

gemeente Eindhoven
Inboeknummer 7851951_02
Dossiernummer 25.03.551
B&W beslisdatum 14 januari 2025

Raadsvoorstel Wijzigingsbesluit op gewijzigd vastgesteld bestemmingsplan ‘Fietspad HTCE – De Run’

Inleiding

Op 2 juli 2024 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan ‘Fietspad HTCE – De Run’ gewijzigd vastgesteld. Tegen het vaststellingsbesluit is door enkele partijen beroep ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

In twee van de beroepen merken appellanten op dat het bestemmingsvlak voor het fietspad ca. 5,5 meter breed is, terwijl het fietspad volgens de gemeente maximaal 3,5 meter breed zal worden.

De breedte van het bestemmingsvlak voor het fietspad bedraagt 5,5 meter. Deze breedte voor het bestemmingsvlak is opgenomen omdat binnen deze maat het fietspad op een verhoging wordt aangelegd en de waterbergingsopgave wordt ingevuld door de aanleg van bermen naast het fietspad. Niet alleen het fietspad maar ook de bijbehorende bermen worden binnen de breedte van 5,5 meter aangelegd.

In de planregeling is de breedte van het fietspad niet beperkt tot 3,5 meter, waardoor in theorie het fietspad zonder bermen 5,5m breed zou mogen worden. Uit de toelichting bij het bestemmingsplan blijkt dat het verhard oppervlak van het fietspad niet breder zal worden dan 3,5 meter. Dat dit niet met zoveel woorden uit de juridische regeling blijkt, vormt een juridisch afbreukrisico in de beroepsprocedure omdat de toelichting geen juridisch bindende werking heeft.

Met het voorgestelde wijzigingsbesluit wordt tegemoetgekomen aan het betreffende beroepsonderdeel van appellanten. Door tijdens de beroepsprocedure bij de Raad van State het bestemmingsplan op dit onderdeel aan te passen, kan het risico op vernietiging van het bestemmingsplan worden ondervangen. De voorgestelde wijziging houdt een kleine aanvulling op de regels in, waarin wordt opgenomen dat de verharding van het fietspad binnen het plangebied maximaal 3,5 breed mag worden. Het doel en de strekking van het bestemmingsplan blijven daarmee ongewijzigd. Gelet op het bepaalde in artikel 6:19, lid 1, van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) wordt het beroep van appellanten mede geacht te zijn gericht tegen het wijzigingsbesluit. Dit betekent dat de Afdeling

bestuursrechtspraak van de Raad van State ook de rechtmatigheid van het wijzigingsbesluit in de beroepsprocedure in zijn beoordeling van het beroep zal betrekken.

Het voorgestelde besluit tot wijziging van het bestemmingsplan lopende de beroepsprocedure, brengt geen extra risico met zich mee.

Algemene wet bestuursrecht

In de rechtspraak geldt als uitgangspunt dat een bestuursorgaan in het algemeen bevoegd moet worden geacht om een eerder genomen besluit dat naar zijn opvatting onjuist is, alsnog in te trekken of te wijzigen. Artikel 6:19 Awb bepaalt dat in die situaties het beroep wordt geacht zich ook tegen het gewijzigde besluit te richten.

■ Wettelijke taak

Doelstelling

In het kader van een efficiënte geschilbeslechting bij de Raad van State maakt de raad gebruik van zijn bevoegdheid een onvolkomenheid in zijn besluit te herstellen. Met het wijzigingsbesluit kan worden voorkomen dat het beroepsonderdeel tegen de breedte van het fietspad tot vernietiging van het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan zou kunnen leiden.

Voorstel

1. Het bestemmingsplan 'Fietspad HTCE – De Run' met identificatiecode NL.IMRO.0772.80438-0301 zoals gewijzigd vastgesteld bij besluit van 2 juli 2024, nr. 24bst00602 te wijzigen door:

in artikel 5 'Verkeer – Verblijfsgebied' van de regels, in lid 5.1 onder a, na de woorden "voet- en fietspaden", toe te voegen de tekst "met dien verstande dat de breedte van de verharding van het fietspad over de lengte van het fietspad in het plangebied maximaal 3,5 meter bedraagt."
2. Het besluit tot wijziging van het gewijzigd vastgestelde bestemmingsplan met identificatiecode NL.IMRO.0772.80438.0302 te publiceren overeenkomstig het bepaalde in artikel 1.2.1 Bro en toe te zenden aan de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, overeenkomstig het bepaalde in artikel 6:19, lid 3, van de Algemene wet bestuursrecht.

