



Gewijzigde vaststelling bestemmingsplan HOV3 (Marathonloop-A.Fokkerweg-De Schakel- Mispelhoefstraat- Raadsvoorstel Oirschotsedijk)

Inleiding

Aanleiding voor het opstellen van dit bestemmingsplan is de realisatie van het tracé van de Hoogwaardig Openbaar Vervoer 3-lijn (hierna: HOV3). Dit bestemmingsplan ziet op de Marathonloop en delen van de Anthony Fokkerweg, De Schakel, Mispelhoefstraat en Oirschotsedijk. De Landsard en de Luchthavenweg, die ook onderdeel uitmaken van het HOV3-tracé, zijn niet meegenomen in dit bestemmingsplan. De Landsard is al aangelegd en ter plaatse van de Luchthavenweg wordt het tracé ingepast in het huidige profiel, dat past binnen het geldende bestemmingsplan. Daarnaast dient ten behoeve van het HOV3-tracé het tankstation aan de Anthony Fokkerweg verplaatst te worden. Ook dit is meegenomen in dit bestemmingsplan.

Het in het plangebied opgenomen HOV3-tracé en de verplaatsing van het tankstation passen niet binnen de geldende bestemmingsplannen. Daarom is een nieuw bestemmingsplan nodig. Omdat een klein gedeelte van het tracé gelegen is binnen het Natuur Netwerk Brabant (NNB) is ook een herbegrenzing van het NNB noodzakelijk. Hiervoor is Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant het bevoegd gezag.



Het tracé van de HOV3 zoals opgenomen in dit bestemmingsplan is in blauw aangegeven. De rode lijn is de Landsard en de Luchthavenweg.

Vanaf de start van het project HOV3 zijn er individuele gesprekken gevoerd met direct belanghebbenden, zoals Shell, Van Rooijen, Eindhoven Airport, Gasunie, de brandweer



en Enexis. Deze gesprekken zijn begin 2019 opgestart. De bredere samenspraak, met de omgeving, is gestart op het moment dat het ontwerp iets verder was uitgewerkt. Op de website www.eindhoven.nl/HOV3 is het voorlopig ontwerp per tracédeel bekendgemaakt en toegelicht in een presentatie. Ook was er voor ieder tracédeel de mogelijkheid om te reageren middels een online antwoordformulier en men kon zich aanmelden voor een digitaal vragenuur. Via wijkinfo's en e-mails werd men naar de website verwezen. Alle binnengekomen vragen zijn zorgvuldig behandeld. Iedereen heeft een persoonlijke reactie gekregen en alle vragen en antwoorden zijn, na het verstrijken van de reactietermijn, op de website gepubliceerd. De vragen en antwoordenlijst is ook als bijlage 9 opgenomen bij de toelichting van het bestemmingsplan.

In het kader van het vooroverleg heeft o.a. overleg plaatsgevonden met Trefpunt groen, HvA en SBWE. Zij staan positief tegenover dit bestemmingsplan. De Gasunie had een aantal inhoudelijke opmerkingen ten aanzien van de borging van de leidingen. Deze zijn verwerkt in het bestemmingsplan. Het Waterschap, Prorail en Rijksvastgoeddienst kunnen in deze fase ook instemmen met dit plan.

Het ontwerp bestemmingsplan en het concept verzoek tot herbegrenzing van het Natuur Netwerk Brabant (NNB) hebben van 1 juli 2021 tot en met 11 augustus 2021 voor zienswijzen ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn vier zienswijzen ingediend tegen het ontwerp bestemmingsplan. Er zijn geen zienswijzen ingediend tegen het concept verzoek tot herbegrenzing NNB. De zienswijzen zien met name op geluidhinder, het kappen van bomen en trillingshinder. In de nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen zijn de vier zienswijzen samengevat en van een gemeentelijk standpunt voorzien. Eén zienswijze heeft geleid tot aanpassing van twee onderzoeken die als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn opgenomen. Daarnaast is er ambtshalve één wijziging doorgevoerd.

