



EINDHOVEN

VERZONDEN 25 JULI 2017

gemeente Eindhoven
Inboeknummer 17bst01077
Dossiernummer 17.30.654
B&W beslisdatum 25 juli 2017

Raadsvoorstel Gewijzigde vaststelling bestemmingsplan 'Luchthaven Eindhoven e.o.'

Inleiding

Voor Luchthaven Eindhoven is een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Aanleiding hiervoor is de Wet ruimtelijke ordening (Wro) waarin staat dat bestemmingsplannen niet ouder dan 10 jaar mogen zijn. Het plangebied van het bestemmingsplan bestaat uit de Luchthaven Eindhoven en enkele aangrenzende gronden. Luchthaven Eindhoven is een militair luchtvaartterrein. Een gedeelte is mede in gebruik voor burgerluchtvaart (Eindhoven Airport).

In het kader van samenspraak heeft het voorontwerp bestemmingsplan in juni 2016 ter inzage gelegen. Tevens is er vooroverleg met diverse instanties geweest. Trefpunt Groen Eindhoven heeft positief geadviseerd. Naar aanleiding van de samenspraakreacties is het bestemmingsplan aangepast. Dit heeft geresulteerd in een ontwerp bestemmingsplan dat vervolgens van 9 februari tot en met 22 maart 2017 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode zijn vijf zienswijzen ingediend. Een samenvatting van de zienswijzen en het gemeentelijk standpunt zijn beschreven in de 'nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen'. Hierin staan ook de ambtshalve wijzigingen die zijn aangebracht.

■ Wettelijke taak

De Wet ruimtelijke ordening verplicht gemeenten bestemmingsplannen elke 10 jaar te actualiseren.

Doelstelling

Opstellen van een actueel planologisch juridisch kader voor Luchthaven Eindhoven.

Voorstel

1. reclamanten in hun zienswijze ontvankelijk te verklaren;
2. de zienswijzen overeenkomstig het gemeentelijk standpunt als verwoord in de 'nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen' op onderdelen gegrond te verklaren;
3. de volgende wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen over te nemen;
 - de bestemming van een stukje grond tegen de Spottersweg is gewijzigd van 'Groen' naar 'Maatschappelijk – Militaire Luchthaven';



- Aan de artikelen 5 en 6 is de volgende afwijkingsbevoegdheid opgenomen (lid 5.4 en lid 6.4): *Burgemeester en wethouders kunnen met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 5.3.2 (resp 6.4.2) onder c en toestaan dat het invloedsgebied van risicovolle inrichtingen reikt buiten de plangrens van het bestemmingsplan, mits gelegen over infrastructuur, water of openbaar groen en het groepsrisico wordt verantwoord conform artikel 13 Bevi.;*
 - Aan de bestemmingsomschrijving van artikel 6 is toegevoegd dat de gronden bestemd zijn voor een *brandstofdepot en/of -leiding ten behoeve van de bestemming 'Maatschappelijk – Luchthaven'*;
 - De artikelen 13.4.3 en 14.4.3 zijn als volgt aangepast: *De in lid 13.4.1 (resp 14.4.1) genoemde vergunning kan slechts worden verleend, indien door de werken en/of werkzaamheden de ecologische waarden en kenmerken van de gronden niet in onevenredige mate worden aangetast.;*
 - Op de verbeelding is de goot- en bouwhoogte van de woning aan de Scherpenering aangepast van respectievelijk 4 en 9 meter naar respectievelijk 6 en 10 meter;
4. ambtshalve de volgende wijzigingen ten opzichte van het ontwerp in het bestemmingsplan aan te brengen;
- Op de verbeelding is de dubbelbestemming 'Leiding – Brandstof' ter plaatse van de bestemming 'Maatschappelijk – Militaire luchthaven' verwijderd;
 - De definitie 'veiligheidszone' (artikel 1.67) is in de Begrippen (artikel 1) geschrapt;
 - De navolgende begrippen schuiven daarmee één artikellid naar voren;
 - De artikelen 5.1 b en 5.1 c is als volgt aangepast:
 - o 5.1 b: *luchthaventerminal*
 - o 5.1 c: *aan de luchthaven en aan de luchthaventerminal gelieerde voorzieningen.*
 - De artikel 5.1 c t/m 5.1 l zijn daardoor gewijzigd in 5.1 d t/m 5.1 m;
 - Artikel 5.1 m is als volgt aangepast: *aan de luchthaven en aan de luchthaventerminal gelieerde voorzieningen die niet direct noodzakelijk zijn voor het functioneren van de luchthaventerminal slechts in ondergeschikte vorm zijn toegestaan;*
 - Aan artikel 6.2.2 c is toegevoegd: *'in afwijking van het bepaalde onder b is';*
 - Aan artikel 6.1 n is toegevoegd: *'met uitzondering van het bepaalde onder b';*
 - Op de verbeelding is de plangrens tussen de Castendijkweg en de Spottersweg enigszins aangepast;
5. het bestemmingsplan 'Luchthaven Eindhoven e.o.' bestaande uit de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand: NL.IMRO.0772-80231-0301.gml met de bijbehorende bestanden digitaal gewijzigd vast te stellen, waarbij voor de locatie van de geometrische planobjecten gebruik is gemaakt van een ondergrond welke ontleend is aan de GBE versie (dec 2015) alsmede de afgeleide analoge verbeelding van het bestemmingsplan 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

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

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 9 februari tot en met 22 maart 2017 ter inzage gelegen. Vier zienswijzen zijn binnen deze termijn ingediend en daarom ontvankelijk. Voor één zienswijze is binnen deze termijn verzocht om verlenging van de reactietermijn. Vervolgens heeft reclamant binnen de extra tijd een zienswijze ingediend en is daarmee ook ontvankelijk.

2.1 Een aantal zienswijzen wordt om inhoudelijke redenen (gedeeltelijk) gegrond en ongegrond geacht.

Een aantal zienswijzen wordt om de redenen zoals verwoord in de 'nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen' (gedeeltelijk) gegrond en (gedeeltelijk) ongegrond geacht.

3.1 Een aantal zienswijzen heeft ertoe geleid dat het bestemmingsplan gewijzigd moet worden vastgesteld.

Een aantal zienswijzen heeft ertoe geleid dat enkele regels, de verbeelding en de toelichting gewijzigd zijn. Voor een onderbouwing wordt verwezen naar de 'nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen' die bij dit voorstel is gevoegd.

