een vos kunnen duiden.

Indien dit wel het geval is, dan geldt het volgende: de vos is een grondgebonden zoogdiersoort, die gezien kan worden in de stad. Het plangebied zelf en de omliggende omgeving maken geen deel uit van het vaste leef- of verblijfsgebied van de vos, nader onderzoek naar de aanwezigheid van een vossenburcht is niet noodzakelijk. Met de beoogde plannen en werkzaamheden van EDGE worden daarom geen verbodsbepalingen in de Wnb ter bescherming van de vos overtreden.

3.6.9 Ecologische VerbindingsZone (EVZ)

De Ecologische Verbindings Zone zou ter plaatse op de in stedelijk gebied minimum breedte van 50 meter gebracht dienen te worden.

Reactie:

Op dit moment is de EVZ op locatie smaller dan 50 meter. Hij is echter wel definitief qua uitvoering. Als het gaat om het vergroenen van het gebied dan wordt dit ook in het ontwerp van EDGE gedaan, om maaiveldniveau wordt hier veel groen toegevoegd.

In de toelichting op het bestemmingsplan wordt in paragraaf 3.3.3.2 verduidelijkt dat een gerealiseerde ecologische verbindingzone in de praktijk niet altijd over de volle lengte een breedte van 25 meter (resp. 50 meter) zal hebben of hoeven te hebben. Dit is binnen de gestelde regels mogelijk mits in het aangrenzend bestemmingsplan concrete begrenzing van de gerealiseerde ecologische verbindingzone wordt opgenomen met een daarbij passend beschermingsregime. Dit is het geval in het ontwerp voor EDGE Eindhoven. Zie tevens zienswijze 3.3.9.

Conclusie

De zienswijze leidt tot niet aanpassing het bestemmingsplan. De zienswijze wordt ongegrond geacht.

3.7 Bewoner Stationsweg

3.7.1 Stedenbouwkundige context en vraag naar kantoren

Dat er wat moet gebeuren rondom het station lijkt me evident, maar dat vonden we 20 jaar geleden ook al. Open ruimten tussen de geplande gebouwen lijkt me noodzakelijk om prettig te kunnen blijven wonen.

-

De verhouding 2/3 kantoor en 1/3 woningen lijkt me niet van deze tijd.

Reactie:

De stad Eindhoven heeft inderdaad een prettig leefklimaat voor al haar bewoners hoog in het vaandel staat. Naar het te realiseren programma in Lichthoven liggen diverse onderzoeken ten grondslag. Hieruit blijkt dat er op termijn een tekort dreigt aan kantoorruimtes in het centrum / stationsgebied van onder andere Eindhoven. Conform dit onderzoek, speelt EDGE Eindhoven op de behoefte naar hoogwaardige kantoorruimte in centrum / stationsgebieden. Voor een uitgebreide reactie zie zienswijze 3.6.7, onderdeel leegstand kantoren.

3.7.2 Parkeren

Een grote parkeergarage erbij bouwen terwijl het openbaar vervoer om de hoek ligt lijkt me ook in tegenspraak met andere beleidsvoornemens.

Reactie:

EDGE en de gemeente zijn beiden voorstander van een autoluwe omgeving. Het in April 2020 vastgestelde Ontwikkelperspectief Centrum Eindhoven 2040 Centrum omvat inderdaad de ontwikkeling van een autoluwe groen centrumhart. De gemeente heeft in 2019 hiervoor de Actualisatie Nota Parkeren 2019 vastgesteld, waarin de op eigen terrein nog te regelen parkeervoorziening omschreven staan. Deze is voor het centrumgebied al veel lager dan elders in Eindhoven en is ook de grondslag voor het ontwerp bestemmingsplan voor Lichthoven fase 2. Bij het bepalen van de behoefte aan nieuwe parkeerplaatsen is rekening gehouden met de ligging bij het openbaar vervoer en de hiermee toe te passen HOV-reductie voor parkeerplaatsen.

Zie tevens paragraaf 2.2 voor een nadere toelichting op verkeer en parkeren en zienswijze 3.1.5. en zienswijze 3.5.2.

3.7.3 Luchtkwaliteit

Gelet op de focus op de auto, zal de luchtkwaliteit de komende 15 jaar zeker niet verbeteren.

Reactie:

Het omgevingseffecten luchtkwaliteit is getoetst en valt voor Lichthoven fase 2 (en voor geheel stationsgebied zuid) binnen de wettelijke marges en grenswaarden. Zie ook paragraaf 2.2 voor een nadere toelichting.

Voor de bouwfase geldt dat de grootste uitstoot (van mobiele werktuigen) plaatsvindt op een afgezet terrein, waardoor de uitlaatgassen uitsluitend verdund in openbaar gebied terecht komen. Bovendien maakt het verkeer dat van en naar de bouwplaats rijdt, slechts een klein deel uit van het totale verkeer in de stad. Daarmee hoeft niet te worden gevreesd worden van een aantasting van de leefomgeving van omwonenden.

Voor dit project is in 2019 een quickscan uitgevoerd naar de gebruiksfase, waaruit blijkt dat de concentraties in de omgeving van het project maximaal 0,04 µg/m³ toenemen voor NO₂ en maximaal 0,02 µg/m³ toenemen voor PM₁₀. Deze toenames zijn voor lucht 'niet in betekenende mate', zoals gesteld in art 5.16 lid 1 sub c van de Wm. Het project voldoet daarmee aan de wettelijk vereiste luchtkwaliteit.

Voor een nadere toelichting zie ook de beantwoording zienswijze 3.1.1 en 3.1.3 en de toelichting in paragraaf 2.2.

Conclusie

De zienswijze leidt tot niet aanpassing het bestemmingsplan. De zienswijze wordt ongegrond geacht.

3.8 Horeca Vereniging Stationskwartier

3.8.1 Horeca toevoegen binnen Stationsgebied

Wij vinden het zeer onwenselijk als er veel horecaverunningen op nieuwe locaties worden verleend.

-

Uitbreiding van het horeca-aanbod dient qua concept, beleving, thema, locatie of formule iets toe te voegen. Het moet ons gebied een upgrade geven. Er kan een klankbordgroep adviseren.

Reactie:

Eén van de doelen van het ontwikkelkader van Lichthoven is om levendige plinten te creëren langs de Stationsweg. Het bestemmingsplan van Lichthoven Fase 2 laat daarom ruimte om meerdere soorten plintinvulling te realiseren. Het totale metrage aan horeca in het project mag conform het voorliggende bestemmingsplan maximaal 500m² bedragen.

Hiervan is onder de woontoren een bestemming van 240m² aan ondersteunende centrumfuncties toegestaan. De beoogde ondersteunende plintfuncties zijn relatief kleinschalig ten opzichte van de beoogde woningbouw in het plan en passen goed bij de aard en schaal van de totale ontwikkeling. Bij ondersteunende centrumfuncties zijn functies die goed passen bij, en ondersteunend zijn aan, het beoogde woonprogramma. Denk bijvoorbeeld aan een koffiëbar, kapperszaak, kinderdagverblijf of een sportvoorziening uitsluitend in de plint.

Naar verwachting wordt de plint aan de westzijde ingevuld door het bedrijfsrestaurant voor de kantoren voor het resterende metrage. In dat geval is geen sprake van zelfstandige horeca.

3.8.2 Windhinder, zon en schaduw hinder

Onze zorgen gaan naar de situatie rondom windwinder, zon en schaduw door de nieuw te bouwen torens/gebouwen.

-

Kan men ons verzekeren dat ... men zo min mogelijk overlast heeft in ons gebied

Reactie:

Windhinder

Op basis van de uitgevoerde windonderzoeken waarin de Stationsweg zichtbaar is, kan geconcludeerd worden dat EDGE Eindhoven geen nadelig effect op de huidige situatie op de Stationsweg heeft. Voor een meer uitgebreide toelichting verwijzen we u naar zienswijze 3.3.17.

Zon en schaduw hinder

Er is geen sprake van een positief of negatief effect aangezien EDGE Eindhoven ten minste 200 meter ten oosten ligt van de meest dichtbij gelegen locatie bestaande horeca. Tevens ligt EDGE Eindhoven ten noorden van de reeds bestaande bebouwing aan de Stationsweg.

3.8.3 Luchtkwaliteit

Dit zal leiden tot een slechtere luchtkwaliteit en overlast tijdens de bouw.

Reactie:

Het omgevingseffecten luchtkwaliteit is getoetst en valt voor Lichthoven fase 2 (en voor geheel stationsgebied zuid) binnen de wettelijke marges en grenswaarden. Zie ook paragraaf 2.2 voor een nadere toelichting.

Voor de bouwfase geldt dat de grootste uitstoot (van mobiele werktuigen) plaatsvindt op een afgezet terrein, waardoor de uitlaatgassen uitsluitend verdund in openbaar gebied terecht komen. Bovendien maakt het verkeer dat van en naar de bouwplaats rijdt, slechts een klein deel uit van het totale verkeer in de stad. Daarmee hoeft niet te worden gevreesd worden van een aantasting van de leefomgeving van omwonenden.

Voor dit project is in 2019 een quickscan uitgevoerd naar de gebruiksfase, waaruit blijkt dat de concentraties in de omgeving van het project maximaal 0,04 µg/m³ toenemen voor NO₂ en maximaal 0,02 µg/m³ toenemen voor PM₁₀. Deze toenames zijn voor lucht 'niet in betekenende mate', zoals gesteld in art 5.16 lid 1 sub c van de Wm. Het project voldoet daarmee aan de wettelijk vereiste luchtkwaliteit.

Voor een nadere toelichting zie ook de beantwoording zienswijze 3.1.1, 3.1.3 en 3.4.2 en de toelichting in paragraaf 2.2.

3.8.4 Verkeersveiligheid Stationsplein

Dit zal leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties op een punt dat toch al druk en kwetsbaar is.

Reactie:

We nemen aan dat de vraag zich richt op het Stationsplein en haar directe omgeving. Zie paragraaf 2.2 voor een toelichting op de bouwlogistieke plannen. Wij vinden de veiligheid op locatie zeer belangrijk en zullen hier veel aandacht aan geven bij het uitwerken van dit bouwlogistiek plan. Dit bouwlogistiek plan wordt afgestemd in de regiegroep, waar diverse stakeholders uit de omgeving in zijn vertegenwoordigd. Het stationsplein maakt geen onderdeel uit van het plangebied Lichthoven fase 2.

3.8.5 Openbare ruimte Stationsplein

Wij zijn van mening dat het ontwerp van de openbare ruimte geheel anders moet. Het ontwerp/indeling van de openbare ruimte zal voor de zaken op het huidige Stationsplein negatief uitpakken. Wij verzoeken u om meegenomen te worden in het ontwerp van de openbare ruimte.