Argumenten

1.1 Wijziging in de regels

Met een aanvulling in de tekst van artikel 5 van de regels, kan de juridische onzekerheid over de maximale breedte van de verharding van het fietspad worden weggenomen.

2.1 Publicatie besluit tot wijziging

Om het besluit tot wijziging van het vastgestelde bestemmingsplan in werking te laten treden dient dit net als het eerder vastgestelde besluit bekend te worden gemaakt en gepubliceerd te worden en dient voldaan te worden aan de verplichting uit artikel 6:19, lid 3, van de Awb door dit direct door te sturen naar de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State waar de beroepen aanhangig zijn.

Kanttekeningen

1.1 Gevolgen voor belanghebbenden

Het besluit tot wijziging zal niet tot nieuwe beroepschriften kunnen leiden, omdat er geen belanghebbenden zijn die als gevolg van het besluit in een nadeligere positie worden gebracht.

1.2 Risico op vernietiging leidt tot nieuwe procedure onder de Omgevingswet

Indien het bestemmingsplan dat nu voor beroep voorligt bij de Raad van State niet wordt aangepast, lopen we het risico dat het hele plan wordt vernietigd. Dan moet er een heel nieuwe procedure onder de Omgevingswet voor een omgevingsplanwijziging worden doorlopen.

Personele consequenties

Het voeren van verweer en opstellen van eventuele wijzigingsbesluiten behoort tot de reguliere werkzaamheden van de Afdeling Omgevingsrecht.

Financiële consequenties

Niet van toepassing

Communicatie

Het besluit tot wijziging van het gewijzigd vastgestelde bestemmingsplan wordt bekendgemaakt in het gemeenteblad 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. Beroep staat uitsluitend open voor diegenen die niet eerder beroep hebben ingesteld en als gevolg van het wijzigingsbesluit in hun belangen worden geraakt.

Planning en uitvoering

Nadat het besluit tot wijziging van het gewijzigd vastgestelde bestemmingsplan is vastgesteld, wordt het besluit bekend gemaakt en toegevoegd aan het reeds gepubliceerde besluit en wordt de planregeling aangepast aan de tekst van het wijzigingsbesluit. De Afdeling bestuursrechtspraak ontvangt een kopie van het besluit tot wijziging.

Evaluatie

Niet van toepassing.

Bijlage(n)

- geen

Een ontwerpraadsbesluit bieden wij u hierbij ter vaststelling aan.

Burgemeester en wethouders van Eindhoven,

, secretaris.

gemeente Eindhoven
Inboeknummer 7851951_02
Dossiernummer 25.03.551
B&W beslisdatum 14 januari 2025

Raadsvoorstel Wijzigingsbesluit op gewijzigd vastgesteld bestemmingsplan ‘Fietspad HTCE – De Run’

Raadsbesluit

De raad van de gemeente Eindhoven;
gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 14 januari 2025;
gelet op de behandeling in de meningsvormende vergadering van 18 februari 2025;

overwegende,

- dat tegen het besluit tot gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan ‘Fietspad HTCE – De Run’ door drie partijen beroep is ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State;
- dat in twee beroepschriften is aangevoerd dat het fietspad tussen Hunenborg en de Locatellistraat op grond van het bestemmingsplan 5,5 meter breed kan worden in plaats van 3,5 meter zoals volgens de toelichting op het bestemmingsplan het uitgangspunt is;
- dat in de rechtspraak als uitgangspunt geldt dat een bestuursorgaan in het algemeen bevoegd moet worden geacht om een eerder genomen besluit dat naar zijn opvatting onjuist is, alsnog in te trekken of te wijzigen;
- dat in de twee beroepschriften aanleiding wordt gezien, toepassing te geven aan de bevoegdheid het besluit lopende het beroep te wijzigen en de regels van het bestemmingsplan zodanig aan te vullen, dat helder is dat de breedte van de verharding van het fietspad over de lengte van het fietspad in het plangebied maximaal 3,5 meter bedraagt;
- dat dit wijzigingsbesluit op grond van artikel 6:19, lid 1, van de Awb van rechtswege deel zal uitmaken van de beroepsprocedure die aanhangig is bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State en de beroepen geacht worden hiermede tegen te zijn gericht;