4.1 De raad dient de ambtshalve wijzigingen vast te stellen.

Naast de wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen zijn ambtshalve wijzigingen doorgevoerd. Voor een onderbouwing hiervan wordt verwezen naar de 'nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen' die bij dit voorstel is gevoegd.

5.1 Het bestemmingsplan moet digitaal en analoog worden vastgesteld.

Een bestemmingsplan moet digitaal worden vastgesteld. Het bestemmingsplan is vóór vaststelling digitaal raadpleegbaar via pilot.ruimtelijkeplannen.nl. Gelijktijdig met de digitale vaststelling van het bestemmingsplan moet een verbeelding daarvan op papier worden vastgesteld.

6.1 De wet verplicht tot het nemen van een besluit over het al dan niet vaststellen van een exploitatieplan.

Voor gronden waarop een bouwplan is voorgenomen moet tegelijk met het bestemmingsplan een exploitatieplan worden vastgesteld. Dit hoeft niet als het kostenverhaal van de grondexploitatie anderszins is verzekerd of indien er geen kosten hoeven te worden verhaald. Dit laatste is het geval.

8.1 De raad moet bij GS een verzoek indienen 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.

Kanttekeningen

Niet van toepassing.

Kosten

De apparaatskosten voor een actualisatieplan worden gedekt uit de daartoe reeds begrote middelen van de sector Ruimtelijke Expertise.

Communicatie

Het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan wordt bekendgemaakt in Groot Eindhoven, de Staatscourant en digitaal via de gemeentelijke website www.eindhoven.nl/bestemmingsplannen. In die bekendmaking staat dat het besluit en het bestemmingsplan digitaal beschikbaar zijn via de landelijke website www.ruimtelijkeplannen.nl. Ook zijn de beroepsmogelijkheden opgenomen. De indieners van de zienswijzen worden per brief in kennis gesteld van het besluit door 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 voorzieningenrechter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Planning en uitvoering

Nadat het bestemmingsplan is vastgesteld, volgt de beroepsfase. Het bestemmingsplan ligt gedurende 6 weken ter visie. Tijdens deze periode kan er beroep worden ingesteld 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 en een verzoek om voorlopige voorziening is ingediend. In dat geval dient eerst de uitspraak van de voorzieningenrechter te worden afgewacht. In die uitspraak wordt aangegeven of de inwerkingtreding van het plan al dan niet wordt opgeschort.

Evaluatie

Niet van toepassing.

Bijlage(n)

Als bijlage(n) bij dit voorstel behoren:

- ◆ Bestemmingsplan 'Luchthaven Eindhoven e.o.'
- ◆ Ontwerp-raadsbesluit
- ◆ Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen
- ◆ Ingediende zienswijzen

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

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

i.o.

Burgemeester en wethouders van Eindhoven,
, secretaris.



Raadsbesluit

De raad van de gemeente Eindhoven;
gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 25 juli 2017;
gelet op de behandeling in Meningsvormende Vergadering van 3 oktober 2017;

overwegende dat;

- het ontwerp bestemmingsplan 'Luchthaven Eindhoven e.o.' met inachtneming van het bepaalde in en krachtens artikel 3.8, 1e lid van de Wet ruimtelijke ordening, is voorbereid;
- het ontwerp bestemmingsplan 'Luchthaven Eindhoven e.o.' met de daarbij behorende stukken voor iedereen ter inzage heeft gelegen van 9 februari tot en met 22 maart 2017 en dat voor iedereen de gelegenheid open stond om tijdens deze periode naar keuze schriftelijk of mondeling zienswijzen in te dienen;
- binnen de gestelde termijn vijf zienswijzen zijn ontvangen en dat deze ontvankelijk kunnen worden verklaard;
- in de nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen deze zienswijzen zijn samengevat en zijn voorzien van een gemeentelijk standpunt;
- de raad de daarin vervatte overwegingen en standpunten tot de hare maakt;
- de raad de voorgestelde ambtshalve wijzigingen onderschrijft;

gelet op de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening:

besluit:

1. reclamanten in hun zienswijze ontvankelijk te verklaren;
2. de zienswijzen overeenkomstig het gemeentelijk standpunt als verwoord in de 'nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen' op onderdelen gegrond te verklaren;
3. de volgende wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen over te nemen;
 - de bestemming van een stukje grond tegen de Spottersweg is gewijzigd van 'Groen' naar 'Maatschappelijk – Militaire Luchthaven';
 - Aan de artikelen 5 en 6 is de volgende afwijkingsbevoegdheid opgenomen (lid 5.4 en lid 6.4): *Burgemeester en wethouders kunnen met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 5.3.2 (resp 6.4.2) onder c en toestaan dat het invloedsgebied van risicovolle inrichtingen reikt buiten de plangrens van het bestemmingsplan, mits gelegen over infrastructuur, water of openbaar groen en het groepsrisico wordt verantwoord conform artikel 13 Bevi.;*
 - Aan de bestemmingsomschrijving van artikel 6 is toegevoegd dat de gronden bestemd zijn voor een *brandstofdepot en/of -leiding ten behoeve van de bestemming 'Maatschappelijk – Luchthaven';*
 - De artikelen 13.4.3 en 14.4.3 zijn als volgt aangepast: *De in lid 13.4.1 (resp 14.4.1) genoemde vergunning kan slechts worden verleend, indien door de werken en/of werkzaamheden de ecologische waarden en kenmerken van de gronden niet in onevenredige mate worden aangetast.;*