Reactie:

De gemeente zal het openbaar gebied inrichten overeenkomstig een nog nader op te stellen inrichtingsplan openbare ruimte. In deze procedure zal uiteraard de mogelijkheid tot inspraak geboden worden. Het ter visie liggende ontwerp bestemmingsplan voor Lichthoven fase 2 heeft echter geen direct raakvlak met de inrichting openbare ruimte ter hoogte van het Stationsplein. Voor een uitgebreide reactie over de samenhang tussen de verschillende projecten in stationsgebied zuid zie tevens zienswijze 3.3.3.

3.8.6 Doorgang procedure in relatie tot raadsverzoek 9 maart 2021

De gemeente houdt geen of onvoldoende rekening met het geheel, noch met de bestaande situatie. Wij zien de ontwikkeling van Lichthoven fase 1, fase 2 en District-E als 1 stedelijk ontwikkelingsproject. Misschien is het toch tijd voor één samenhangend uitgewerkt bestemmingsplan voor het hele gebied.

Reactie:

De gemeente heeft het Stationsgebied in 2011 weloverwogen en integraal laten beschouwen en daaruit volgde dat het gebied geschikt is om in delen te kunnen ontwikkelen. De belangrijkste redenen hiervoor is dat de drempelwaarde voor een volledige m.e.r. niet gehaald wordt, en dat dat de verschillende locaties (District E, Lichthoven fase 1 en Lichthoven fase 2) onafhankelijk van elkaar uitgewerkt kunnen worden, en door verschillende partijen. In paragraaf 2.3.2 is een uitgebreide motivatie toegevoegd over dit punt.

Conclusie

De zienswijze leidt tot niet aanpassing het bestemmingsplan. De zienswijze wordt ongegrond geacht.

I

3.9 Henri Van Abbe Stichting

3.9.1 Opknippen diverse bestemmingsplannen Lichthoven en District-E

Wij betreuren in hoge mate dat telkens weer met postzegelplannen grote ontwikkelingen in de stad in gang gezet worden. Daarbij wordt het vrijwel ondoenlijk om inhoudelijk de impact van deze grootschalige ontwikkelingen te beoordelen. We verwijzen in dit kader ook naar onze zienswijze op het recente plan Lichthoven fase 1 (zie bijlage).

Reactie

Op de thema's verkeer, parkeren, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en stikstof zijn in paragraaf 3.11 van de m.e.r.-beoordeling de cumulatieve effecten beschouwd. Cumulatie van milieueffecten van EDGE Eindhoven (Lichthoven fase 2) en de projecten waar sprake is van wellicht enigerlei mate van samenhang (Lichthoven fase 1) treden vooral op als gevolg van een toename van autoverkeer van de gezamenlijke ontwikkelingen. Op de milieuaspecten is sprake van inwaartse effecten (bijvoorbeeld railverkeerlawaaï richting de te ontwikkelen woningen) of heel lokale effecten (bijvoorbeeld bodemingrepen die tot een andere bodemkwaliteit leiden of de waterberging die lokaal gerealiseerd moet worden).

De ontwikkeling van het Stationsgebied zal een pakket aan (infrastructurele) maatregelen bevatten, waardoor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling ook in de toekomst gewaarborgd is. De raad heeft besloten dat dit in 2024/2025 nader uitgewerkt wordt, als de projecten aan de Stationsweg gereed zijn. Er wordt geen verslechtering verwacht van de verkeersveiligheid. Zie hiervoor tevens de toelichting in paragraaf 2.2. van dit document.

Voor een uitgebreide reactie op een totaal m.e.r., zie tevens paragraaf 2.3 en zienswijze 3.1.4 en 3.1.6.

3.9.2 Stedebouwkundig kader / voorgaande bestemmingsplannen

Deze bestemmingsplankaart wijkt af van de plannen uit 2008 (de vastgestelde Ruimtelijke visie voor de verdere ontwikkeling van het Stationsgebied)

-

Het plan wijkt ook af van een in 2014 opgesteld stedenbouwkundig plan, dat in de toelichting wordt opgevoerd.

-

Een andere belangrijke afwijking ten opzichte van eerder getoonde plannen betreft de hoogte van de woontoren.

Reactie

Zoals u weet werkt de gemeente al enige tijd met verschillende supervisors om te onderzoeken en te borgen dat Eindhoven het door haar beoogde potentieel behaalt binnen een goed en doordacht stedelijk kader.

Voor de locatie Lichthoven zijn inderdaad in het verleden visies, beleidsdocumenten en stedenbouwkundige ontwerpen gevormd door de stad. In 2005 is de Visie 'Stationsgebied Zuid: verbinden verblijven' vastgesteld. Deze visie geeft een ontwikkelkader. Dit ontwikkelkader is uitgewerkt in een stedenbouwkundig plan. Vanwege in de loop der tijd is de programmatische behoefte veranderd en daarmee is dit stedenbouwkundig plan diverse keren aangepast.

Dit proces heeft niet stilgestaan tussen 2014 en 2019 en in deze periode is door de gemeente nader onderzoek gedaan naar het potentieel van locatie Lichthoven. De in deze periode ontwikkelde visies, waaronder het hieronder toegelichte Ontwikkelkader Lichthoven 2019, liggen in lijn met het ruimtelijk beleid van gemeente dat is verankerd in de Omgevingsvisie (2020).

Voor het plangebied Lichthoven is de visie op 19 maart 2019 vastgelegd in het Ontwikkelkader Lichthoven van KCAP, waardoor een grootstedelijke context ontstaat waarin een hoogteaccent in het plan ingepast kan worden. In de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan wordt het Ontwikkelkader uitgebreider beschreven in paragraaf 2.3.2. Constante factor in de ontwikkeling van gebied is de, onafhankelijke, supervisor (KCAP) die actief is in de Spoorzone sinds 2010.

Het plan is inderdaad niet gelijk aan voorgaande versies, maar is nog steeds gestoeld op de belangrijkste uitgangspunten: stedelijke en individuele blokken van verschillende volumes, met daartussen zichtlijnen, en een doorwaarbare zone van west naar oost en andersom, dwars door een publiek atrium. Om de publieke toegankelijkheid van het atrium te waarborgen, is het ontwerp in afstemming met de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit en supervisor uitgewerkt tot maximale transparantie en voorzien van doorlopend groen dat aansluit bij het ontwerp van de openbare ruimte.

Voordelen van de huidige opzet zijn bijvoorbeeld, en heel bewust zo ontworpen, de barrièrewerking van de noordelijke bebouwing om de overlast van de immer toenemende druk op de spoorlijnen op het centrum te verminderen. Aan de zuidelijke zijde is ingezet op een verhoogde en levendige plintinvulling in de nieuwbouw om zo de Stationsweg op te waarderen. Deze bebouwing wordt geprofileerd op de bestaande bebouwing. Ter hoogte van EDGE Eindhoven biedt deze plint tevens opties om maatschappelijke voorzieningen in te passen.

3.9.3 Dommeldal en behoud groen en groenstructuur

De Stichting vindt de volgende zaken belangrijk:

- Voldoende ruimte bij het Dommeldal en een groenplan dat de verbinding maakt met het Dommeldal.
- Zowel binnen focusgebieden als daarbuiten is het streven om groen zoveel mogelijk met elkaar in verbinding te brengen.
- Nieuwe gebouwen dragen bij aan het versterken van de robuuste groen- en waterstructuren in de Binnenstad, zoals het Dommeldal en het Genderdal.

Reactie

Groen

Voor dit project is een Groenplan aangehecht aan het ontwerpbestemmingsplan (bijlage 5 bij de toelichting; rapport Edge/ZUS 24 april 2020). Dit Groenplan is opgesteld conform het gemeentelijk 'Format Groenplan bij ruimtelijk initiatief' d.d. januari 2018. De bestaande, volledig geasfalteerde, parkeersituatie wordt zoals omschreven sterk vergroend, waarbij zowel de bestaande groenstructuren als de lokale ecologie wordt versterkt. Ook is het plan reeds ontworpen op basis van de door de gemeente meegegeven randkaders voor de bestaande Stationsweg en de Gender. Verder is bepaald dat (art 3.2.3) een omgevingsvergunning voor het bouwen van de gebouwen als bedoeld in artikel 3.2.1 uitsluitend wordt verleend als wordt voorzien in minimaal 3.600m² aan groenvoorzieningen binnen het plangebied

Het Groenplan vermeld over het bestaande groen dat de platanen aan de Stationsweg worden behouden, deze zijn namelijk het meest prominent aanwezig en zijn beeldbepalend voor de huidige Stationsweg. Om de werkzaamheden ten behoeve van de realisatie van het project uit te kunnen voeren, worden deze bomen gekandelaberd. Ook worden de bomen beschermd tijdens de bouwfase.

Groenstructuren

Het Ontwikkeldkader heeft als uitgangspunt dat het openbaar toegankelijke verhoogde maaiveld een groene loper moet vormen tussen stationsplein en Dommel. Deze groene loper wordt voorzien van enkel inheemse bomen en planten welke aansluiten op het bestaande groen bij De Dommel.

Hierdoor wordt als het ware de bestaande groenstructuur van de Dommel uitgebreid tot aan het stationsplein. De Dommel oevers hebben de status van ecologische verbindingzone maar de daadwerkelijke ecologische waarde is beperkt.

3.9.4 Gender

Door de grens van het bestemmingsplan te kiezen zoals nu gedaan is blijft het voor ons de vraag of en zo ja, hoe het zichtbaar maken van de Gender hier nog past. Naar onze mening zou het ontwerp van de weer naar boven te halen Gender expliciet deel uit moeten maken van dit plan.

Reactie

Zoals te zien is in Tabel 5 van het Groenplan wordt er op eigen kavel 170m² groen te weinig gecompenseerd om te voldoen aan de gemeentelijke richtlijnen. Daarom worden er in dit document en in het ontwerp van ZUS twee voorstellen gedaan om het groen aan de randen van het project extra groen te compenseren, dit door het bestaande groen kwalitatief te verbeteren. Het gaat hierbij om (i) het gebied aan de oever van de Dommel en (ii) het gebied tussen bouwplan en het spoor. Hiermee wordt in totaal 230m² groen gecompenseerd aan de randen wat betekent dat de totale groencompensatie op 4.110m² uit zo komen. Hiermee wordt voldaan aan het Groenbeleidsplan van de Gemeente.