- dat met het wijzigingsbesluit tegemoet wordt gekomen aan de beroepsgrond dat over de hele breedte van het bestemmingsvlak 'Verkeer- Verblijfsgebied' de verharding van het fietspad aangelegd en daarmee als fietspad in gebruik genomen zou kunnen worden;

besluit:

1. Het bestemmingsplan 'Fietspad HTCE – De Run' met identificatiecode NL.IMRO.0772.80438-0301 zoals gewijzigd vastgesteld bij besluit van 2 juli 2024, nr. 24bst00602 te wijzigen door:

in artikel 5 'Verkeer – Verblijfsgebied' van de regels, in lid 5.1 onder a, na de woorden "voet- en fietspaden", toe te voegen de tekst *"met dien verstande dat de breedte van de verharding van het fietspad over de lengte van het fietspad in het plangebied maximaal 3,5 meter bedraagt"*;
2. Het besluit tot aanvulling van het gewijzigd vastgestelde bestemmingsplan met identificatiecode NL.IMRO.0772.80438.0302 te publiceren overeenkomstig het bepaalde in artikel 1.2.1 Bro en toe te zenden aan de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, overeenkomstig het bepaalde in artikel 6:19, lid 3, van de Algemene wet bestuursrecht.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 25 februari 2025.

J. Jongbloed, griffier.

gemeente Eindhoven
Inboeknummer 24bst00602
Dossiernummer 24.21.552
B&W Beslisdatum 21 mei 2024

Raadsvoorstel Gewijzigde vaststelling bestemmingsplan ‘Fietspad HTCE – De Run’

Inleiding

Het verkeers- en vervoerbeleid in Eindhoven en in de regio is er o.a. op gericht om de fietsbereikbaarheid te verbeteren door snelle en comfortabele (regionale) doorfietsroutes aan te leggen. Eén van die fietsroutes is de route die het bedrijventerrein De Run verbindt met de HTCE via De Run 4200 (Veldhoven), Ulenpas en een route door het gebied de Klotputten (Eindhoven). Een gedeelte van de beoogde doorfietsroute betreft het tracédeel door het park Hanevoet. Hier is een verhard fietspad van 1 kilometer aanwezig van 2,5 meter breed. Dit dient voor de beoogde doorfietsroute verbreed te worden tot 3,5 meter en vanuit verkeersveiligheidsoogpunt dient een bocht te worden aangepast om een veilige aansluiting van de doorfietsroute op de brug te kunnen maken. Deze aanpassingen van het fietspad passen niet binnen het geldende bestemmingsplan waardoor een nieuw bestemmingsplan moet worden opgesteld. Dit bestemmingsplan heeft slechts betrekking op het tracédeel door het park (Hanevoet).

Op 13 november 2018 heeft het college een voorkeurstracé voor deze doorfietsroute De Run–HTCE vastgesteld. Op 15 december 2020 heeft uw gemeenteraad deze route vastgesteld als onderdeel van het Maatregelenpakket Bereikbaarheid De Run en heeft de gemeenteraad financiële middelen beschikbaar gesteld. Vervolgens is door het college op 21 december 2021 besloten de route door de Ulenpas, Hunenborg, natuurgebied Hanevoet als tracé voor de doorfietsroute De Run – HTCE verder uit te werken. Hierover is de gemeenteraad geïnformeerd met een raadsinformatiebrief (21bst02009) en is dit behandeld in de meningsvormende raad van 22 februari 2022. Deze routekeuze is in het bestuursakkoord van 10 juni 2022 nog eens bevestigd.

Samenspraak en inspraak

De participatie voor dit project heeft plaatsgevonden in de periode van 2018 tot 2023. Na de besluitvorming over het voorkeurstracé in 2018 is er door diverse belanghebbenden en de gemeenteraad aangegeven dat niet alle belangen op een weloverwogen manier waren meegenomen. Bij de routekeuze uit 2018 bleek de omgeving onvoldoende te zijn betrokken.