■ Wettelijke taak

Doelstelling

Met dit bestemmingsplan worden de planologische en ruimtelijke kaders gecreëerd voor de realisatie van HOV3.

Voorstel

1. Alle indieners in hun zienswijzen ontvankelijk te verklaren;
2. de zienswijzen overeenkomstig het gemeentelijk standpunt als verwoord in de 'nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen' gedeeltelijk gegrond en gedeeltelijk ongegrond te verklaren;
3. ambtshalve de wijziging zoals verwoord in het besluit ten opzichte van het ontwerp in het bestemmingsplan aan te brengen;
4. het bestemmingsplan 'HOV3 (Marathonloop-A.Fokkerweg-De Schakel-Mispelhoefstraat-Oirschotsedijk)' bestaande uit de geometrisch bepaalde



planobjecten als vervat in het GML-bestand: NL.IMRO.0772.80399-0301.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 gewijzigd vast te stellen;

5. Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant te verzoeken om toestemming te verlenen om het bestemmingsplan eerder te mogen publiceren.

Argumenten

1.1 De indieners van de zienswijzen kunnen in hun zienswijzen ontvankelijk worden verklaard

Van 1 juli 2021 tot en met 11 augustus 2021 bestond voor iedereen de gelegenheid om zienswijzen in te dienen tegen het ontwerp bestemmingsplan. 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. Dit laatste is het geval omdat de ingebrachte zienswijzen binnen de gestelde wettelijke termijn zijn ontvangen.

2.1 De zienswijzen worden om inhoudelijke redenen gedeeltelijk gegrond verklaard. Voor het overige deel worden de zienswijzen ongegrond verklaard.

Eén zienswijze wordt om redenen, zoals verwoord in de 'nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen' gedeeltelijk gegrond verklaard. In het rapport luchtkwaliteit was abusievelijk voor de Boschdijk een verkeerde snelheid gehanteerd. Het onderzoek is hierop aangepast. De aanpassing heeft echter niet geleid tot een andere conclusie. Het aangepaste onderzoek is opgenomen in de bijlagen bij de toelichting van het bestemmingsplan. Deze aanpassing leidt echter niet tot een wijziging van het bestemmingsplan omdat de toelichting geen onderdeel uitmaakt van de juridische regeling van het bestemmingsplan.

3.1 De raad dient een ambtshalve wijziging vast te stellen

Ambtshalve is één wijziging aangebracht op de verbeelding. De wijziging wordt genoemd in het besluit in beslispunt 3. De wijziging ziet op het vergroten van de gebiedsaanduiding 'Veiligheidszone-gasreducerstation-2'. Er moet namelijk vanaf het terrein van het gasreducerstation een veiligheidsafstand van 25 meter in acht genomen worden in plaats van 15 meter. De Gasunie had de verkeerde afstand doorgegeven.

4.1 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.0772.80399-0301> Gelijktijdig met de digitale vaststelling van het bestemmingsplan moet een volledige verbeelding hiervan op papier worden vastgesteld.



5.1 De raad dient te verzoeken om het bestemmingsplan eerder te mogen publiceren

Indien er wijzigingen zijn aangebracht ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan, anders dan op grond van zienswijzen van Gedeputeerde Staten, moet zes weken worden gewacht met publiceren. Om de doorlooptijd te versnellen wordt GS verzocht het bestemmingsplan eerder te mogen publiceren.

Kantttekeningen

4.1 Voordat het bestemmingsplan kan worden vastgesteld moeten Gedeputeerde Staten positief op het verzoek om herbegrenzing van het NNB hebben besloten.

Een klein gedeelte van het HOV3-tracé is noodzakelijkerwijs ter plaatse van het NNB geprojecteerd. Voor de aantasting van het NNB moet compensatie plaatsvinden en moeten Gedeputeerde Staten positief beslissen op een verzoek om herbegrenzing van het NNB. Dit verzoek is uitvoerig ambtshalve afgestemd. Ook zijn geen zienswijzen ingediend tegen dit verzoek. Het besluit wordt 19 oktober 2021 behandeld door Gedeputeerde Staten en daarna zo spoedig mogelijk bij dit dossier gevoegd.