Aangezien er op dit moment nog geen helderheid is of het mogelijk is om het bestaande groen op de twee genoemde locaties daadwerkelijk te verbeteren, is bepaald dat indien dit niet op tijd alsnog helder is, ontwikkelaar een bijdrage zal leveren aan het groencompensatiefonds van de Gemeente Eindhoven. De Gemeente Eindhoven zal dit geld investeren in het vergroenen van de directe omgeving van het plangebied, zoals het verder vergroenen van de Stationsweg of het Stationsplein of voor de aanleg van groen rondom de toekomstige Gender.

Voor een onderbouwing tussen Lichthoven Fase 2 en de plannen van de gemeente over de directe omgeving zie zienswijze 3.3.3.

Conclusie

De zienswijze leidt tot niet aanpassing het bestemmingsplan. De zienswijze wordt ongegrond geacht.

3.10 Stichting Beter Eindhoven

3.10.1 Integraliteit bestemmingsplan

Er is voor de integrale ontwikkeling aan de Stationsweg en het Stationsplein geen uitwerkingsplan vastgesteld. (...) SBE maakt bezwaar tegen deze werkwijze. Wat er nu voorligt is fragmentarisch en conflicterende (aangrenzende) delen van het bestemmingsplan.

-

In het voorliggende plandossier wordt onvoldoende rekening gehouden met het vigerende bestemmingsplan, zie bijv. pagina 98. Dit komt in het huidig plandossier onvoldoende terug. De Gemeente kiest ervoor om diverse wettelijk vastgelegde natuur en groenwaarden te reduceren. Dit alles is tegen het huidige beleid dat de Gemeente op natuurontwikkeling hanteert.

-

Wanneer SBE de ontwikkeling van dit ruimtelijk dossier over de afgelopen drieëntwintig jaar doorneemt, ziet zij weinig terug van de visie/woorden "Verblijven en Verbinden".

Reactie

Zoals toegelicht in paragraaf 2.3 en onder zienswijze 3.1.4. heeft de gemeente het Stationsgebied in samenhang laten beschouwen en daaruit volgt dat het gebied geschikt is om in delen te ontwikkelen.

Zoals aanvullend toegelicht in zienswijze 3.1.6 worden de ontwikkelingen op District E, Lichthoven fase 1 en Lichthoven fase 2 als separate projecten gezien omdat samenhang in de zin van ruimtelijke procedures betekend dat er sprake moet zijn een afhankelijkheidsrelatie tussen projecten onderling. Dit is niet het geval, en daarom zijn het niet-samenhangende projecten. EDGE Eindhoven kan immers gerealiseerd worden zonder dat de overige projecten worden gerealiseerd. Uiteraard is door gemeente wel vooraf het parkeer- en verkeersbeleid voor het gebied bepaald en is dit geborgd in het bestemmingsplan per locatie en daarmee voor het gebied.

3.10.2 RO-procedure

Wij verbazen ons o.a. over de volgorde van zaken. Er is nog geen bestemmingsplanwijziging aangevraagd dan wel vastgesteld. Het vigerende bestemmingsplan is Eindhoven binnen de Ring. Op zeer veel punten wordt afgeweken van het bestemmingsplan en maar ook van actueel vastgesteld beleid, zoals bijvoorbeeld de nota's inzake Parkeerbeleid en Groenbeleid.

SBE maakt bezwaar tegen het gebruiken van de Coördinatieregeling die niet op deze wijze hier van toepassing is.

Over een verklaring van geen bedenkingen is nog niet in de gemeenteraad besproken.

Daarnaast vraagt SBE zich af of de juiste bestuurlijke procedurele weg wordt gekozen. Of er niet een uitgebreide voorbereidingsprocedure (WABO) geldt. Middels de huidig gekozen werkwijze wordt dit voorkomen. Daartegen maakt SBE op voorhand in deze Zienswijze als zodanig bezwaar

Met deze nieuwe verplichting voor het College voor de Stationsweg en Stationsplein zone, hoopt SBE dat er nu een integraal ruimtelijk dossier wordt opgesteld. Een dossier dat juist goed aansluit op de omgeving Binnenstadzijde, wijk Villapark, Dommelzone, Spoorzone en Noordzijde stationsgebied (Fellenoord o.a.).

SBE begrijpt daarom ook niet dat dit plandossier THE EDGE toch de Zienswijze fase is ingegaan, en maakt hier bezwaar tegen. Zij begrijpt niet dat het College niet een pas op de plaats heeft gemaakt. Zij vraagt het College dit alsnog te doen en vraagt dit ook aan de gemeenteraad.

Reactie

De plannen voor Lichthoven fase 2 zijn in strijd met het geldende bestemmingsplan Eindhoven binnen de Ring. Juist daarom is dit nieuwe bestemmingsplan in procedure gebracht. De normale gang van zaken ten behoeve van het vaststellen van een bestemmingsplan wordt gevolgd in dit traject.

Er is door gemeente en ontwikkelaar in onderling overleg gekozen voor een gecoördineerde procedure (artikel 3.30 Wet ruimtelijke ordening). Het voordeel hiervan is dat de ontwerpbesluiten gezamenlijk ter inzage worden gelegd. Daardoor kan er in één keer op alle gecoördineerde besluiten zienswijzen worden ingebracht. Een verklaring van geen bedenkingen is niet nodig gezien het gaat om een gecoördineerde procedure inzake een bestemmingsplan met omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen.

Voor een uitgebreide reactie betreffende de samenhang van de verschillende projecten in het Stationsgebied Zuid, zie zienswijze 3.1.6. Voor een toelichting op de stedelijke context, zie zienswijze 3.6.7 en zienswijze 3.9.2.

3.10.3 M.e.r.

Een m.e.r.-route die in volledige samenhang met District-E, Lichthoven-A, Lichthoven C en D en Lichthoven fase 2 moet worden doorlopen, wat niet is gebeurd en waar SBE bezwaar tegen maakt.

-

Daarmee lopen Gemeente en ontwikkelaars wel een risico, want het verwijt van fragmentarisme in de planvorming ligt dan op de loer. Zeker als in de m.e.r.-beoordeling (zie hiervoor o.a. die uit 2011 van Witteveen & Bos) onvoldoende acht wordt geslagen op ontwikkelingen in de omgeving.

Reactie

Voor een uitgebreide reactie op bovenstaande punten, zie paragraaf 2.3 en zienswijze 3.1.4 en 3.1.6.

3.10.4 luchtkwaliteit

Wij hebben onze zorgen over de lange termijn consequenties van de plannen voor intensivering van het Stationsgebied voor de Fuutlaan en het Villapark als geheel. Reeds in uit het aanmeldingsonderzoek voor de m.e.r.-beoordeling uit 2009 aangaande de voorgenomen intensivering van het Stationsgebied blijkt dat wat betreft het verkeer een knelpunt wordt voorzien in de Fuutlaan. Dit heeft ongetwijfeld consequenties voor de luchtkwaliteit in deze buurt. Helaas is in de "Quickscan luchtkwaliteit ontwikkeling EDGE Eindhoven", de Fuutlaan geheel buiten beschouwing gelaten, terwijl in "Ontwikkelperspectief 2040 Centrum Eindhoven" van April 2020 op pagina 44 staat dat de Fuutlaan een "autoradiaal" wordt.

Reactie:

Het omgevingseffecten luchtkwaliteit is getoetst en valt voor Lichthoven fase 2 (en voor geheel stationsgebied zuid) binnen de wettelijke marges en grenswaarden. Zie ook paragraaf 2.2 voor een nadere toelichting.

Voor de bouwfase geldt dat de grootste uitstoot (van mobiele werktuigen) plaatsvindt op een afgezet terrein, waardoor de uitlaatgassen uitsluitend verdund in openbaar gebied terecht komen. Bovendien maakt het verkeer dat van en naar de bouwplaats rijdt, slechts een klein deel uit van het totale verkeer in de stad. Daarmee hoeft niet te worden gevreesd worden van een aantasting van de leefomgeving van omwonenden.

Voor dit project is in 2019 een quickscan uitgevoerd naar de gebruiksfase, waaruit blijkt dat de concentraties in de omgeving van het project maximaal 0,04 µg/m³ toenemen voor NO₂ en maximaal 0,02 µg/m³ toenemen voor PM₁₀. Deze toenames zijn voor lucht 'niet in betekenende mate', zoals gesteld in art 5.16 lid 1 sub c van de Wm. Het project voldoet daarmee aan de wettelijk vereiste luchtkwaliteit.

Voor een nadere toelichting zie ook de beantwoording zienswijze 3.1.1, 3.1.3 en 3.4.2 en de toelichting in paragraaf 2.2.

3.10.5 Deelauto's en elektrificatie

Er wordt niet actief ingespeeld op deelauto's, er zijn geen plaatsen aangewezen waar deelauto's dienen te komen staan.

-

elektrische auto's; parkeergarages zijn niet geschikt als plaats om deze auto's op te laden. Dit dient in de open lucht te gebeuren.

Reactie

Als gemeente zijn wij, net als u, voorstander van het verslimmen van het autopark binnen Eindhoven.

EDGE Eindhoven zal absoluut voorzien in het reserveren van parkeerplaatsen voor deelauto's als onderdeel van de eisen voor smart mobility. Het is echter gebruikelijk dat de eindgebruiker de exacte locaties voor deelauto's bepaald.

Voor het project EDGE Eindhoven is uitvoerig overleg geweest tussen ontwikkelaar en de veiligheidsregio voor het vaststellen van de optimale locaties voor elektrisch laden. Deze zullen conform de richtlijnen van de veiligheidsregio gesitueerd worden nabij de (auto)entree van de parkeervoorziening zodat de brandweer makkelijker kan blussen in geval van calamiteiten.

Voor een uitgebreide reactie zie zienswijze 3.6.3.

3.10.6 Parkeerdruk en contractafspraken

In 2019 heeft de Gemeente parkeervergunningen van bewoners aan de Stationsweg, ruim 50 vergunningen "opgeheven". (...) Door alle nieuwbouw verdwijnt er steeds meer parkeercapaciteit. Ook wanneer de Stationsweg zal worden ingericht, zullen parkeervakken gaan verdwijnen. (...) Het alternatief, tijdelijk parkeren aan de Prof. dr. Dorgelolaan is niet duurzaam.

-

Datzelfde geldt ook voor cultuurcentrum De Effenaar, die ook gebruik maakt van hetzelfde parkeerterrein aan de Stationsweg. (...) Door dit parkeerterrein op te heffen, wordt de toegankelijkheid van deze culturele voorziening verkleind, wat een bedreiging is in de huidige exploitatie. Dit geldt ook voor de horecavoorzieningen die zijn gelegen in de Dommelstraat en Stationsweg/Stationsplein.

-

Door het opheffen van dit parkeerterrein (214 plaatsen) voor de diverse doelgroepen, ontstaat niet alleen particuliere maar ook zakelijke schade. Daarnaast treedt er een waterbedeffect op. De parkeerdruk in de directe omgeving, w.o. de wijk Villapark zal onevenredig toenemen, omdat men noodgedwongen moet uitwijken.