- Op de verbeelding is de goot- en bouwhoogte van de woning aan de Scherpenering aangepast van respectievelijk 4 en 9 meter naar respectievelijk 6 en 10 meter;
- 4. ambtshalve de volgende wijzigingen ten opzichte van het ontwerp in het bestemmingsplan aan te brengen;
 - Op de verbeelding is de dubbelbestemming 'Leiding – Brandstof' ter plaatse van de bestemming 'Maatschappelijk – Militaire luchthaven' verwijderd;
 - De definitie 'veiligheidszone' (artikel 1.67) is in de Begrippen (artikel 1) geschrapt;
 - De navolgende begrippen schuiven daarmee één artikellid naar voren;
 - De artikelen 5.1 b en 5.1 c is als volgt aangepast:
 - o 5.1 b: *luchthaventerminal*
 - o 5.1 c: *aan de luchthaven en aan de luchthaventerminal gelieerde voorzieningen.*
 - De artikel 5.1 c t/m 5.1 l zijn daardoor gewijzigd in 5.1 d t/m 5.1 m;
 - Artikel 5.1 m is als volgt aangepast: *aan de luchthaven en aan de luchthaventerminal gelieerde voorzieningen die niet direct noodzakelijk zijn voor het functioneren van de luchthaventerminal slechts in ondergeschikte vorm zijn toegestaan;*
 - Aan artikel 6.2.2 c is toegevoegd: *'in afwijking van het bepaalde onder b is';*
 - Aan artikel 6.1 n is toegevoegd: *'met uitzondering van het bepaalde onder b';*
 - Op de verbeelding is de plangrens tussen de Castendijkweg en de Spottersweg enigszins aangepast;
- 5. het bestemmingsplan 'Luchthaven Eindhoven e.o.' bestaande uit de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand: NL.IMRO.0772-80231-0301.gml met de bijbehorende bestanden digitaal gewijzigd vast te stellen, waarbij voor de locatie van de geometrische planobjecten gebruik is gemaakt van een ondergrond welke ontleend is aan de GBE versie (dec 2015) alsmede de afgeleide analoge verbeelding van het bestemmingsplan 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 10 oktober 2017.

J. Verheugt, griffier.



EINDHOVEN

Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen

Bestemmingsplan 'Luchthaven Eindhoven e.o.'

gemeente Eindhoven

RE - Ruimtelijke Expertise, RO - Ruimtelijke Ordening

mei 2017

2419323

Colofon

Uitgave

Gemeente Eindhoven

RE - Ruimtelijke Expertise, RO - Ruimtelijke Ordening

Datum

mei 2017

1 Inleiding

Deze nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen hoort bij het bestemmingsplan 'Luchthaven Eindhoven e.o.'. Het ontwerp bestemmingsplan heeft van donderdag 9 februari tot en met woensdag 22 maart 2017 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn is iedereen in de gelegenheid gesteld om schriftelijk of mondeling een zienswijze ten aanzien van het ontwerp bestemmingsplan kenbaar te maken.

Kennisgeving van de ter inzage legging en de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen is in de Staatscourant en in Groot Eindhoven van woensdag 8 februari 2017 gepubliceerd. Ook is kennis gegeven van de mogelijkheid om een digitale versie van het ontwerp bestemmingsplan te raadplegen via de gemeentelijke website www.bestemmingsplannen.eindhoven.nl en de landelijke website www.ruimtelijkeplannen.nl.

Naar aanleiding van de ter inzage legging zijn zienswijzen ontvangen. De zienswijzen zijn in hoofdstuk 2 van deze nota van een gemeentelijk standpunt voorzien. Verder zijn ambtshalve enkele wijzigingen in het bestemmingsplan aangebracht. Deze zijn in hoofdstuk 3 beschreven.

2 Zienswijzen

Ten aan van het ontwerp bestemmingsplan 'Luchthaven Eindhoven e.o.' zijn vijf zienswijzen ontvangen. De zienswijzen zijn allemaal ontvankelijk. Hieronder wordt ingegaan op de zienswijzen en worden ze voorzien van een gemeentelijk standpunt.

1) Eindhoven Airport N.V., Luchthavenweg 13, 5657 EA Eindhoven Zienswijze gedateerd 21 maart 2017, ontvangen 22 maart 2017

De zienswijze betreft de volgende onderdelen van het ontwerp bestemmingsplan:

1. Op de plankaart staat op het burgerluchvaartterrein rechts tegen de Spottersweg een stukje grond ('driehoekje') getekend met de bestemming 'groen'. Het driehoekje is uit het bebouwingsvlak gelaten. In het vigerende bestemmingsplan voor dit gebied valt het stukje grond binnen het bebouwingsvlak en heeft het de bestemming 'burgermedegebruik'. Reclamant verzoekt het betreffende stuk grond weer binnen het bebouwingsvlak op te nemen binnen de bestemming 'Maatschappelijk-Luchthaven'.
2. In het ontwerpbestemmingsplan is bepaald dat het invloedsgebied van een activiteit de plangrens niet mag overschrijden. Ten behoeve van de wijziging en/of uitbreiding van activiteiten verzoekt reclamant een binnenplanse afwijking op te nemen voor overschrijding van de plangrens.
3. Eindhoven Airport N.V. is voornemens een civiel brandstofdepot op het militair luchvaartterrein te realiseren. In het bestemmingsplan wordt niet gezegd over civiel gebruik binnen het defensie terrein. De algemene omschrijvingen in (de regels bij) het bestemmingsplan zijn vergelijkbaar. Reclamant vraagt of, met het oog op het civiel brandstofdepot, bevestigd kan worden dat civiel gebruik binnen het defensie terrein mogelijk is binnen het bestemmingsplan.
4. Een deel van de bij het brandstofdepot behorende leiding zal door de dubbelbestemming 'Waarde – Ecologie' lopen. Binnen deze dubbelbestemming kan een vergunning voor het verrichten van werkzaamheden slechts worden verleend in het kader van het beheer van de gronden. Reclamant vraagt of het aanleggen van de brandstofpijpleiding hieronder wordt begrepen.

Gemeentelijk standpunt:

1. Het 'driehoekje' krijgt de bestemming 'Maatschappelijk – Luchthaven' en het bouwvlak wordt aangepast.
2. In het bestemmingsplan is een binnenplanse afwijking opgenomen voor het overschrijden van het invloedsgebied over de plangrens. Dit is toegestaan mits het invloedsgebied is gelegen over infrastructuur, water of openbaar groen en het groepsrisico wordt verantwoord conform artikel 13 Bevi.
3. Ter verduidelijking is in de bestemmingsomschrijving van de bestemming 'Maatschappelijk – Militaire luchthaven' opgenomen dat een brandstofdepot en/of – leiding ten behoeve van de bestemming 'Maatschappelijk – Luchthaven' is toegestaan.
4. In artikel 13.4.3 is bepaald dat een vergunning voor het verrichten van werken en werkzaamheden slechts kan worden verleend als de werken en werkzaamheden plaatsvinden in het kader van het beheer van de gronden en er geen onevenredige

aantasting plaatsvindt van de ecologische waarden en kenmerken van de gronden. De voorwaarde dat het moet gaan om het beheer van de gronden is niet relevant voor de bescherming die de dubbelbestemming beoogt en wordt daarom geschrapt. Artikel 13.4.3 is als volgt aangepast: *De in lid 13.4.1 genoemde vergunning kan slechts worden verleend, indien door de werken en/of werkzaamheden de ecologische waarden en kenmerken van de gronden niet in onevenredige mate worden aangetast.* Hiermee blijft het doel van de bestemming (het beschermen van de ecologische waarden en kenmerken) overeind. In lijn met deze aanpassing is ook artikel 14.4.3 (Dubbelbestemming Waarde – Ecologische verbindingszone) aangepast.