Financiële consequenties

De kosten voor het bestemmingsplan zijn onderdeel van de projectkosten van het HOV3-project.

Communicatie

Het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan wordt bekendgemaakt in Groot Eindhoven, het gemeenteblad Eindhoven en digitaal via de gemeentelijke website www.eindhoven.nl/bestemmingsplannen. In die bekendmaking staat dat het besluit en het bestemmingsplan fysiek beschikbaar zijn bij het Inwonersplein en 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 HOV3 (Marathonloop-A.Fokkerweg-De Schakel- Mispelhoefstraat-Oirschotsedijk)
- Nota van zienswijze en ambtshalve wijzigingen
- Besluit GS wijziging herbegrenzing NNB

■ De bijlagen worden meegestuurd

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 5 oktober 2021;
gelet op de behandeling in de meningsvormende vergadering van 16 november 2021;
gelet op de behandeling in de meningsvormende vergadering van 23 november 2021;
gelet op de nadere toelichting van 26 november 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 'HOV3 (Marathonloop-A.Fokkerweg-De Schakel-Mispelhoefstraat-Oirschotsedijk)' 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 donderdag 1 juli 2021 tot en met woensdag 11 augustus 2021 voor iedereen ter inzage heeft gelegen en dat voor iedereen de gelegenheid openstond om tijdens deze periode naar keuze schriftelijk, digitaal of mondeling zienswijzen in te dienen;
- dat van vier indieners een op schrift gestelde zienswijze tegen het ontwerp bestemmingsplan is ontvangen;
- dat de zienswijzen binnen de gestelde termijn zijn ontvangen en dat de indieners ervan in hun zienswijzen ontvankelijk kunnen worden verklaard;
- dat in de 'nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen' 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 wijziging ten aanzien van de verbeelding, onderschrijft;
- dat op het besluit de Crisis- en herstelwet van toepassing is, hetgeen betekent dat belanghebbenden in hun beroepsschrift dienen aan te geven welke beroepsgronden zij aanvoeren tegen het besluit, dat na afloop van de termijn de beroepsgronden niet meer aangevuld kunnen worden en dat het beroep niet-ontvankelijk wordt verklaard indien binnen de beroepstermijn geen gronden zijn ingediend;
- gelet op de Wet ruimtelijke ordening, het Besluit ruimtelijke ordening en Crisis- en herstelwet;

besluit:

1. Alle indieners in hun zienswijzen ontvankelijk te verklaren;
2. de zienswijzen overeenkomstig het gemeentelijk standpunt als verwoord in de 'nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen' gedeeltelijk gegrond en gedeeltelijk ongegrond te verklaren;
3. ambtshalve de volgende wijziging ten opzichte van het ontwerp in het bestemmingsplan aan te brengen:



Aanpassing van de gebiedsaanduiding 'Veiligheidszone-gasreducerstation-2' op de verbeelding;

4. het bestemmingsplan 'HOV3 (Marathonloop-A.Fokkerweg-De Schakel-Mispelhoefstraat-Oirschotsedijk)' bestaande uit de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand: NL.IMRO.0772.80399-0301.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 gewijzigd vast te stellen;
5. 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 30 november 2021.