Daarnaast vraagt SBE de contractafspraken die tussen Gemeente en ontwikkelaar zijn gemaakt, integraal te verstrekken, en op te nemen in het voorliggende plandossier. Bij het doornemen van onderstaand Memo dat onderdeel is van het voorliggende plan, is niet herleidbaar wat er wordt bedoeld.

SBE acht de uitgangspunten van die berekening niet realistisch. Het opheffen van de parkeerplaatsen en geen enkele openbaar toegankelijke parkeerplaats ervoor terug laten komen is irreëel. Dit betekent dat de omliggende wijken een grote parkeerdruk kunnen verwachten. Dit is in strijd met het gestelde in de "Actualisatie Parkeernormen 2019", waarin in hoofdstuk 2 gesteld wordt: "Een nieuwe planontwikkeling mag geen parkeeroverlast voor de nabije omgeving veroorzaken."

Reactie

Parkeerdruk

Een schaa sprong en kwaliteitssprong van het centrumgebied is alleen mogelijk als het gepaard gaat met een mobiliteitstransitie. Dit wil zeggen dat het noodzakelijk is dat het aantal verplaatsingen te voet en het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer substantieel stijgt en het autogebruik daalt. Ook krijgen verschillende vormen van deelmobiliteit de ruimte. Aan de rand van de stad en bij de Ring worden overstapmogelijkheden aangeboden. Zo blijft Eindhoven binnen de Ring goed bereikbaar, én blijft het aantrekkelijk als woonlocatie, om te werken, én te recreëren: een gezonde mix van functies die passen bij een bloeiende binnenstadseconomie.

De mate waarin deze mobiliteitstransitie plaats kan vinden is groter in het gebied binnen de Ring, dan in de rest van de stad. Een mobiliteitstransitie van deze grootte kan uiteraard alleen als het totale mobiliteitssysteem dit ondersteunt. De systemen voor fiets, openbaar vervoer en aanvullende slimme mobiliteitsoplossingen moeten berekend zijn op de hogere vervoersvraag, ze moeten daadwerkelijk beter worden om een echt alternatief voor de auto te vormen. Dit is een brede opgave voor de stad, waarbij niet alleen betere voorzieningen voor fiets, openbaar

vervoer en deelmobiliteit nodig zijn, maar ook een gericht parkeerbeleid, een herinrichting van de ruimte en afspraken met het bedrijfsleven en ondernemers in de binnenstad. De maatregelen waarmee dit mogelijk moet worden zijn op hoofdlijnen geconcretiseerd in het Ontwikkelperspectief Centrum. De Menukaart Autoluw is een uitwerking daarvan binnen de eerste fase 2020 –2025.

In paragraaf 2.2. van deze nota is een samenvatting opgenomen van de Koepelnotitie mobiliteit, verkeer en parkeren Stationsgebied zuid. Uit deze Koepelnotitie blijkt dat de gemeente al enkele jaren beleid voert om het verkeer uit de binnenstad te weren, zodat de binnenstad gebruikt kan worden om te wonen, te werken, te ontspannen en te ontwikkelen tot een dynamisch en een prettig verblijfsklimaat. Zie tevens 3.1.5. en zienswijze 3.5.2.

Contractafspraken

Het bestemmingsplan en de overige publiekrechtelijke stukken hebben ter inzage gelegen voor zienswijzen. Grondovereenkomst zijn niet ruimtelijk relevant. Dit betreft een privaatrechtelijke aangelegenheid.

3.10.7 M.E.R. – Nut nieuwe kantoorgebouwen

Om op dit moment een groot extra kantorencomplex te programmeren in het centrum van Eindhoven, een toplocatie- zal vooral ten gevolg hebben dat er elders kantoren leeg komen te staan.

Reactie

Naar het te realiseren programma in Lichthoven liggen diverse onderzoeken ten grondslag. Hieruit blijkt dat er op termijn een tekort dreigt aan kantoorruimtes in het centrum / stationsgebied van onder andere Eindhoven. Conform dit onderzoek, speelt EDGE Eindhoven op de behoefte naar hoogwaardige kantoorruimte in centrum / stationsgebieden. Voor een uitgebreide reactie zie zienswijze 3.6.7, onderdeel leegstand kantoren. Op basis hiervan is te concluderen dat door de ontwikkeling van kantoren in het stationsgebied niet zal resulteren in leegstand van kantoren elders.

3.10.8 M.E.R. – Veiligheid

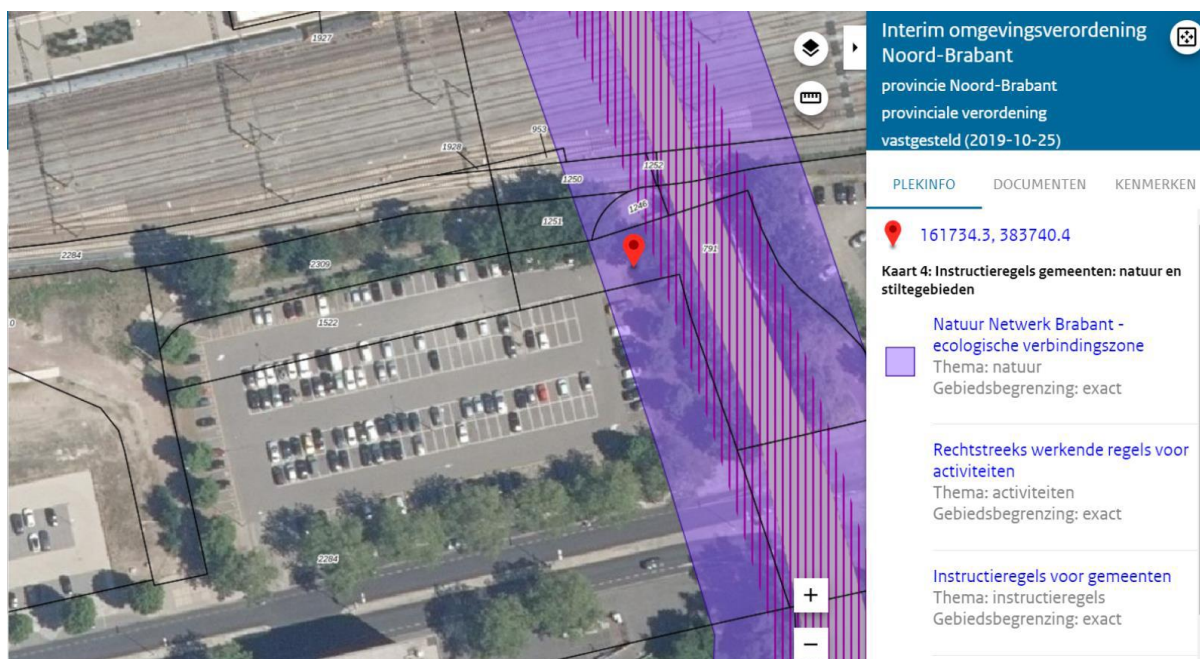
SBE vindt dit dossier onvoldoende. SBE maakt zich zorgen over dit majeure dossier, aangezien de veiligheidszone zich wel/niet, aan het plangebied bevindt. Dit onderdeel hoort zeer volledig terug te komen in een M.E.R..

Reactie

Zowel in de m.e.r.-beoordeling als in het bestemmingsplan is voor Lichthoven fase 2 ingegaan op externe veiligheid. De toename van het groepsrisico komt doordat er nieuwe groepen personen dicht bij het spoor komen te wonen/werken, niet doordat de risico's op het spoor groter worden. Hiervoor zijn een aantal bouwmaatregelen doorgevoerd in het ontwerp, zie tabel 5 en 6 in de rapportage Externe Veiligheid (bijlage 11 van het bestemmingsplan). Gemeente en Veiligheidsregio Zuid-Oost Brabant hebben dit ontwerp reeds getoetst en akkoord bevonden. De nieuwbouw van EDGE Eindhoven zal zorgen voor een afscherming van bestaande gebouwen tegen eventuele incidenten op het spoor. Voor een uitgebreide toelichting zie zienswijze 3.2.5.

3.10.9 EVZ in de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant

SBE wenst dat de EVZ volledig wordt uitgevoerd conform het onderstaande plaatje. (...) Een stedenbouwkundig consistentie in beleid op dit terrein, zal de resterende ontwikkeling in de zone Stationsweg, Stationsplein een grotere waardecreatie geven.



Reactie

Op dit moment is de EVZ op locatie smaller dan 50 meter. Hij is echter wel definitief qua uitvoering. Als het gaat om het vergroenen van het gebied dan wordt dit ook in het ontwerp van EDGE gedaan, om maaiveldniveau wordt hier veel groen toegevoegd.

In de toelichting op het bestemmingsplan wordt in paragraaf 3.3.3.2 verduidelijkt dat een gerealiseerde ecologische verbindingszone in de praktijk niet altijd over de volle lengte een breedte van 25 meter (resp. 50 meter) zal hebben of hoeven te hebben. Dit is binnen de gestelde regels mogelijk mits in het aangrenzend bestemmingsplan concrete begrenzing van de gerealiseerde ecologische verbindingszone wordt opgenomen met een daarbij passend beschermingsregime. Dit is het geval in het ontwerp voor EDGE Eindhoven. Zie tevens zienswijze 2.1.1

3.10.10 EVZ: Nota vooroverleg

Wij kunnen deze Nota niet duiden.

Reactie

Deze Nota Vooroverleg is opgesteld door de Gemeente Eindhoven in het kader van het vooroverleg met andere bestuursorganen. Tijdens het vooroverleg is het voorontwerpbestemmingsplan toegezonden aan de provincie. De provincie heeft hierbij onder voorwaarden positief gereageerd op het voornemen van de gemeente om een verzoek tot herbegrenzing in te dienen bij de provincie.

3.10.11 Aanwezigheid bever

De Quick scan ecologie uit 2019 is achterhaald: Er staat niets over de aanwezigheid van bevers, terwijl er nu wel duidelijke sporen van de aanwezigheid van deze diersoort zijn. (...) SBE stelt daarom dat een rapport en conclusie onvolledig en achterhaald is en dat de Wet Natuurbescherming etc. hier van toepassing is.