Conclusie:

Gelet op bovenstaande verklaren wij de zienswijze gegrond. Naar aanleiding van de zienswijze is het bestemmingsplan op een aantal punten aangepast.

2) Bewoner Zandkasteel

Zienswijze gedateerd 19 maart 2017, ontvangen 21 maart 2017

De zienswijze is gericht op de problematiek van verkeersdoorstroming op de wegen rondom de luchthaven en het parkeren in de woonwijken die zijn gelegen aan de HOV baan tussen Eindhoven Centrum en Eindhoven Airport. Gelet op deze problematiek wordt gevraagd waarom het oude bestemmingsplan niet voldeed en hoe deze problematiek in het nu voorliggende bestemmingsplan gedurende de looptijd van het plan opgelost en voorkomen wordt.

Als bijlage is een artikel toegevoegd waarin de directeur van Eindhoven Airport op 13 maart 2017 bij Minister Kamp de noodzaak tot het realiseren van een spoorverbinding naar Eindhoven Airport neerlegt. Gevraagd wordt waarom dat niet benoemd wordt in het bestemmingsplan, van welke aantallen passagiers in het bestemmingsplan is uitgegaan, tot welke verkeers- en parkeervraag de ontwikkeling die het bestemmingsplan mogelijk maakt leidt, wat de maximale groei van de ontwikkeling met betrekking tot de verwerking van voertuigen over de weg is en waarom deze gegevens ontbreken in het bestemmingsplan.

Gemeentelijk standpunt:

Aanleiding voor het opnieuw opstellen van een bestemmingsplan voor de Luchthaven Eindhoven is de actualisatieplicht die in de Wet ruimtelijke ordening is opgenomen. Hierin staat dat bestemmingsplannen niet ouder dan 10 jaar mogen zijn. Om die reden is een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Het is niet zo dat de 'oude' bestemmingsplannen niet meer voldeden.

In het nieuwe bestemmingsplan worden de functies en bouwmogelijkheden uit de geldende bestemmingsplannen overgenomen. Het nieuwe bestemmingsplan maakt geen ontwikkelingen mogelijk, die op basis van de geldende bestemmingsplannen niet mogelijk zouden zijn (met uitzondering van het zonnepark dat in het nieuwe bestemmingsplan niet alleen voor gebruik door Defensie, maar ook door derden, is toegestaan). De gebruiksmogelijkheden van de luchthaven (de openstellingstijden, de geluidsruimte voor het militaire luchtverkeer en het burgerluchtverkeer, en het maximum aantal recreatieve vliegtuigbewegingen per gebruiksjaar) worden in het Luchthavenbesluit geregeld.

De verkeers- en parkeervraag hangt samen met het aantal vliegtuigbewegingen dat op Eindhoven Airport is toegestaan. Dit wordt niet in het bestemmingsplan geregeld, maar hierover zijn afspraken gemaakt aan de zogenaamde Alderstafel (een overlegtafel die is opgericht om het kabinet te adviseren over de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol in samenhang met de luchthavens Eindhoven en Lelystad). De gemaakte afspraken zijn

vastgelegd in de door de minister van Defensie afgegeven vergunning van Eindhoven Airport NV voor het burgermedegebruik. In samenhang met de afspraken over het aantal vliegtuigbewegingen, worden onder regie van de Stuurgroep Brainport City afspraken gemaakt over de bereikbaarheid en parkeren. Er worden verschillende maatregelen getroffen om de bereikbaarheid en het parkeren te verbeteren.

Bereikbaarheid

Om de bereikbaarheid te verbeteren is in overleg met verschillende partijen de zogenaamde 'Challengevariant' uitgewerkt. Dit is een aanpassing van bestaande wegen en het aanleggen van nieuwe weginfrastructuur in het noordwestelijk deel van Eindhoven en de aangrenzende delen van de gemeenten Oirschot en Best. Deze oplossing levert een robuuste ontsluiting op voor Eindhoven Airport en aanliggende gebieden. Het bestemmingsplan 'Weginfrastructuur omgeving Eindhoven Noordwest, Oirschot en Best' maakt de realisatie van de nieuwe weginfrastructuur mogelijk. Het bestemmingsplan is in juni 2017 vastgesteld. Daarna wordt zo spoedig mogelijk gestart met de werkzaamheden. De planning is dat de realisatie van de Challengevariant in 2020 gereed is.

Voor de korte termijn wordt in overleg met belanghebbenden bedrijvenorganisaties (o.a. OKEA, Flight Forum) gewerkt aan een plan om de actuele problematiek in de auto-ontsluiting te verbeteren. Daarbij wordt ingezet op het zo snel mogelijk realiseren van onderdelen van de Challengevariant tot het onderzoeken van no-regret aanpassingen binnen de bestaande structuur.

Daarnaast wordt gewerkt aan het vergroten van de bereikbaarheid via het Openbaar Vervoer. Met Rijk, provincie, betrokken gemeenten, bedrijfsleven en vervoerders (NS, Hermes) is hiervoor een visie opgesteld. Deze richt zich op de ontwikkeling van een Multi Modaal Transferpunt aan het spoor ter hoogte van Acht en daarmee samenhangend de doorontwikkeling van het HOV. In samenwerking met de verschillende partijen wordt een roadmap uitgewerkt langs welke stappen de visie de komende jaren kan worden gerealiseerd. De inzet is daarbij in ieder geval te komen tot een sprinterstation in Acht, in onderlinge samenhang met het functioneren van de andere stations op de lijn als transferpunten (Best, Strijp-S, Eindhoven).

Medio december 2016, is de OV-bereikbaarheid van Eindhoven Airport verbeterd met de invoering van de nieuwe vervoersconcessie. Hierbij is de totale frequentie van twee buslijnen structureel verhoogd van 10 naar 12 maal per uur. Voor beide lijnen is ook nieuw geleed (18 m) en elektrisch materieel ingezet. Daarnaast geeft de nieuwe lijn 20 nu niet alleen verbinding tussen Airport en Best, maar ook tussen Airport en Veldhoven centrum, ASML/Maxima Medisch Centrum en de High Tech Campus (2 maal per uur).