J. Verbruggen, griffier.

Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen

Bestemmingsplan: HOV3 (Marathonloop-A.Fokkerweg-De
Schakel-Mispelhoefstraat-Oirschotsedijk)

1 Inleiding

Deze nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen hoort bij het bestemmingsplan HOV3 (Marathonloop-A.Fokkerweg-De Schakel-Mispelhoefstraat-Oirschotsedijk). Het ontwerp bestemmingsplan, het vormvrije m.e.r.-beoordelingsbesluit van 22 juni 2021 (inhoudende dat er geen milieueffectrapport opgesteld hoeft te worden voor het realiseren van de HOV3 op de wegen binnen het plangebied) en het concept verzoek tot herbegrenzing van het Natuur Netwerk Brabant (NNB) heeft van donderdag 1 juli 2021 tot en met woensdag 11 augustus 2021 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn is iedereen in de gelegenheid gesteld om digitaal, schriftelijk of mondeling een zienswijze ten aanzien van het ontwerp bestemmingsplan en het concept verzoek tot herbegrenzing NNB kenbaar te maken. Eventuele bezwaren tegen het m.e.r.-beoordelingsbesluit kon ook gedurende voornoemde periode als zienswijzen tegen het ontwerp bestemmingsplan ingebracht worden.

Kennisgeving van de terinzagelegging en de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen is in de Staatscourant en in Groot Eindhoven van woensdag 30 juni 2021 gepubliceerd. Ook is kennis gegeven van de mogelijkheid om een digitale versie van het ontwerp bestemmingsplan te raadplegen via de landelijke website www.ruimtelijkeplannen.nl.

In deze nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen zijn de zienswijzen opgenomen en samengevat. De samenvatting heeft uitsluitend tot doel om de leesbaarheid van deze nota te vergroten. Bij de beoordeling van de zienswijzen zijn de volledige brieven met bijlagen, zoals deze bij de gemeente zijn binnengekomen, betrokken.

Naar aanleiding van de terinzagelegging zijn vier zienswijzen ontvangen. De zienswijzen zijn in hoofdstuk 2 van deze nota van een gemeentelijk standpunt voorzien.

Verder is één ambtshalve wijziging doorgevoerd. Deze is in hoofdstuk 3 opgenomen.

2 Zienswijzen

Ten aanzien van het ontwerp bestemmingsplan HOV3 (Marathonloop-A.Fokkerweg-De Schakel-Mispelhoefstraat-Oirschotsedijk) zijn vier zienswijzen ontvangen. Deze zienswijzen zijn binnen de termijn ingediend. De zienswijzen zijn ontvankelijk. Hieronder wordt een samenvatting van de zienswijzen weergegeven en worden ze voorzien van een gemeentelijk standpunt.

In verband met de privacy zijn de naam- en adresgegevens van de indieners van de zienswijzen niet opgenomen. Ten aanzien van het ontwerp bestemmingsplan zijn zienswijzen kenbaar gemaakt door:

1. Bewoner van de Dordognelaan
2. Bewoner van de Picardiehof
3. Bewoner van de Dordognelaan
4. Bewoner van de Henk van den Broeklaan

Ad 1. Bewoner Dordognelaan

De doorstroming van het openbaar vervoer zal beter zijn zonder aanpassingen aan de Marathonloop. Volgens indiener blijkt namelijk uit het verkeersonderzoek voor de Marathonloop dat door de aanpassingen een groene golf niet mogelijk is voor zowel het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) als voor het autoverkeer. Daarnaast geeft indiener aan dat uit voornoemd onderzoek blijkt dat in de toekomst mogelijk een tweede rijstrook aangelegd moet worden, maar dat over de kosten en het beschikbaar hebben van budget nergens iets is vermeld. Verder merkt indiener op dat in het rapport is aangegeven dat de aansluiting met de Montpellierlaan tijdens spitsuren geblokkeerd zou kunnen worden. Dit betekent volgens indiener dat daardoor ook het openbaar vervoer wordt geblokkeerd en dat die blokkade (zeker door de geplande versmalling) zich kan doorzetten tot de rotonde op de Fransebaan en ook daar het openbaar vervoer blokkeert.

Gemeentelijk standpunt

Een groene golf op de Marathonloop is niet aan de orde. De verkeerslichten staan te ver uit elkaar om een groene golf effectief te maken. Dit is zowel in de huidige als toekomstige situatie (met busbaan) het geval. Wel zal de bus (conform het beleid van de gemeente Eindhoven) prioriteit krijgen bij de verkeerslichten, om de rijtijden van de bus te minimaliseren.