Reactie

Naar aanleiding van de melding dat er activiteiten gesignaleerd waren heeft ontwikkelaar reeds een onderzoek laten doen naar de beversporen aan de Dommel. Het doel van deze ecologische inventarisatie is om te beoordelen of de geplande ontwikkelingen mogelijk effect hebben op de al dan niet aanwezige bevers waarmee het plan mogelijk strijdig is met de soortenbescherming als beschreven in de Wnb. Met de beoogde plannen en werkzaamheden van EDGE worden geen verbodsbepalingen in de Wnb ter bescherming van bever overtreden. Er is geen ontheffing nodig. Deze beantwoording is in meer detail gegeven in zienswijze 2.1.2

3.10.12 EVZ en doelsoorten

De huidig bijgevoegde rapporten zijn op veel punten helaas onvolledig. Wat o.a. niet staat vermeld is dat op/aan het plandossier terrein en de directe leefomgeving (wijk Villapark o.a.) o.a. ook de volgende doelsoorten voorkomen, te weten; de ijsvogel, grote gele kwikstaart, watervleermuis, huismus, vos, konijn, eekhoorn en bever. Deze soorten maken gebruik van de Dommel als ecologische verbindings zone.

SBE is tegen de huidige opzet van dit bouwplan in o.a. de EVZ/NNB en direct aangrenzende 50 meter binnenstedelijke zone. Voor deze laatste zone bepleit SBE deze te verduurzamen. Met de opzet van het huidige plandossier ontstaan o.a. verstoringseffecten, als (...)

Zoals u hieronder ziet heeft de bever deze EVZ binnen het NNB zelf actief eigen gemaakt: verschillende jonge bomen zijn omgeknaagd en/of aangevreten en daarmee is een eigen leefzone gemaakt.

Reactie

Het rapport van RHDHV van 29 mei 2020 (bijlage 1 bij de toelichting op het bestemmingsplan) geeft op alle aangedragen punten uitsluitend en concludeert dat het project aanvaardbaar is. De zone heeft op deze locatie geen essentiële functie voor de aangewezen doelsoorten van de EVZ. Het project heeft daarmee geen significant negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van het aangewezen Natuurnetwerk Brabant. Binnen het terrein van de stedenbouwkundige ontwikkeling worden daarnaast natuurwaarden aangebracht, in de huidige situatie is het terrein in gebruik als parkeerplaatsvoorziening, met alleen groene waarden aan de randen van het terrein. Reclamant maakt verder niet duidelijk wat "te veel" is.

Voor een reactie betreffende de mogelijke aanwezigheid van een bever, zie zienswijze 2.1.2

3.10.13 Dommelzone

- Geen verkleining NNB / EVZ Dommelzone
- Zoveel mogelijk inpassing bestaande bomen, door inperking van de bebouwingsmogelijkheden
- De Quick scan ecologie maakt geen melding dat in dit gedeelte van de EVZ een bever is gesignaleerd en gaat niet in op mogelijke gevolgen voor de planvorming.

-

Aan de oostzijde grenst de nieuwbouw van Lichthoven fase 2 aan de Dommel. De oevers van de Dommel maken deel uit van de hier gelegen Ecologische verbindingszone, die een essentiële bouwsteen vormt van het Natuurnetwerk Brabant. Wij verbazen ons erover dat hier niet is gestreefd naar behoud en inpassing van bestaande bomen in de planvorming.

-

SBE vraagt de volgende aanpassingen in het ontwerp plandossier door te voeren, om dit plan een duurzaam plan te laten worden (...)

Bruine omlijning: Geen nieuwe doorgang hier creëren, richting een toekomstig extra stationsdoor-/ingang) die de EVZ/NNB verder aantast.

Paarse omlijning: Het verplaatsen van dit gebouw achter de 50 meterzone binnenstedelijke ontwikkeling om de ruimtelijke kwaliteit en biodiversiteit te waarborgen, te vergroten voor De Dommelzone en het binnenstedelijke.

In het plandossier wordt op sommige kaarten ook De Dommel als plangebied ingetekend. De Dommel die valt onder de Waterwet. SBE maakt hier bezwaar tegen deze intekening.

-Ook de huidige overstort van de omgeleide Gender valt onder een kunstwerk zijnde een 'waterstaatswerk', waarvoor geldt dat de directe omgeving daarom heen voldoende dient te worden beschermd. In het plandossier is niet duidelijk wat, en hoe dit gaat veranderen naar een nieuwe situatie, wat (herinrichting Gender) onderdeel is van het bestendig inrichten van dit deelperceel en omgeving. SBE maakt bezwaar tegen deze onduidelijkheid/onvolledigheid.

Reactie

Het wordt gewaardeerd dat bewoners zo betrokken zijn bij de ontwikkeling van de stad, Eindhoven is immers een belangrijke speler in de regio. De gemeente werkt samen met verschillende supervisors om te borgen dat Eindhoven het door haar beoogde potentieel behaalt binnen een goed en doordacht stedelijk kader.

De supervisor voor dit gebied is KCAP. Zij hebben op 11 maart 2019 het Ontwikkelkader voor Lichthoven vastgesteld voor zowel welke ten grondslag ligt aan het ontwerp bestemmingsplan. Voor de locatie Lichthoven fase 2 heeft de supervisor bepaald dat de stedenbouwkundige visie van de stad ruimte biedt aan een mixed-use programma van circa 27.500 m2 kantoor en circa 15.000 m2 wonen, plus een bijbehorende ondergrondse parkeervoorziening.

In het kader van het project sanering en meandering Dommel door Eindhoven zijn diverse werken en werkzaamheden (zoals beekherstel waarvan hermeandering een cruciaal onderdeel is) uitgevoerd. Dit project is inmiddels voltooid. Vanwege de hoge bebouwingsdichtheid is de ruimte en mogelijkheden voor beekherstel i.c. hermeandering in dit deel van de Dommel dat binnen het plangebied ligt zeer beperkt. De oevers van de Dommel zijn hier reeds natuurvriendelijk gemaakt. Er zijn daarvoor moerasachtige delen en ruigten aangelegd en versmallingen van de beek uitgevoerd. Met deze werken en werkzaamheden is de instandhouding van deze ecologische verbindingszone gewaarborgd en afgerond.

In de bestemmingsplankaarten voor het voorliggende bestemmingsplan Lichthoven Fase 2 valt de Dommel buiten de verbeelding en ook buiten het plangebied.

3.10.14 Procedure EVZ provincie

Tegen dit punt maakt SBE in dit stadium al bezwaar. Wanneer de officiële (aanvraag)procedure hiervoor start, zal SBE nog een apart bezwaar indienen. Qua bestuursrechtelijke volgtijdelijkheid, is het not-done, om in deze fase qua ruimtelijk ordeningsproces als College deze aanvraag te doen uitgaan. Het dossier dient nog in de Gemeenteraad te worden besproken. Te meer daarnaast andere bestuurlijke processtappen eerst moeten worden doorlopen om 'een goede ruimtelijke ordening' te garanderen.

Reactie

De wijze waarop de procedure wordt doorlopen is bepaald in de provinciale regelgeving. De procedure is als volgt (artikel 6.2 Interim omgevingsverordening). Een verzoek wordt na afloop van de terinzagelegging bedoeld in artikel 3:11 Algemene wet bestuursrecht bij Gedeputeerde Staten ingediend en gaat vergezeld van een beschrijving waaruit blijkt dat is voldaan aan de in deze verordening gestelde voorwaarden waaronder wijziging van de begrenzing mogelijk is en, in voorkomende gevallen, van naar voren gebrachte zienswijzen. Gedeputeerde Staten beslissen binnen vier weken na ontvangst van een verzoek. Een bestemmingsplan ten behoeve waarvan de gemeente een verzoek om wijziging van de begrenzing heeft gedaan, wordt vastgesteld nadat Gedeputeerde Staten hebben besloten tot wijziging van de begrenzing. Aan deze bestuursrechtelijke volgtijdelijkheid is voldaan.

3.10.15 Groen spoorzijde

- Groenbestemming/groencompensatie is niet geborgd in het bestemmingsplan,
- Conflicteert getekende groen met de bereikbaarheid van het spoor voor de brandweer in geval van calamiteiten?
- Is de groenstrook uit oogpunt van sociale veiligheid wel geschikt als openbare wandelroute?

Het Groenplan doet uitspraken over de inrichting van de smalle strook grond tussen de kantorennieuwbouw en het spoor als groene wandelroute. Merkwaardig genoeg valt de strook in de verbeelding van het bestemmingsplan buiten de plangrens van het bestemmingsplan Lichthoven fase 2, zodat niet geborgd is dat deze zone ook daadwerkelijk daarvoor zal worden ingericht.

-

Niet duidelijk is of het getekende groen conflicteert met de bereikbaarheid van het spoor voor de brandweer in geval van calamiteiten. (...) Deze groenzone inclusief een deel van Lichthoven fase 2 plangebied valt in het veiligheidsrisico van de spoorzone.

Reactie

Er is door Bureau ZUS een voorlopig ontwerp voor de buitenruimte opgesteld (Bureau ZUS, 2020); zie bijlage bij het rapport van RHDHV van 29 mei 2020 bijlage 1 bij de toelichting op het bestemmingsplan. Het voorlopig ontwerp is tevens onderdeel van de aanvraag omgevingsvergunning. Op basis van afstemming en afweging van verschillende scenario's met Gemeente Eindhoven is in februari 2020 een visie opgesteld voor de publieke buitenruimte van Lichthoven. De visie 'pocketpark met stadssingel' gaat uit van een sterke verankering aan de Dommelzone met vergroening en routes. Er worden natuur-inclusieve maatregelen opgenomen in de uitwerking van het ontwerp van de gebouwen en de inrichting van het plangebied. De kansen om natuurwaarden in het plangebied te realiseren zijn aldus in het ontwerp geïntegreerd. Uitgangspunt is dat de voorzieningen zoals opgenomen in de BREAAAM-certificering vallen, reden waarom de voorzieningen ook onderhouden worden en bij verval vervangen, wat inhoudt dat soorten duurzaam gebruik kunnen maken bij het juiste onderhoud van de voorzieningen. Voor een uitgebreide reactie, zie zienswijze 3.3.9. en en zienswijze 3.6.7.

3.10.16 Groeninrichting verhoogd dek

- Twijfels over de haalbaarheid van groenaanplant,
- Liever groencompensatie ergens anders binnen het plangebied te realiseren.

Ook hier is in het inrichtingsplan een groenvoorziening gepland, grotendeels op het dak van een half-ondergrondse parkeervoorziening. Ook hier vragen we ons af of hier sprake is van een duurzame groenontwikkeling. Bomen zullen er nooit groot kunnen worden, omdat hun wortelstel te weinig grip en ruimte zal hebben.

-

Met hun beperkte wortelruimte en de korte afstand tot de gevels van gebouwen en wind-draaiing hebben zeker de bomen op het deck, verre van ideale omstandigheden voor een boom om tot volle wasdom te kunnen komen en zijn ze op termijn een hoofdpijdossier voor de toekomstige groenbeheerder.