Parkeren

Met de ontwikkeling van het nieuwe Multi Purpose Gebouw, inclusief parkeergarage en busstation, worden 808 nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd. Hiermee wordt de parkeercapaciteit met circa 400 plaatsen vergroot. Het gebouw zou in juni 2017 klaar zijn. Echter, door het instorten van een deel van het gebouw een maand eerder, is dit vertraagd. Het nieuwe bestemmingsplan maakt de realisatie van het MPB gebouw en andere (toekomstige) parkeervoorzieningen op het terrein van Eindhoven Airport mogelijk.

Daarnaast wordt, in opdracht van de Stuurgroep Brainport City, door de samenwerkende partijen in samenhang met de ontwikkeling van de openbaar vervoersstructuur voor de westflank van Brainport een parkeerstrategie ontwikkeld. Daarin wordt gezocht naar de optimale combinatie van aanbod van parkeren ten behoeve van de diverse functies en

bedrijven én de ontwikkeling van vervoerwaarde en stimulering van het openbaar vervoer gebruik. Het voorkomen van parkeeroverlast in gebieden zoals woonwijken en recreatiegebieden is daarbij een uitgangspunt.

De afgelopen jaren hebben diverse gesprekken plaatsgevonden tussen de bewoners van Meerhoven en de gemeente Eindhoven om gezamenlijk tot ideeën voor een mogelijke oplossing te komen. Aan de bewoners is voorgesteld om in de wijk Meerhoven betaald parkeren in te voeren met een speciale tegemoetkomingsregeling voor bewoners. Op dit moment wordt het betaald parkeren aan de Zanddreef 102 t/m 136 voorbereid. De verwachting is dat dit in het derde kwartaal van 2017 wordt ingevoerd.

Over de ontwikkeling van Eindhoven Airport na 2020 moet nog besluitvorming door het Rijk plaatsvinden. Wat betreft de parkeerbehoefte die daarmee samenhangt wordt, onder regie van de Stuurgroep Brainport City, gewerkt aan meerdere scenario's. Deze zijn afhankelijk van de door het Rijk te nemen besluiten over het aantal vliegtuigbewegingen in de toekomst. Voor de bereikbaarheid en voor het functioneren van Eindhoven Airport is het van belang dat de parkeerbehoefte zoveel mogelijk op eigen terrein wordt afgewikkeld. Het voorliggende bestemmingsplan maakt het realiseren van parkeervoorzieningen op eigen terrein mogelijk.

Conclusie:

Gelet op bovenstaande verklaren wij de zienswijze ongegrond. De zienswijze is geen aanleiding voor het aanpassen van de regels en/of verbeelding van het bestemmingsplan (het juridisch bindende deel). Wel is naar aanleiding van de zienswijze de verkeersparagraaf in de toelichting aangepast.

3) Bewonersvereniging Grasrijk, p/a Grasstrook 42, 5658 HG Eindhoven Zienswijze gedateerd 21 maart 2017, ontvangen 23 maart 2017

De wijk Meerhoven ervaart, net als andere woonwijken in de nabijheid van Eindhoven Airport, al jaren overlast van airportbezoekers. Reizigers, piloten, stewards en stewardessen, parkeren hun auto gratis in de wijk en gaan vervolgens met de bus naar Eindhoven Airport. Op deze manier besparen ze parkeerkosten bij Eindhoven Airport. De hoge parkeertarieven worden door de gemeente in stand gehouden door concurrerende parkeerbedrijven rond de luchthaven te verbieden. Vooral bij bushaltes is de overlast van airportbezoekers groot. Met de groei van Eindhoven Airport neemt de problematiek jaarlijks toe. Hierdoor komt de leefbaarheid in de wijk Meerhoven ernstig onder druk te staan.

In het bestemmingsplan wordt slechts een halve pagina gewijd aan het onderwerp parkeren. Daarin wordt niet ingegaan op de overlast in omliggende woongebieden. Voor een goede ruimtelijke ordening is het echter van essentieel belang dat het plan rekening houdt met de omgeving en geen negatief effect heeft op de leefbaarheid in omliggende woongebieden.

Daarom verzoeken wij u concreet aan te geven op welke wijze de overlast van airportparkeerders en luchthavenpersoneel in Meerhoven en andere woongebieden wordt voorkomen en/of op welke wijze bewoners worden gecompenseerd in de kosten die zij moeten maken voor het treffen van maatregelen om deze overlast tegen te gaan. Tevens verzoeken wij u kwantitatief inzicht te geven in de parkeerbehoefte ten gevolge van groei van Eindhoven Airport voor de planperiode tot 2025. Weliswaar wordt in het document verwezen naar een berekening, maar deze is niet bijgevoegd.

Tot slot verzoeken wij u middels kwantitatieve gegevens (bijvoorbeeld op basis van verkeersmodellen) te onderbouwen dat de bereikbaarheid van de luchthaven, maar ook

van de omliggende woongebieden, wordt gewaarborgd voor autoverkeer, fietsers en voetgangers in relatie tot het aantal passagiers dat in de toekomst gebruik gaat maken van de luchthaven, zonder dat de leefbaarheid in de omliggende woonwijken hierdoor wordt aangetast. Deze kwantitatieve onderbouwing zien wij ook graag voor aspecten die direct samenhangen met het vlieg- en autoverkeer, zoals geluid en luchtkwaliteit. Deze informatie ontbreekt in het ontwerpbestemmingsplan.

Gemeentelijk standpunt:

De gebruiksmogelijkheden van de luchthaven (waaronder de openstellingstijden en de geluidsruimte voor het militair luchtverkeer en het burgerluchtverkeer) worden in het Luchthavenbesluit geregeld. Het maximum aantal vliegtuigbewegingen zijn vastgelegd in de vergunning voor het burgermedegebruik. Het nieuwe bestemmingsplan maakt geen ontwikkelingen mogelijk, die op basis van de geldende bestemmingsplannen niet mogelijk zouden zijn. Het nieuwe bestemmingsplan leidt dan ook niet tot aantasting van de leefbaarheid van de omliggende woonwijken.

Voor het overige verwijzen wij naar het gemeentelijk standpunt zoals beschreven onder 2 (zienswijze van 'Bewoner zandkasteel').