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de doorstroming voor het verkeer in reguliere situaties goed is en op drukke spitsmomenten acceptabel. Daarbij wordt incidenteel tot twee keer wachten bij één verkeerslicht geaccepteerd. In het raadsbesluit over HOV3 van 22 juni 2021 is door de gemeenteraad van Eindhoven besloten om de verkeersafwikkeling en -doorstroming op de Marathonloop in de nieuwe situatie na aanleg en ingebruikname van de busbaan te monitoren. In het raadsvoorstel is daarover het volgende opgenomen:

De toekomst is onzeker. In de huidige prognoses van de verkeersintensiteiten voor 2030 zijn nog geen lange termijneffecten van corona meegenomen. Verwacht mag worden dat een zeker positief effect op de verkeersdruk blijvend zal zijn, door meer thuiswerken en betere spreiding in tijd. Een beperkte afname in verkeersdruk levert structurele winst op in de verkeersafwikkeling. Wanneer de verkeersintensiteiten zich toch anders ontwikkelen dan nu verwacht, stellen wij voor om op termijn een extra

rijstrook tussen de Montpellierlaan en de Boschdijk aan te leggen. Dit zorgt voor verbetering van de verkeersdoorstroming maar gaat ten koste van grote oude bomen en daarmee de waardevolle laanstructuur. Hiervoor is t.z.t. een aanpassing op het bestemmingsplan, extra grondverwerving en een extra investering nodig. Door de verkeersdoorstroming na aanleg te monitoren wordt bepaald of de aanleg van een extra rijstrook noodzakelijk is. In bijlage 2 is aangegeven hoe de monitoring en toetsing plaatsvindt.

Wanneer 3 jaar na realisatie blijkt dat de verkeersafwikkeling op de Marathonloop zich onder het acceptabele niveau bevindt, wordt via de kadernota een project gestart om de extra rijstrook aan te leggen.

Het klopt dat er nog geen budgetten voor een eventuele extra rijstrook op de Marathonloop zijn of worden gereserveerd. Indien de monitoring uitwijst dat een ingreep op termijn noodzakelijk is, zal een project worden gestart waarbij ook de financiële middelen worden gezocht.

Tenslotte is in het verkeersonderzoek bij de beoordeling van de kruispunten inderdaad geconstateerd dat de verkeersafwikkeling bij het kruispunt Marathonloop - Montpellierlaan in spitsperiodes stroperig kan zijn. Er is een oplossing gevonden in de vrije koppeling van de verkeerslichten, waardoor de doorstroming acceptabel is. Deze oplossing zal in de uitvoering van de werkzaamheden voor HOV3 worden gerealiseerd. De geplande versmalling van de Montpellierlaan heeft daar geen invloed op, omdat in de huidige situatie al één (te) brede rijstrook aanwezig is. Deze wordt versmald, maar blijft als enkele rijstrook geschikt voor alle verkeer.

Conclusie zienswijze

Gelet op het bovenstaande achten wij de zienswijze ongegrond.

Ad. 2 Bewoner Picardiehof

Indiener heeft bezwaar tegen het kappen van bomen langs de Marathonloop ten behoeve van de realisatie van de HOV3. Indiener geeft aan in de huidige situatie al veel hinder te ondervinden van stinkende uitlaatgassen en vreest dat dit door deze ontwikkeling verder toeneemt. In de spitsuren is het druk, is er veel stilstaand verkeer vanaf de Estafettelaan tot het verkeerslicht Huizingalaan, met een hoog geluidsniveau van optrekkende auto's. Verder heeft indiener bezwaar tegen het voornemen om het bestemmingsplan te wijzigen om een hoger geluidsniveau norm te realiseren. Het geluidsniveau is al hoog door ambulances en politieauto's die dagelijks met sirene dit traject passeren.