Reactie

De groeiplaats voor bomen is ter hoogte van de constructieve kolommen in de parkeergarage optimaal ingericht met doorwortelbaar substraat in een vak van 2m doorsnede en 90cm hoog. Dit is een gangbare maat voor een groeiplaats op een dak en geeft voldoende ruimte voor bomen om tot volwassen exemplaren uit te groeien.

De bomen worden al in een stevige maat aangeplant (25-30, meerstammig 400-500) en ondergronds verankerd. Het sortiment dat gekozen is, zijn inheemse (meerstammige) bomen van met name tweede en derde orde (enkele boom is eerste orde) welke goed bestand zijn tegen wind en geschikt zijn om aan te planten op een daktuin. Kleinere bomen van tweede-derde orde vragen ook relatief gezien iets minder doorwortelbare ruimte.

De ervaring op basis van uitvoering daktuinen is dat de soorten tot ca. 80% van hun normale hoogte in volle grond maar wel herkenbaar als volwaardige bomen uitgroeien:

- Bomen, op een daktuin uitgroeien tot maximaal circa 9-12m (soorten opgenomen in het plan: *Alnus glutinosa*, *Prunus avium* en *Sorbus aucuparia*)
- Meerstammige bomen op een daktuin uitgroeien tot maximaal circa 5-8m (soorten opgenomen in het plan: *Crataegus laevigata*, *Crataegus monogyna*, *Salix alba* en *Salix caprea*)

De posities van de (meerstammige) bomen met name tweede en derde orde grootte, getypeerd door een half open kroon en op 4m van de gevel zijn beslist geen hoofdpijn dossier op termijn voor overlast. Ze dragen enorm bij aan een prettiger verblijf klimaat door het effect van windbreking.

3.10.17 Rooilijn Stationsweg

Platanen Stationsweg alleen succesvol te behouden bij terugleggen rooilijn nieuwbouw en het op de plankaart goed verwoorden/visualiseren.

-

Toekomstige inrichting Stationsweg is niet duidelijk. Ook niet wat er met de Gender gaat gebeuren.

Op basis van dit plaatje dat onderdeel uitmaakt van dit plandossier (Watertoets) komt er een 5 tot 7 meter brede Gender in de ruimte van de huidige Stationsstraat. In de tekening hiervan is de platanenrij verdwenen. Op dit plaatje uit de Watertoets staat de huidige EVZ helaas niet juist weergegeven. Dit is misleidend.

-

Wij van mening dat het behoud van de rij platanen aan de Stationsweg uitgangspunt is van de planvorming dient te zijn. Deze bomen zijn na de oorlog neergezet en zijn voor Eindhovense begrippen, feitelijk monumenten.

-

De SBE vraagt deze wijziging (terugleggen rooilijn met tenminste 5 meter) door te voeren in het bestemmingsplan.

-

In de regels van het bestemmingplan Lichthoven fase 1 (kavel A) werd verwezen naar een inrichtingsplan, opgenomen als bijlage bij de regels. Een dergelijke verwijzing ontbreekt in dit bestemmingsplan. Dit is een gebrek in het huidige dossier.

-

Het Groenplan schetst meerdere mogelijkheden voor de toekomstige inrichting van de Stationsweg. Blijft de Gender ondergronds? Wordt de Gender als stadssingel ingepast aan de zuidzijde van de Stationsweg? Of anderszins door het plangebied? Of misschien tussen het plangebied en de spoorzone? Of...? Aanleg van de nieuwe Gender inrichting is niet duidelijk en niet geborgd.

Reactie

Rooilijn

De gevels van de geprojecteerde gebouwen zijn direct aan de openbare weg gesitueerd en volgen daarmee de voorgevelrooilijn die planologisch gezien aan de Stationsweg wordt toegepast. Hiermee liggen de gevels van EDGE Eindhoven in lijn met het reeds gerealiseerde Student Hotel en Lichthoven Fase 1.

De platanen blijven behouden. Er is gedurende het voortraject nagedacht over alternatieven om te voorkomen dat de platanen gekandelaberd dienden te worden. Hierbij moet gedacht worden aan het verplanten van de bomen. Verplanten van de bomen is in dit geval echter geen realistisch alternatief. Vanwege de standplaatsen van de platanen moet rekening worden gehouden met een concentrische kluitvorming. Het is de vraag of voldoende wortels mee kunnen worden genomen in de verplantkluit, mede vanwege aanwezige kabels en leidingen in het trottoir. Ook het transport van de boom (rechtopstaand) door de stad vormt een knelpunt. Pius Floris trekt daarom de conclusie dat een verplanting van de platanen niet haalbaar is.

Een alternatief is het naar achteren verplaatsen van de voorgevels van EDGE Eindhoven. Hiermee zal de gevel van EDGE Eindhoven niet meer in de voorgevelrooilijn van de voormalige bouwverordening staan, welke direct aan de Stationsweg is gesitueerd. Stedenbouwkundig is het van belang dat de voorgevelrooilijn wordt gevolgd aldus de supervisor, vanwege de zichtlijnen op de Stationsweg vanaf het Student Hotel. Ook wordt daarmee afbreuk gedaan aan de voor de stedenbouwkundige context vereiste informele wandelroute tussen de gebouwen in, met een voor het publiek op werkdagen van 8.00 uur tot 20.00 uur geopende passage, over Lichthoven 1 en 2 en richting het station. Die route moet voldoende breed blijven om haar kwaliteit te behouden. Een derde gevolg is dat dan ook de noordgevels van de achterliggende kantoren moeten opschuiven om deze kwaliteit van het ontwerp te behouden. Het is niet toegestaan om op deze locatie dicht bij het spoor te bouwen. Dit is bovendien niet wenselijk, mede vanwege de benodigde calamiteitenroute langs het spoor en externe veiligheid vanaf het spoor. Voor een uitgebreide onderbouwing van de onderzochte alternatieven zie de afgegeven vergunning t.b.v. het kandelabereren van de platanen.

Inrichtingsplan Lichthoven Fase 1

Er is bij het voorliggende bestemmingsplan Lichthoven Fase 2 geen Inrichtingsplan ten behoeve van de (semi-) openbare ruimte bijgevoegd, maar een Voorlopig Ontwerp, dit omdat het ontwerp reeds verder gevorderd was ten tijde van indiening. Het Voorlopig Ontwerp is toegevoegd in Bijlage 2 van Bijlage 1 van het bestemmingsplan. Daarnaast is er bij Lichthoven Fase 2 een Groenplan gevoegd waarin dit ontwerp eveneens is terug te vinden.

Gender

Het klopt dat het liggend voorstel geen direct raakvlak omschrijft met de plannen voor de Gender. Wel is in het aan het bestemmingplan aangehechte groenplan reeds nagedacht over de aansluiting tussen het plangebied en de Gender, dit op basis van de door de Gemeente aangeleverde kaders voor de herinrichting van de Stationsweg waar het project op aan dient te sluiten.

Ten aanzien van de gekozen grens voor het bestemmingsplan wordt nog opgemerkt dat de keuze voor de begrenzing van het Bestemmingsplan bewust is gedaan om de verschillende ruimtelijke ingrepen, namelijk de ontwikkeling van de projecten en de herinrichting van de Stationsweg uit elkaar te halen. Met andere woorden, de verschillende ontwikkelingen door verschillende partijen maken het een logische keuze om de grens van het bestemmingsplan op de nu gekozen plek neer te leggen.

EVZ

De begrenzing van de EVZ in provinciale kaarten is leidend, niet de kaarten in de watertoets.

3.10.18 Stikstofdossier

In bijlage 17 Depositie stikstofdepositie the Edge Eindhoven met de bijlagen 2, 3 en 4 met de berekeningen van de stikstof lijken niet volledig.

Reactie

Conform de Wet natuurbescherming (Wnb) dient bij activiteiten getoetst te worden of binnen nabijgelegen Natura 2000-gebieden significant negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie kunnen optreden.

Op basis van de AERIUS berekeningen (ook geactualiseerd naar aanleiding van de uitspraak van 20 januari 2020) de emissies als gevolg van de toekomstige gebruiksfase (beoogde situatie) geen stikstofdepositiebijdrage met zich mee brengen van meer dan 0,00 mol/ha/jaar. De beoogde situatie kan conform stap 1 van de Beslisboom Toestemming-verlening stikstofdepositie doorgang vinden.

Voor de realisatiefase geldt dat volgens de Handreiking Voortoets Stikstof een project doorgang kan vinden indien het gaat om tijdelijke depositie ten gevolge van de inzet van materieel ten behoeve van de aanlegfase, van ten hoogste 0,05 mol stikstof per hectare per jaar, gedurende maximaal 2 jaar, of een equivalent hiervan. Hier voldoet het project aan.

Voor een uitgebreide reactie zie zienswijze 3.2.6.

3.10.19 Paraplubestemmingsplan parkeren

Dit bestemmingsplan is aangenomen op 12 juni 2018 en onherroepelijk is geworden op 27 juli 2018, om een totaal werking te hebben over de gehele gemeente Eindhoven. Het is in dit nu voorliggende bestemmingsplan Lichthoven fase 2 niet duidelijk geworden, waarom dit paraplubestemmingsplan parkeren zou moeten komen te vervallen alleen voor dit nieuwe bestemmingsplan. SBE ziet dit o.a. als een gebrek in het voorliggend plan, ongelijkheid en bestrijdt dit.

Reactie

Het paraplubestemmingsplan parkeren is in 2019 vervangen door de Actualisatie Nota Parkeernormen. Zoals ook wordt gesteld in het genoemde paraplubestemmingsplan, paragraaf 3.2., artikel 4 is de regeling met betrekking tot parkeernormen 'dynamisch' in die zin dat het bestemmingsplan niet herzien hoeft te worden als de parkeernormen wijzigingen. Dit is gebeurd door middel van het vaststellen van de Actualisatie Nota Parkeernormen 2019.

3.10.20 Verkeersbewegingen en mobiliteit

De aan- en afvoer en toename van verkeersbewegingen verandert door de realisatie the Edge. Tegelijkertijd wordt de Stationsweg anders wordt ingedeeld. De herinrichting van de Stationsweg en Stationsplein is een integraal onderdeel binnen de vastgestelde ontwikkelvisie. In het ordevoorstel van de gemeenteraad Eindhoven van 9 maart 2021 is hier ook expliciet een opdracht meegegeven richting het College en ontwikkelaars, voor de herontwikkel plannen District-E t/m the Edge die behoren bij dit totale ontwikkelplan. De veranderingen van de infrastructuur in deze omgeving is niet opgenomen en verwerkt in de verkeers(model)analyse, mobiliteitsplan die aan the Edge ten grondslag ligt. Verkeersstromen, mobiliteit en de gevolgen hiervan zijn hierdoor niet juist in de rapporten opgenomen. Dit heeft ketenconsequenties. Dat ziet SBE als een gebrek in dit plandossier.