Conclusie:

Gelet op bovenstaande verklaren wij de zienswijze ongegrond. De zienswijze is geen aanleiding voor het aanpassen van de regels en/of verbeelding van het bestemmingsplan (het juridisch bindende deel). Wel is naar aanleiding van de zienswijze de verkeersparagraaf in de toelichting aangepast.

**4) Dorpsraad Wintelre, p/a Margrietlaan 11, 5513 AM Wintelre
Zienswijze gedateerd 21 maart 2017, ontvangen 22 maart 2017**

De zienswijze is gericht tegen de (juridische) status van het vliegveld zoals in het ontwerpbestemmingsplan beschreven, te weten militaire luchthaven met civiel medegebruik. Reclamant acht deze kwalificatie niet juist aangezien het civiele gebruik van de luchthaven het militaire gebruik al jaren ruimschoots overstijgt. Zo was bijvoorbeeld, volgens opgave van Defensie, in 2016 sprake van 32.661 civiele vliegbewegingen tegen "slechts" 4.882 militaire vliegbewegingen (naast nog circa 7.281 recreatieve vliegbewegingen). In de komende jaren zal deze verhouding zelfs nog verder doorslaan in de richting van het civiele vliegverkeer.

Verder wordt opgemerkt dat op pagina 8 van de toelichting staat "het buitengebied van de gemeente Wintelre". Dit moet zijn: "het buitengebied van het dorp Wintelre (behorende tot de gemeente Eersel)".

Gemeentelijk standpunt:

In het ontwerp bestemmingsplan is onderscheid gemaakt tussen gronden die bestemd zijn voor luchthaven en gronden die bestemd zijn voor *militaire* luchthaven. Daarbij is uitgegaan van het Luchthavenbesluit Eindhoven. In dit besluit is het militaire deel en het deel voor burgermedegebruik aangewezen (zie ook paragraaf 3.2.5 van de toelichting). Dit is doorvertaald in het bestemmingsplan.

Ten aanzien van pagina 8 van de toelichting is de tekst aangepast.

Conclusie:

Gelet op bovenstaande verklaren wij de zienswijze ongegrond. De zienswijze is geen aanleiding voor het aanpassen van de regels en/of verbeelding van het bestemmingsplan (het juridisch bindende deel). Wel is naar aanleiding van de zienswijze de tekst op pagina 8 van de toelichting aangepast.

5) Bewoner Scherpenering

Zienswijze gedateerd 04 april 2017, ontvangen 6 april 2017

Reclamant heeft bij brief van 14 maart 2017 verzocht om verlenging van de reactietermijn. Wij hebben hiermee ingestemd en twee weken extra tijd gegeven (tot en met 5 april 2017). Vervolgens heeft reclamant een zienswijze ingediend. Deze heeft betrekking op:

1. Militaire vliegbasis met civiel medegebruik: op pagina 22 van de toelichting staat dat de (juridische) status van het vliegveld die van een militaire luchthaven is met daarnaast civiel medegebruik. Dit is volgens reclamant onjuist omdat dit niet (meer) overeenkomstig het werkelijke gebruik is. Het civiele gebruik van de luchthaven is namelijk qua omvang en intensiteit veel groter dan het militaire gebruik. Dit is van belang omdat de status (mede)bepalend is voor alle wet- en regelgeving die van toepassing is voor deze luchthaven, waaraan omwonenden rechten kunnen ontleenen voor bescherming van de woonomgeving.
2. Overlast op de omgeving: op pagina 22 staan de uitgangspunten van de luchthaven Eindhoven vermeld. Hierbij staan allerlei aspecten vermeld, zoals bijvoorbeeld dat de uitbreiding van het civiele medegebruik niet ten koste mag gaan van de Nederlandse militaire functies op de luchthaven. Maar er wordt niets concreets gezegd over de overlast van de luchthaven op de omgeving.
3. Geluidzonering grondgebonden geluid: op pagina 43 staat dat in verband met het verplaatsen van de proefdraaiplaats de daarbij behorende wijziging van de geluidszone, met de daarbij behorende MTG-waarden, per 29 april 2015 onherroepelijk zijn geworden. Dit is correct voor de MTG waarden, maar volgens reclamant niet voor de omvang van de geluidszone. Destijds is hierover beroep ingesteld. In de uitspraak (RvS 201404019/1/R3) wordt gesteld dat de omvang van de geluidszone een aspect is van de Wgh in samenhang met de Wro en dat dit in die beroepszaak niet aan de orde was (zie ro 3.6 van de betreffende uitspraak). Dat is nu bij dit ontwerpbestemmingsplan "Luchthaven Eindhoven e.o." als Wro-procedure volgens reclamant dus wel het geval en daarom wil hij dat aspect alsnog aan de orde stellen. Reclamant heeft kopieën van de betreffende documenten als bijlagen bijgevoegd en verzoekt die stukken onverkort als zienswijze op de geluidzonering grondgebonden geluid van dit ontwerpbestemmingsplan Luchthaven Eindhoven e.o. ingelast te zien en als zodanig te behandelen.
Het betreft met name het feit dat de vorm en omvang van de geluidszone na verplaatsing van de proefdraaiplaats is veranderd en vergroot ten opzicht van de geluidszone zoals die was vastgesteld in het bestreden besluit van 2003. Gelet op het feit dat na de verplaatsing sprake is van een geïsoleerde proefdraaifaciliteit en het materieel van de betreffende luchtmachtonderdelen niet is veranderd, zou de zone qua vorm en omvang maximaal hetzelfde (maar eigenlijk zelfs kleiner) hebben moeten zijn dan die van het besluit uit 2003, maar dan geprojecteerd op de nieuwe locatie. De verplaatsing van de proefdraailocatie is oneigenlijk gebruikt om de zone te vergroten en daardoor het geluidstechnische verplaatsingsvoordeel niet een-op-een aan de omwonenden te doen toekomen. Dat is niet gebeurd en daarom maakt reclamant (nogmaals) bezwaar tegen de omvang en vorm van deze zone.
4. Uitsluiting zoneringsplichtige inrichtingen: in het vigerende bestemmingsplan Welschap D zijn in het westelijk deel van de luchthaven zoneringsplichtige inrichtingen expliciet uitgesloten. Uitzondering daarop is de proefdraaifaciliteit (ter hoogte van herriesportterrein De Landsard), nadat daarvoor in 2010 door de

gemeente een vrijstellingsbesluit is genomen. Voor omwonenden geldt dit als een beschermend voorschrift. In het nieuwe bestemmingsplan is de uitsluiting van zoneringsplichtige inrichtingen niet opgenomen voor het westelijk deel. Reclamant verzoekt om dit te repareren.