Om alsnog een goede invulling te geven aan de participatie is in 2020 een uitgebreid en zorgvuldig proces ontworpen met een klankbordgroep, bewoners van de wijken Hanevoet en Ooievaarsnest en betrokken partijen, zoals de Fietzersbond en TGE en is uitgebreide informatievoorziening op de projectwebsite geplaatst. De klankbordgroep bestond uit een evenredige vertegenwoordiging van de diverse belangen: bewoners van Ooievaarsnest, Hanevoet, De Bennekel, Trefpunt Groen Eindhoven, de Fietzersbond en opleidingsinstituut Yuverta. Met deze klankbordgroep is opnieuw gekeken naar de alternatieve routes. In dit proces is tevens transparant gemaakt welke afwegingen zijn gemaakt om te komen tot een definitieve tracékeuze. In het participatieverslag (bijlage 8 bij toelichting van het bestemmingsplan) is dit proces uitgebreid beschreven. De meeste reacties vanuit de omgeving hebben betrekking op participatie, verkeersveiligheid en natuur. De samenspraak heeft het besluit op diverse punten verbeterd.

Het plan is in het kader van het bestuurlijk vooroverleg voorgelegd aan de provincie en het waterschap. De provincie en het waterschap kunnen instemmen met dit plan. Ook met TGE is nauw overleg geweest, waarbij gebruik is gemaakt van de bij TGE aanwezige expertise. In samenwerking met TGE zijn de natuuronderzoeken uitgevoerd en vervolg maatregelen besproken.

TGE is positief mits alle voorgestelde compenserende maatregelen in acht worden genomen. Deze zijn in het groenplan verwerkt en maken integraal onderdeel uit van het uit te voeren project fietsroute De Run – HTCE. Het advies van TGE is te vinden op hun website ([Advies bestemmingsplanwijziging HTC De Run | Trefpunt Groen Eindhoven](#)).

Omgevingswet

De Omgevingswet die op 1 januari 2024 in werking is getreden is op deze procedure niet van toepassing. Het ontwerpbestemmingsplan is voor 1 januari 2024 ter inzage gelegd. Gelet op artikel 4.6, tweede lid, van de Invoeringswet Omgevingswet blijft het oude recht - artikel 3.1, eerste lid Wet ruimtelijke ordening – op dit besluit van toepassing tot dit besluit van kracht is.

■ Wettelijke taak

Doelstelling

Met dit bestemmingsplan wordt een juridisch ruimtelijk kader geboden om de verbreding en omlegging van de doorfietsroute door het park mogelijk te maken.

Voorstel

1. De indieners van 51 zienswijzen in hun zienswijze ontvankelijk te verklaren;
2. Met uitzondering van de zienswijze met nummer 25 voor het overige geen wijzigingen in het vast te stellen bestemmingsplan aan te brengen als gevolg van de zienswijzen, overeenkomstig het gemeentelijk standpunt zoals verwoord in de 'Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen', welke nota deel uitmaakt van dit besluit;
3. Ambtshalve de wijzigingen ten opzichte van het ontwerp in het bestemmingsplan aan te brengen zoals opgenomen in de 'Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen',

- welke nota deel uitmaakt van dit besluit;
4. Het bestemmingsplan 'Fietspad HTCE – De Run' bestaande uit de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand: NL.IMRO.0772.80438-0301.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. Geen exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening vast te stellen;
 6. Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant te verzoeken om toestemming te verlenen om het bestemmingsplan eerder te mogen publiceren.

Argumenten

1.1 De zienswijzen zijn op tijd ingediend.

Gedurende 6 weken bestond voor iedereen de gelegenheid om zienswijzen in te dienen tegen het ontwerp bestemmingsplan. Er zijn 51 zienswijzen binnen de gestelde termijn ontvangen en daardoor (juridisch) ontvankelijk.

2.1 Zienswijze 25 geeft aanleiding de regels van het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen.

In deze zienswijze is terecht aangegeven dat de bestemming 'woonstraten' of 'parkeervoorzieningen' niet passend zijn. De bestemmingsomschrijving van de bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied' is hierop aangepast.

2.2 De overige zienswijzen geven om inhoudelijke redenen geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen.

De zienswijzen geven geen aanleiding tot aanpassingen in het bestemmingsplan om redenen zoals verwoord in de 'Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen'.