Volgens indiener zal in de toekomst door de HOV3 ernstige verkeeropstoppen ontstaan, met name op het traject Montpellierlaan, Marathonloop, Huizingalaan met de daarbij behorende overschrijding van geluidsniveaus en uitstoot van uitlaatgassen.

Gemeentelijk standpunt

De realisatie van de HOV3 leidt niet tot meer verkeer en daarmee niet tot meer uitlaatgassen. Om juist autoverkeer, en daarmee o.a. de uitstoot van autogassen, terug te dringen moeten goede alternatieven voor de auto worden geboden. Een van die alternatieven is een goed openbaar vervoer netwerk. De HOV3 draagt hieraan bij. Voor de inpassing van de HOV3-tracé ontkomen we er niet aan dat bomen gekapt moeten worden, ook langs de Marathonloop. Bij de uitwerking van de HOV3 is het tracé en

profiel zoveel mogelijk geoptimaliseerd om zoveel mogelijk bomen te kunnen sparen met behoud van kwaliteit. Zoals ook in paragraaf 3.7.2 (Beleid bomen) van de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven, worden zoveel mogelijk bomen in en nabij het plangebied gecompenseerd. Maar, gelet op de beperkte (groei)ruimte in het plangebied, is gebleken dat veel bomen niet fysiek gecompenseerd kunnen worden. Daarom wordt de monetaire waarde van de te kappen bomen, die niet fysiek gecompenseerd worden, gestort in het bomencompensatiefonds. Vanuit het bomencompensatiefonds worden elders in de stad bomen geplant.

In het akoestisch onderzoek is een kruispunttoeslag in rekening gebracht voor kruispunten die met verkeerslichten worden geregeld. Op deze wijze wordt rekening gehouden met het extra geluid van optrekkende auto's.

Het bestemmingsplan wordt niet herzien om een hogere geluidbelasting mogelijk te maken. Dit bestemmingsplan is opgesteld om de realisatie van het tracé van de HOV3 mogelijk te maken. Als wijzigingen in de inrichting van bestaande wegen plaatsvinden moet volgens de Wet geluidhinder onderzocht worden of sprake is van een toename van geluidbelasting van 2 dB of meer (zonder het treffen van maatregelen) op de gevels van geluidgevoelige gebouwen (zoals woningen en scholen). Uit het akoestisch onderzoek, dat als bijlage onderdeel uitmaakt van de toelichting, blijkt dat alleen op de gevel van het Summa Collega aan de Vijfkampaan 4 de geluidbelasting ten opzichte van de huidige situatie 2 dB hoger is. Omdat het treffen van maatregelen niet efficiënt dan wel vanuit veiligheid en stedenbouwkundig oogpunt niet gewenst is, is voor het Summa College een hogere grenswaarde vastgesteld. Uit het akoestisch onderzoek blijkt ook dat de geluidbelasting op de gevels van de woningen aan de Dordognelaan, ter hoogte waarachter de woning van indiener is gelegen, als gevolg van de realisatie van het tracé van de HOV3 lager is dan in de huidige situatie. De geluidbelasting op de gevel van indiener neemt in de toekomst juist af door deze ontwikkeling. Verder merken we nog op dat deze ontwikkeling geen invloed heeft op het rijden van ambulances en politieauto's met sirenes op dit traject.

Conclusie zienswijze

Gelet op het bovenstaande achten wij de zienswijze ongegrond.

Ad. 3 Bewoner Dordognelaan

Indiener heeft bezwaar tegen de zogenoemde lus voor de aan te leggen busbaan aan het begin van de Marathonloop bij de kruising met de Huizingalaan. Het dreunen van de bus moet niet onderschat worden. Indiener heeft al scheuren in plafond en muur. Door het opschuiven van de nieuwe HOV-baan richting de woning van indiener komen de trillingen volgens indiener extra hard binnen. Volgens indiener is het opschuiven van de HOV-baan niet relevant omdat de bus in de huidige situatie de bocht normaal kan nemen. Daarnaast geeft indiener aan dat het handhaven van de huidige situatie capaciteitsproblemen voorkomt omdat dan geen twee rijbanen voor het gewone verkeer wordt afgesloten.