Reactie

Wij verwijzen u naar paragraaf 2.2 voor een nadere toelichting op de toekomstige verkeersgeneratie in relatie tot de structuurvisie van het stationsgebied. Zie tevens zienswijze 3.1.1. en 3.1.5.

3.10.21 Beschermd stadsgezicht Villapark

De wijk Villapark heeft de status van Beschermd Stadsgezicht. Het plandossier the Edge doet afbreuk aan deze status voor de belendende omgeving. (...) SBE maakt bezwaar tegen de hoogte en massa.

Reactie

De dubbelbestemming beschermd stadgezicht geldt alleen voor het belendende bestemmingsplan Tongelre Binnen de Ring en niet direct voor Lichthoven fase 2. In het voorontwerp bestemmingsplan Tongelre Binnen de Ring (2020) is opgenomen dat voor het villapark de woonfunctie behouden dient te worden waarmee zakelijk gebruik van panden in de kantoor sfeer tegengehouden wordt. De ontwikkeling van Lichthoven is niet in strijd met de beleidslijn dat de woonfunctie in het Villapark behouden dient te blijven. Lichthoven maakt immers geen onderdeel uit van het Villapark, maar van het stationsgebied.

Voor een onderbouwing van de beschermde waarden binnen het beschermd stadsgezicht van het Villapark in relatie tot Lichthoven fase 2, zie zienswijze 3.1.9.

3.10.22 Samenspraak

Bij het doorlezen van dit dossier vermoedt SBE dat deze niet volledig is, en het kan zich moeilijk een direct oordeel vormen.

Reactie

EDGE heeft haar plan voor de eerste keer gepresenteerd tijdens de samenspraakavonden in 2019 waar ook Amvest haar plannen presenteerde. In oktober 2020 heeft EDGE, ondanks dat het vanwege de toen geldende corona maatregelen niet mogelijk was om fysiek elkaar te ontmoeten, veel gedaan om interactie en inspraak mogelijk te maken door een uitgebreidere samenspraak te organiseren conform de hiervoor door gemeente opgestelde protocollen. Zie voor een nadere toelichting op dit proces en de vooroverleggen met diverse belanghebbenden paragraaf 2.1 van dit document.

Wij zien daarom geen aanleiding voor de conclusie dat de voorbereiding van de besluiten in zoverre niet toereikend was.

3.10.23 Ontwerpbesluit hogere grenswaarden geluid

SBE is het niet eens met het ontwerpbesluit hogere grenswaarde en bestrijdt dit. Door de hogere grenswaarden toe te staan, zal ook de belendende leefomgeving (mens en dier) hier permanent overlast van krijgen. Ook in de woonzone naast de spoorzone zelf wordt momenteel al een grote overlast ervaren van het spoorverkeer. Door het ontwerpbesluit hogere grenswaarden te accepteren worden de belangen van huidige bewoners/eigenaren geschaad.

Reactie

Voor geluid is door ontwikkelaar een hogere waarde aanvraag gedaan welke past binnen de geldende wet- en regelgeving. In lijn daarmee voorziet de ontwikkelaar in mitigerende maatregelen zoals het doof uitvoeren van de relevante gevels. Zie ook bijlage 4 van de m.e.r.-beoordeling.

Het besluit Hogere Waarden beschermt namelijk de gebruikers van de gebouwen van EDGE Eindhoven tegen verdere groei van het geluid en door het treffen van mitigerende gebouwgebonden maatregelen, zoals het doof maken van gevels, maar ook de schuifbare loggiaschermen. Zo wordt ook voor de bewoners een aangenaam woonklimaat gegarandeerd.

De realisatie van EDGE Eindhoven heeft natuurlijk een kleine positieve invloed op de geluidbelasting van het spoor en het emplacement ter plaatse van de bestaande woningen omdat de gebouwen van EDGE Eindhoven het geluid komend vanaf het spoor richting de bestaande bebouwing tegenhoudt.

3.10.24 Prijsafspraken Gemeente Eindhoven – EDGE

Nu de toekomstige bebouwing het drievoudige lijkt te worden, resulteert dat in een hoge(re) grondprijs. Wij vermoeden dat er ontwikkelafspraken gemaakt zijn tussen Gemeente en ontwikkelaar die tot deze prijsvorming geleid hebben. Graag zou SBE al deze plandossier afspraken transparant zien worden gemaakt, zodat de zaken begrijp- en herleidbaar worden in dit dossier.

Reactie

Het bestemmingsplan en de overige publiekrechtelijke stukken hebben ter inzage gelegen voor zienswijzen. Prijsafspraken zijn niet ruimtelijk relevant. Dit betreft een privaatrechtelijke aangelegenheid.

3.10.25 Ontbrekende bijlagen

Wanneer SBE de verschillende plandossier rapporten leest die bij het voorliggende plan the Edge horen, mist SBE in een aantal bijlagen.

*Bij navraag bij de Gemeente is aan SBE deze bijlage toegezonden. Dank hiervoor.

Reactie

Naar aanleiding van uw vragen aan de Gemeente Eindhoven betreffende de ontbrekende bijlagen bij de m.e.r.-rapportages, zijn de diverse ontbrekende bijlagen u separaat toegestuurd.

Conclusie

De zienswijze leidt tot niet aanpassing het bestemmingsplan. De zienswijze wordt ongegrond geacht.

3.11 Waterschap

3.11.1 Aanvullend onderzoek naar eventuele verplaatsing grondwatervervuiling

Verplaatsing van aanwezige grondwaterverontreinigingen via het grondwater naar het oppervlaktewater, zijnde de Dommel.

Reactie:

Onderzoek naar eventuele verplaatsing van aanwezige grondwaterverontreinigingen door de planontwikkeling is vastgelegd in het bemalingsadvies van MOS (d.d. 02/12/2020) voor de bouwfase. Deze is reeds aanvullend gedeeld met het waterschap. Significante negatieve omgeving beïnvloeding en significante invloed op de aanwezige VOCL-verontreinigingen wordt niet verwacht (buiten de 1m verplaatsingslijn).

Onderzoek naar de verplaatsing van de verontreinigingen via het grondwater voor de beheerfase is vastgelegd in bijlage 2 van de watertoets. In de hydrologische beschouwing van de kelder in de beheerfase is uitgegaan van een worst-case scenario waarbij de extra doorlatende laag onder de kelder niet is meegenomen. Door deze laag wordt het hydraulisch contact tussen de stroomopwaarts zijde en de stroomafwaarts zijde verhoogd met als gevolg dat de grondwaterstandsveranderingen in de praktijk lager zullen uitvallen.

In de watertoets zal aanvullend worden opgenomen dat de damwandconstructie zoals aangegeven in de rapportage van MOS na de bouw van de kelder wordt verwijderd. In de beheerfase wordt geen invloed van de kelder verwacht op de bestaande grond- en grondwaterverontreinigingen. De watertoets van mei 2021 zal worden opgenomen in de bijlage van de toelichting ter vervanging van de oude watertoets.

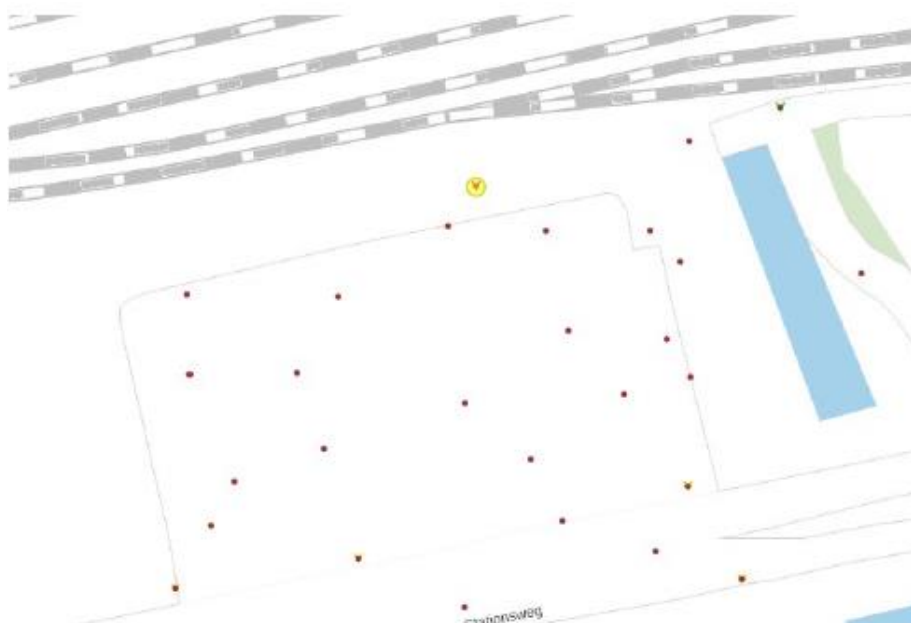
3.11.2 Brongegevens grond(water)vervuiling

In het bestemmingsplan voor de ontwikkeling 'Lichthoven gebouw A' worden andere grondwater- en bodemverontreinigingen weergegeven dan in het bestemmingsplan voor de ontwikkeling 'Lichthoven fase 2'. De afdeling Bodem van de gemeente dient duidelijkheid te geven over welke verontreinigingen meegenomen worden voor het uit te voeren onderzoek voor de ontwikkeling 'Lichthoven fase 2'.

Reactie:

Naar aanleiding van uw vraag hebben we contact opgenomen met de afdeling Bodem bij gemeente om het verschil in kaarten te verklaren.

Tijdens een nader bodemonderzoek (Tauw 2007) is tussen het perceel van Lichthoven fase 2 en het spoor in één boring een verontreiniging in de bovengrond aangetroffen boven de interventiewaarde. Het betreft een verontreiniging met lood (750 mg/kg) in de bovengrond (0-0,5 m -mv). Deze verontreiniging is niet met een verontreinigingscontour weergegeven in de 'Atlas van de ondergrond' (Nazca) van de gemeente Eindhoven en daarom niet door ons geïdentificeerd in de Watertoets uit 2020. In onderstaande afbeelding is de situering van de betreffende boring met geel gemarkeerd.