5. Bestemming maatschappelijk - militaire luchthaven voor de gronden van Welschap D: In het kader van zuinig ruimtegebruik en het opnemen van het gebruik in overeenstemming met de feitelijke situatie, acht reclamant het bestemmen van het overgrote deel van Welschap D (hoogstens met uitzondering van de in aanbouw zijnde proefdraaifaciliteit en het bestaande kerosinedepot) als "maatschappelijk - militaire luchthaven", niet in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening. Reclamant verwijst in dit kader naar de reactie van het Rijksvastgoedbedrijf ten aanzien van Eindhoven Airport. Daarin stelt het Rijksvastgoedbedrijf dat het terrein van Eindhoven Airport feitelijk geen militaire functie heeft en dus niet de bestemming "maatschappelijk - militaire luchthaven" dient te krijgen. Het ontwerp bestemmingsplan is hierop aangepast. Reclamant geeft aan dat de gronden van Welschap D feitelijk ook geen militaire functie hebben en verzoekt derhalve ook deze gronden een andere bestemming te geven met uitsluiting van zoneringsplichtige inrichtingen (zie ook punt 4 hierboven).
6. Kerosinedepot: op pagina 73 van de toelichting stelt het Rijksvastgoedbedrijf 'dat de opslag van kerosine op korte termijn dient te worden uitgebreid door oprichting van een nieuw depot elders op de militaire vliegbasis Eindhoven'. Gezien de veiligheidsaspecten van zo'n inrichting zou dit voornemen nader in het bestemmingsplan moeten worden beschreven en de noodzaak ervan moeten worden onderbouwd. Dit is in het voorliggende ontwerp bestemmingsplan niet gebeurd.
7. Goot- en bouwhoogte: in paragraaf 9.3 wordt ingegaan op de inspraakreactie van reclamant d.d. 27-06-2016. Dit betreft de maximum goot- en bouwhoogte ten aanzien van zijn woning aan de Scherpenering 102. Deze zou worden aangepast, maar dit is niet gebeurd. Reclamant verzoekt nogmaals de goot- en bouwhoogte van de betreffende woning aan te passen.
8. Kruisbeeld: een andere inspraakreactie van reclamant betrof het kruisbeeld op het perceel tussen zijn woning en de hondenbewakingskennel van het vliegveld. Reclamant is van mening dat dit een cultuurhistorische monument is. Het is in 1939 opgericht door de gemeente Veldhoven en ontworpen door architectenbureau J.H. Merks ter gelegenheid van de 100^e verjaardag van dhr. P. van Roy in 1939. Ook heeft het kruisbeeld nog een bepaalde relatie met het vliegveld, omdat dhr. Van Roy bij de opening van het vliegveld in 1932 een rondvlucht heeft gemaakt waarvan markante foto's bestaan. Een daarvan is opgenomen in het herdenkingsboek van de Vliegbasis Eindhoven. Daarnaast schreef reclamant in zijn inspraakreactie dat Defensie, als eigenaar van die grond, zorg dient te dragen voor het behoud en onderhoud van dit historische kruisbeeld. Hoewel deze onderhoudskwestie niet direct met het bestemmingsplan te maken heeft, heeft de gemeente op dit aspect niet gereageerd en dit - volgens reclamant - ook (nog) niet aangekaart bij Defensie.

Gemeentelijk standpunt:

1. De status van de militaire luchthaven is vastgelegd in het luchthavenbesluit Eindhoven (staatsblad 2014, nr. 356). Voorheen was luchthaven Eindhoven op basis van de Luchtvaartwet aangewezen als militair terrein. Bij de overgang naar de Wet Luchtvaart is bepaald dat de aanwijzingen van militaire luchthavens blijven voortbestaan en vervangen worden door een luchthavenbesluit (art. XVIII Regelgeving burgerluchthavens en militaire terreinen). Het gaat daarbij om militaire

luchthavens waar op permanente basis vliegtuigen van de krijgsmacht zijn of kunnen worden gestationeerd en die een functie vervullen voor oefeningen met deze vliegtuigen. Voor luchthaven Eindhoven is op 26 september 2014 een luchthavenbesluit vastgesteld. De luchthaven is en blijft daarmee onder verantwoordelijkheid van de centrale overheid. Bij de overgang op het luchthavenbesluit heeft tegelijkertijd de overgang van de ontheffing voor burgermedegebruik plaatsgevonden. Derhalve blijft het een militaire luchthaven met burgermedegebruik.

2. Op pagina 22 staan de uitgangspunten van het kabinet voor luchthaven Eindhoven beschreven. In de luchtvaartnota wordt de visie van het kabinet op de Nederlandse luchtvaart beschreven. Daarin wordt ook ingegaan op een duurzame leefomgeving. Het kabinet wil dat de groei ruimte voor de luchtvaart vooral “verdiend” wordt door de sector. Op het gebied van duurzaamheid zijn er mogelijkheden om grote winst te behalen op het stiller, schoner en zuiniger maken van de luchtvaart. Innovatie en technologische vernieuwing in de sector zijn daarvoor cruciaal. Dit wordt aan de toelichting van het bestemmingsplan toegevoegd.
3. In 2011 is een vrijstelling van het bestemmingsplan verleend als bedoeld in artikel 19 lid 1 van de voormalige Wet Ruimtelijke Ordening (WRO), voor het verplaatsen van de proefdraailocatie. Naar aanleiding van de verplaatsing is de bijbehorende geluidszone gewijzigd. Op grond van artikel 42 Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek ingesteld naar de geluidsbelasting die door woningen en andere geluidsgevoelige objecten binnen de nieuwe zone, zou kunnen worden ondervonden. Daartoe zijn in het nieuwe gedeelte van de zone hogere waarden vastgesteld. Het vrijstellingsbesluit en het besluit tot vaststellen van de MTG waarden zijn onherroepelijk en staan met voorliggend bestemmingsplan niet meer ter discussie.