Gemeentelijk standpunt

Bij wegverkeer is de kans op trillingshinder over het algemeen niet groot. Alleen in situaties waarbij sprake is van zware voertuigen én een ongelijk wegdek (overgangen, verkeerdrempels, betonplaten, kasseien, ed.) én oude woningen met houten (onder) vloeren én een korte afstand tot de weg is trillingshinder mogelijk te verwachten. In dit geval is er geen sprake van een ongelijk wegdek, heeft de indiener geen oude woning (met houten vloeren) en is de afstand van het HOV3-tracé tot de gevel van de woning circa 30 meter. Er is dus geen reden om aan te nemen dat door de HOV3 trillingshinder te verwachten is.

Bij de inpassing van de busbaan is met rijcurves getoetst welke bochtstralen noodzakelijk zijn om de bussen de bochten goed te kunnen laten nemen. Hier is het ontwerp van de kruising van de Marathonloop met de Huizingalaan op gebaseerd. Wanneer vanaf de Marathonloop richting de Huizingalaan een bus voor het kruispunt staat te wachten dient een bus in tegengestelde richting (dus vanaf de Huizingalaan richting Marathonloop) de draai goed te kunnen maken. Vandaar dat in het ontwerp een kleine uitbuiging is opgenomen ten opzichte van de huidige situatie. De capaciteit van het ontwerp van de Marathonloop voor het overige verkeer is afgestemd op de toekomstige verkeersintensiteiten, zoals onderbouwd in de verkeerskundige rapportages die zijn opgenomen in de bijlagen bij de toelichting van het bestemmingsplan.

Conclusie zienswijze

Gelet op het bovenstaande achten wij de zienswijze ongegrond.

Ad. 4 Bewoner Henk van den Broeklaan

Indiener is van mening dat het ontwerp bestemmingsplan in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. De gevel van indiener is gelegen op circa 27 meter van de bestemming 'Verkeer'. Indiener vreest dat de geluidsoverlast toeneemt als gevolg van deze ontwikkeling omdat de nieuwe busbaan ook gebruikt zal worden door hulpdiensten met sirenes en het nieuwe fietspad door brommers. Daarnaast zet indiener grote vraagtekens bij de juistheid van enkele rapporten. Indiener noemt hierbij de volgende punten:

1. Voor "Akoestisch onderzoek HOV3 Eindhoven" wordt foutief vergeleken met de grenzen die gelden bij het aanpassen van een weg. Echter op het stuk A. Fokkerweg wordt in dit plan de bestaande weg niet aangepast, maar wordt er een nieuwe extra weg naast de bestaande weg gelegd.
2. Voor "Akoestisch onderzoek HOV3 Eindhoven" worden de hulpdiensten, brommers, trein en vliegverkeer niet meegenomen.
3. Voor "Luchtkwaliteit HOV3" wordt onder andere voor de Boschdijk de verkeerde snelheid gebruikt: 50 km/uur in plaats van de werkelijke 70 km/uur.
4. Tevens krijgen we de indruk dat de doorstroom verslechtering niet is meegenomen in "Akoestisch onderzoek HOV3 Eindhoven" en "Luchtkwaliteit HOV3".

Verder geeft indiener aan dat de rapporten afzonderlijk worden beoordeeld en er geen complete afweging is van alle voor- en nadelen. Ook is de indiener van mening dat in het bestemmingsplan niet de mogelijke reële opties worden meegenomen en afgewogen om de nadelen te compenseren.