Figuur: Situering boring (geel gemarkeerd) nader bodemonderzoek Tauw 2007

In 2019 is ter plaatse van de voorgenomen ontwikkeling een verkennend bodemonderzoek (kenm.e.r.k R001-1270956IKR-V01-aao-NL, rapportdatum 16-8-2019) uitgevoerd door Tauw. Tijdens dit onderzoek is aangetoond dat de grond maximaal licht verontreinigd is met metalen, PAK en olie; het grondwater is licht verontreinigd met barium. Sweco heeft vervolgens in 2020 ten behoeve van de omgevingsvergunning eveneens een verkennend bodemonderzoek (kenmerk 370847, rapportdatum 10-4-2020) uitgevoerd. Ook in dit onderzoek is aangetoond dat de grond maximaal licht verontreinigd is met PAK, metalen en minerale olie.



Figuur: onderzochte plangebied van zowel Tauw (linker figuur) als van Sweco (rechter figuur).

Conclusie van het verkennend bodemonderzoek van Sweco is dat nader onderzoek niet nodig is en dat er geen belemmeringen zijn voor de werkzaamheden. In de verkennende bodemonderzoeken in 2019 en 2020 zijn geen gehalten boven de interventiewaarden aangetroffen. De verwachting is dat tijdens de uitvoering van de verkennende bodemonderzoeken in 2019 en 2020 rekening is gehouden met de in 2007 aangetoonde loodverontreiniging. Het feit dat dit niet heeft geleid tot een bevestiging van de loodverontreiniging betekent dat de loodverontreiniging niet (meer) aanwezig is of niet is gesitueerd binnen of aangetroffen is op het te herontwikkelen terrein.

Het bestemmingsplan wordt aangepast naar aanleiding van ingediende zienswijze. De watertoets van mei 2021 zal worden opgenomen in de bijlage van de toelichting ter vervanging van de oude watertoets.

3.11.3 Voorwaardelijke verplichting bestemming 'gemengd'

Tijdens het vooroverleg voor 'Lichthoven fase 2' heeft Waterschap De Dommel de gemeente verzocht een voorwaardelijke verplichting op te nemen in het bestemmingsplan. In de reactie van de gemeente zou in de regels bij de bestemming 'gemengd' een verbod worden opgenomen voor ondergronds bouwen. Hiervan kan worden afgeweken als met betrekking tot grondwaterstromen een geohydrologisch onderzoek wordt aangeleverd. Deze regel hebben we niet aangetroffen in het bestemmingsplan. Wij verzoeken u de eerdergenoemde voorwaardelijke verplichting te alsnog op te nemen in het bestemmingsplan.

Reactie:

De realisatie van een ondergrondse voorziening beneden de grondwaterstand gaat altijd gepaard met veranderingen in het hydrologische systeem. In dit kader zal de realisatie van de parkeerkelder leiden tot een opstuwing aan de stroomopwaarts zijde van de kelder. Er worden daarom mitigerende maatregelen in de vorm van drainagevoorzieningen getroffen die de opstuwing van het grondwater tegengaan. Het bemalingsadvies van MOS (d.d. 02/12/2020) is door Royal Haskoning DHV (RHDHV) gedeeld met het waterschap. In dit onderzoek worden de uitgangspunten voor de uitvoering van het ondergronds bouwen benoemd en onderbouwd. Uitgangspunt hierbij is dat de damconstructie na de bouw van de kelder wordt verwijderd. Dit is bevestigd door de ontwikkelaar. Het is mogelijk om de gemiddelde grondwaterstand aan de stroomopwaarts zijde van de kelder structureel te verlagen ten opzichte van de huidige situatie maar zeer kleine lokale verhogingen in de grondwaterstand (<0.05 meter) zijn moeilijk te garanderen en bovendien ook niet aan te tonen.

Aan de bouwregels van artikel 3 wordt een sublid toegevoegd:

3.2.4 Ondergronds bouwen

Ondergronds bouwen is uitsluitend toegestaan, indien is aangetoond dat de bouw niet meer dan 0,05 meter opstuwing van het grondwater veroorzaakt.

Het bestemmingsplan wordt aangepast naar aanleiding van ingediende zienswijze

3.11.4 Trapconstructie boven NNB zone

Wij verzoeken de gemeente om regels op te nemen waarin het gebruik van deze trap wordt gereguleerd en dat de trap enkel in calamiteitsituaties wordt gebruikt.

Reactie:

In de NNB toetsing (29 mei 2020) is geconcludeerd dat 'het fysieke ruimtebeslag (inclusief de zwevende trap) leidt derhalve niet tot het optreden van knelpunten waardoor de aangewezen doelsoorten van het EVZ significante hinder ondervinden, en/of niet meer in of van het EVZ gebruik kunnen of zullen maken. Het nemen van mitigerende maatregelen is niet noodzakelijk. Wel dient de inrichting van het terrein aan te sluiten op de aanwezige natuurwaarden, en deze waar mogelijk te versterken.' Daarmee is er volgens het onderzoek geen sprake van schadewerking en verstoring van de NNB-zone.

Voor wat betreft de trap is al een regeling opgenomen in het bestemmingsplan:

4.2.2 Bouwwerken geen gebouwen zijnde

- a. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt een maximum bouwhoogte van 2 m;
- b. ten behoeve van de ontsluiting van de bebouwing binnen de bestemming '[Gemengd](#)' mag een bordes met een trap worden gebouwd met dien verstande dat:
 1. het bouwwerk direct aansluitend op het bestemmingsvlak '[Gemengd](#)' wordt gerealiseerd;
 2. het bouwwerk een maximale breedte van 2,5 meter heeft, gemeten vanaf het bestemmingsvlak '[Gemengd](#)';
 3. het bouwwerk binnen het bestemmingsvlak '[Natuur](#)' niet op of in de grond mag steunen, uitgezonderd het bordes en een hellingbaan in aansluiting op de bestemming '[Verkeer - Verblijfsgebied](#)'.

Dit artikel zal worden uitgebreid met een vierde lid;

4. het bordes met trap uitsluitend wordt gebruikt voor calamiteiten

Aan de zienswijze van het Waterschap wordt tegemoetgekomen.

Conclusie

De zienswijze leidt tot aanpassing het bestemmingsplan. De zienswijze wordt gegrond geacht.

3.12 Bewoner Lijsterlaan

Deze zienswijze is op 17 april ontvangen. Dit is buiten de wettelijke termijn. Om deze reden wordt deze zienswijze niet ontvankelijk geacht.

Desalniettemin is voor de volledigheid deze zienswijze opgenomen.

3.12.1 2^e Fuutlaan

De essentie van ons bezwaar is dat wij (integrale) duidelijkheid willen over de ontwikkeling van de 2^e Fuutlaan, om een verder achteruitgang van de bestaande verkeerssituatie als gevolg van de diverse geplande projecten tegen te gaan.

Reactie

Wij hebben uw brieven en zienswijzen ontvangen en wij zijn bekend met uw zorgen. Gemeente is volop bezig met het vinden van oplossingen voor de lange en korte termijn, waarbij dit nader met u zullen afstemmen in het Comité Fuutlaan. Zie ook paragraaf 2.2 voor een nadere toelichting hierop.

Korte termijn

Op dit moment is de Fuutlaan een woonstraat waar 30 kilometer per uur mag worden gereden. De straat is in slechte staat. In praktijk wordt vaak te hard gereden en de Fuutlaan wordt veel gebruikt door vrachtwagens. Op korte termijn zijn veiligheidsverhogende en verkeersremmende maatregelen genomen door het realiseren van een wegversmalling, en de weg is verbeterd. Daarnaast zal de Fuutlaan zo worden ingericht dat deze weg niet structureel verder zal worden belast. Tijdens de bouwfase van zal de Fuutlaan volledig ontzien worden van bouwverkeer.

Lange termijn

Het college van burgemeester en wethouders (B&W) is in overleg met Comité Fuutlaan over zowel kortetermijnmaatregelen als het perspectief op langere termijn. Het in April 2020 vastgestelde 'Ontwikkelperspectief Centrum Eindhoven 2040' omvat de ontwikkeling van een autoluw groen centrumhart. Een belangrijke randvoorwaarde daarvoor is het stadsproject Ring en Radialen. Dit plan zet in op een goede auto-ontsluiting via de Ring en een achttal belangrijke radialen. De Fuutlaan is benoemd als een van die belangrijke radiale inprikkers en opgenomen in het eerste pakket uit te voeren maatregelen (2020-2025). Er wordt momenteel gewerkt aan een schetsontwerp en kostenindicatie op basis waarvan het college een besluit kan nemen voor verder planvorming en financiering. Stakeholders en belanghebbenden zullen bij deze verkenning worden betrokken. Het comité Fuutlaan is hier ook bij betrokken.

Voor een nadere toelichting, zie ook beantwoording zienswijze 3.1.

Conclusie

De zienswijze leidt tot niet aanpassing het bestemmingsplan. De zienswijze wordt ongegrond geacht.

4 Ambtshalve wijziging

4.1.1 Herbegrenzing ecologische verbindingszone en regionale waterberging

Gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan Lichthoven fase 2 heeft het voornemen om de provincie te verzoeken tot een herbegrenzing van de NNB- ecologische verbindingszone ter inzage gelegen

In de nota van zienswijzen is al ingegaan op de zienswijzen die naar voren zijn gebracht met betrekking tot de herbegrenzing van de aanduiding Natuur Netwerk Brabant.

Daarnaast is nog een ambtshalve wijziging nodig van het bestemmingsplan.

Voor de volledigheid heeft nog een extra toets plaatsgevonden over maatregelen om de ecologische verbindingszone goed te kunnen laten functioneren. Deze toets is toegevoegd aan de bijlagen van de toelichting: 'Notitie second opinion mitigerende maatregelen herbegrenzing NNB/EVZ Dommel Stationsweg in Eindhoven.'

Verder is er in het gebied een bever waargenomen. Om uitsluitsel te geven of de geplande ontwikkelingen mogelijk effect hebben op de al dan niet aanwezige bevers is een Inventarisatie beversporen (jan 2021) uitgevoerd. Ook deze hebben is als bijlage bij de toelichting opgenomen.

Tot slot dienen de verbeelding en de regels te worden aangepast.

In het ontwerpbestemmingsplan zijn de aanduidingen 'te verwijderen nnb-evz' en 'te verwijderen regionale waterberging' opgenomen. Nadat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegen is op 4 mei 2021 bij de provincie het formele verzoek tot herbegrenzing ingediend. Over het algemeen neemt Gedeputeerde Staten binnen 4 weken het besluit tot herbegrenzing. Dit is uiterlijk 1 juni.

Bij het vastgestelde plan dienen de aanduidingen te zijn verwijderd van de verbeelding en de regels:

De verbeelding wordt daarom als volgt aangepast: verwijderen aanduidingen 'te verwijderen nnb-evz' en 'te verwijderen regionale waterberging'.

De regels worden daarom als volgt aangepast: verwijderen artikel 8 algemene aanduidingsregels.