De gewijzigde geluidszone wordt vastgelegd in de bestemmingsplannen die betrekking hebben op de geluidszone. De geluidszone is het gebied tussen het industrieterrein (in dit geval het luchthavengebied) en de buitengrens van de 50 dB (A) contour. Het luchthavengebied zelf maakt geen onderdeel uit van de geluidszone. In de bestemmingsplannen voor de gronden rondom het luchthavengebied wordt de gewijzigde geluidszone vastgelegd. Slechts een klein deel van de gewijzigde geluidszone ligt binnen de plangrenzen van voorliggend bestemmingsplan. Het betreft het gebied ter plaatse van de Steveninckkazerne in Oirschot. Dit gebied, dat bestemd is voor militair terrein, valt nu binnen de geluidszone.

Als gevolg van de verplaatsing van de proefdraaiplaats is het aantal woningen met een geluidsbelasting van meer dan 55 dB(A) teruggebracht van 39 woningen naar 16 woningen. Voor 11 woningen is de geluidsbelasting toegenomen van onder de 50 dB(A) naar een waarde van tussen de 50 en 55 dB(A). Daarmee komt, in tegenstelling tot hetgeen reclamant aangeeft, het geluidstechnisch verplaatsingsvoordeel toe aan de omwonenden.

4. Het westelijk deel van de luchthaven en het gebied dat voorheen binnen het bestemmingsplan ‘Welschap D’ viel, heeft in het nieuwe bestemmingsplan de bestemming ‘Maatschappelijk – Militaire luchthaven’ gekregen. Binnen deze bestemming is de proefdraaifaciliteit toegestaan. Nieuwe geluidszoneringsplichtige inrichtingen zijn niet toegestaan.

5. Voor het onderscheid tussen gronden die bestemd zijn voor luchthaven en gronden die bestemd zijn voor *militaire* luchthaven, is uitgegaan van het Luchthavenbesluit Eindhoven. In dit besluit is het militaire deel en het deel voor burgermedegebruik aangewezen (zie ook paragraaf 3.2.5 van de toelichting).
6. In de regels is bepaald dat risicovolle inrichtingen zijn toegestaan als aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan. Zo dient de risicocontour binnen de betreffende bestemming te blijven en mag het invloedsgebied niet buiten het plangebied reiken (tenzij gelegen over infrastructuur, water of openbaar groen en het groepsrisico wordt verantwoord conform artikel 13 Bevi). Door deze voorwaarden zijn de veiligheidsaspecten voldoende geregeld en hoeven voornemens niet nader te worden beschreven of de noodzaak ervan te worden aangetoond.
7. Het bestemmingsplan wordt hierop aangepast.
8. Ten aanzien van deze reactie herhalen wij het standpunt zoals beschreven in paragraaf 9.3. Het kruisbeeld is geen cultuurhistorisch monument. Gekeken wordt of de gemeente het kruisbeeld kan toevoegen aan de inventarisatie van (religieus) erfgoed in de Erfgoedkaart van Eindhoven. Daarmee is het nog niet aangemerkt als monument of cultuurhistorisch waardevol object, maar wel geregistreerd als religieus erfgoedobject. Hoewel dit verder los staat van het bestemmingsplan is het behoud en onderhoud van het kruisbeeld op 30 mei 2017 per email onder de aandacht gebracht van Defensie. Defensie geeft aan op de hoogte te zijn van de slechte staat van onderhoud en is bezig met beoordelen op welke wijze, met welke partijen en wanneer het kruisbeeld gerestaureerd zou kunnen worden.

Conclusie:

Gelet op bovenstaande verklaren wij de zienswijze voorzover deze betrekking heeft op de goot- en bouwhoogte gegrond. Dit wordt aangepast. Voor het overige is de zienswijze ongegrond en geen aanleiding voor het aanpassen van de regels en/of verbeelding van het bestemmingsplan (het juridisch bindende deel). Wel is naar aanleiding van de zienswijze paragraaf 3.2.6 van de toelichting aangepast.

3 Ambtshalve wijzigingen

In het bestemmingsplan zijn de volgende ambtshalve wijzigingen aangebracht:

Verbeelding

- De dubbelbestemming 'Leiding – Brandstof' is, voorzover deze ter plaatse van de bestemming 'Maatschappelijk – Militaire luchthaven' is gelegen, verwijderd. Het Besluit externe veiligheid buisleidingen bepaalt dat een buisleiding in het bestemmingsplan moet worden opgenomen, tenzij deze deelt uitmaakt van een inrichting (art. 2 lid 3 onder a Besluit externe veiligheid inrichtingen jo art. 1.1. Wet milieubeheer). De militaire luchthaven Eindhoven is een inrichting zoals bedoeld in de Wet milieubeheer. Daar waar de ondergrondse brandstofleiding is gelegen op het terrein van de luchthaven Eindhoven, maakt deze onderdeel uit van de inrichting, en hoeft deze niet te worden opgenomen in het bestemmingsplan.
- De plangrens van het bestemmingsplan is aangepast aan de plangrens van het vastgestelde bestemmingsplan 'Weginfrastructuur omgeving Eindhoven-Noordwest, Oirschot en Best'. Het betreft een kleine aanpassing tussen de Castendijkweg en de Spottersweg.

Regels

- De definitie 'veiligheidszone' (artikel 1.67) is in de Begrippen (artikel 1) geschrapt. De veiligheidszone is een aanduiding en in de regels wordt voldoende duidelijk aangegeven wat hierbinnen geldt.
- In artikel 5.1 b staat dat een luchthaventerminal met bijbehorende voorzieningen is toegestaan. Hieronder valt ook het Multi Purpose building (parkeergarage met bijbehorende voorzieningen). Om te voorkomen dat onduidelijkheid ontstaat over waar bijbehorende voorzieningen zijn toegestaan, worden 5.1 b en 5.1 c als volgt aangepast:
 - 5.1 b: luchthaventerminal
 - 5.1 c: aan de luchthaven en aan de luchthaventerminal gelieerde voorzieningen.
 - De artikel 5.1 c t/m 5.1 m worden daardoor gewijzigd in 5.1 d t/m 5.1 m.
- Ter verduidelijking is in artikel 6.2.2 c opgenomen: 'in afwijking van het bepaalde onder b is'. Daarmee blijft de bouwhoogte zoals genoemd in a van toepassing.
- Ter verduidelijking is in artikel 6.1 n opgenomen: 'met uitzondering van het bepaalde onder b'. Daarmee is geregeld dat er met uitzondering van de nieuwe proefdraai-faciliteit, geen nieuwe geluidzoneringsplichtige inrichtingen zijn toegestaan.