Gemeentelijk standpunt

De wijziging van de infrastructuur in de buurt van indiener leidt er inderdaad toe dat de HOV3-baan dichterbij (op een afstand van circa 27 meter) de woning is gelegen dan de

huidige weg (Anthony Fokkerweg). Hulpdiensten met sirenes rijden ook over de Anthony Fokkerweg en de brommers over het huidige fietspad. Indien door de hulpdiensten gebruik wordt gemaakt van de busbaan zal deze activiteit ten opzichte van de huidige situatie iets opschuiven richting de woning van indiener, maar dit leidt niet tot een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat. Dit geldt ook voor de brommers op het nieuwe fietspad. Daarnaast zijn de brommers tegenwoordig steeds meer elektrisch waardoor er veel minder geluidsoverlast ontstaat.

Met betrekking tot de opmerkingen over de juistheid van de rapporten wordt het volgende opgemerkt:

1. In de Wet geluidhinder is niet uitputtend beschreven wat fysieke wijzigingen van een weg zijn. Voorbeelden van een fysieke wijziging aan een weg zijn o.a. wijziging van een profiel, wegbreedte, wegdek, aantal rijstroken. Het HOV-tracé betreft ter plaatse van de A. Fokkerweg een verbreding van een bestaande weg. Hierbij rijdt de bus, die eerder op de bestaande weg reed, gedeeltelijk los van het overige verkeer. Baanvakken waarbij het verkeer in tegengestelde richting rijdt, met een groenstrook ertussen, worden ook niet gezien als twee afzonderlijke wegen.
2. Het akoestisch onderzoek heeft betrekking op het wegverkeer, omdat voor die geluidbron wijzigingen plaatsvinden in dit bestemmingsplan. Voor het rail- en vliegverkeer verandert niets. Volgens de Wet geluidhinder hoeft dan ook voor die geluidbronnen niets te worden onderzocht.
Op grond van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (Rmg2012) worden de optredende maximale geluidniveaus van het wegverkeer uitgezonderd van de normstelling. De passages van de hulpdiensten dragen wel bij aan de gemiddelde geluidniveaus. Voor bromfietsen geldt iets vergelijkbaars. Voor de hinder veroorzakende maximale geluidniveaus gelden geen normen. De gemiddelde geluidniveaus die deze bron veroorzaakt zijn verwaarloosbaar laag en worden bij dit soort onderzoeken nooit meegenomen.
3. Abusievelijk is voor de Boschdijk een foutieve snelheid gehanteerd. Het rapport is hierop aangepast. Deze aanpassing in de rapportage heeft geen effect op de conclusie uit het rapport.
4. Er is geen verslechtering van de doorstroom op de A. Fokkerweg. Voor luchtkwaliteit is, om een worstcase aan te houden voor de spits, in het aangepaste rapport gerekend met 10% doorstroom verslechtering. Deze aanpassing in de rapportage heeft geen effect op de conclusie uit het rapport.
Het akoestisch onderzoek rekent alleen met maximaal toegestane snelheden op een weg. Een betere of slechtere doorstroming op een weg is geen invoergegeven voor een akoestisch onderzoek. Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd conform de wettelijke regeling.

Uit de onderzoeken die zijn uitgevoerd en als bijlagen bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn opgenomen, waaronder ook de vormvrije m.e.r.-beoordeling, volgt dat deze ontwikkeling vanuit verschillende aspecten binnen de wettelijke grenswaarden wordt gebleven en dat er zich geen knelpunten voordoen. Alles overwegende uit de resultaten van de onderzoeken voldoet dit bestemmingsplan aan een goede ruimtelijke ordening.

Conclusie zienswijze

Gelet op het bovenstaande achten wij de zienswijze gegrond voor zover deze ziet op een fout in het rapport luchtkwaliteit, voor het overige achten wij de zienswijze ongegrond.

3 Ambtshalve wijziging

Op de verbeelding is de gebiedsaanduiding 'Veiligheidszone-gasreducerstation-2' aangepast. In het ontwerp bestemmingsplan was binnen deze zone een afstand van 15 meter aangehouden naar aanleiding van informatie van de Gasunie. De informatie van de Gasunie was echter niet juist. De juiste afstand is 25 meter. De verbeelding is hierop aangepast.