3.1 Ambtshalve de wijzigingen ten opzichte van het ontwerp in het bestemmingsplan aan te brengen zoals opgenomen in de 'Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen'. De ambtshalve wijzigingen zien op het verder beperken van de bestemmingsomschrijving 'Verkeer- Verblijfsgebied' dan in zienswijze 25 is aangegeven, alsmede het toevoegen van een voorwaardelijke verplichting voor het uitvoeren van de mitigerende maatregelen die met TGE zijn afgesproken en niet hun basis vinden in de verplicht uit te voeren maatregelen vanwege de ontheffing op grond van de Wet natuurbescherming. Vanuit het natuurwaardenonderzoek zijn de volgende concrete maatregelen benoemd die we in de voorwaardelijke verplichting onderbrengen. De eenmalige maatregelen zijn als volgt:

- Inzaaien bermen
- Faunapassages en faunabegeleidende amfibieschermen
- Dood hout (waaronder takkenhopen) terugbrengen in de directe omgeving
- Plaatsing oeverwaluw-/ijsvogelwanden
- Bijenburcht en/of zandige delen creëren

- Aanleg dynamische verlichting langs vrij liggend fietspad door het park langs de recreatieplas

De lange termijn maatregelen zijn als volgt:

- Aanpassen maaibeheer
- Snoei-beheer bomen aanpassen (gefaseerd snoeien)
- Onderhoud oeverwaluwand-/ijsvogelwanden

De toelichting wordt op een aantal onderdelen geactualiseerd en een aantal onderzoeken die op de projectwebsite staan, worden aan de bijlagen bij de toelichting toegevoegd. De verbeelding wordt aangepast omdat het plangebied bij nader inzien kleiner hoeft te zijn dan werd gedacht.

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 digitale 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.0772.80438-0301>. Gelijktijdig met de digitale vaststelling van het bestemmingsplan moet een volledige verbeelding hiervan op papier worden vastgesteld.

5.1 Geen exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening vast te stellen;

Ingevolge artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening moet de 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 de raad gelijktijdig met de vaststelling van het bestemmingsplan te besluiten dat geen exploitatieplan wordt vastgesteld. Het bestemmingsplan maakt geen bouwplannen mogelijk, waardoor geen sprake is van een bestemmingsplan waarbij verhaal van exploitatiekosten aan de orde is.

6.1 De raad kan GS 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

Niet van toepassing.

Personele consequenties

Dit bestemmingsplan behoort tot de reguliere werkzaamheden van de Afdeling Ruimtelijke Ordening. Voor de werkzaamheden van dit bestemmingsplan zijn reeds 200 uur gemoeid geweest.

Financiële consequenties

Op basis van artikel 6.12 Wro is het verplicht om een exploitatieplan op te stellen voor een daartoe aangewezen bouwplan. Dit bestemmingsplan ziet niet op een daartoe aangewezen bouwplan, zodat er geen verplichting is een exploitatieplan vast te stellen. De kosten van het bestemmingsplan komen ten laste van het projectbudget vanuit het maatregelpakket De Run. Ook wordt een deel van de kosten gedekt vanuit een bijdrage van het waterschap De Dommel voor het verhogen van de waterkering.

Communicatie

Het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan wordt bekendgemaakt in het gemeenteblad 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. De indieners van zienswijzen worden per brief geïnformeerd onder gelijktijdige toezending van het raadsvoorstel en het –besluit.

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 'Fietspad HTCE – De Run;
- Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen;
- Ingediende zienswijzen geanonimiseerd (51)



EINDHOVEN

Inboeknummer 24bst00602

Een ontwerpraadsbesluit bieden wij u hierbij ter vaststelling aan.

Burgemeester en wethouders van Eindhoven,

, secretaris.

gemeente Eindhoven
Inboeknummer 24bst00602
Dossiernummer 24.21.552
B&W Beslisdatum 21 mei 2024

Raadsvoorstel Gewijzigde vaststelling bestemmingsplan 'Fietspad HTCE – De Run'

Raadsbesluit

De raad van de gemeente Eindhoven;
gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 21 mei 2024;
gelet op de behandeling in de meningsvormende vergaderingen van 18 juni 2024;
overwegende,

- dat het ontwerpbestemmingsplan 'Fietspad HTCE – De Run' met inachtneming van het bepaalde in en krachtens artikel 3.8, 1^e lid van de Wet ruimtelijke ordening is voorbereid;
- dat het ontwerpbestemmingsplan zowel in digitale als analoge vorm gedurende de periode van donderdag 14 december 2023 tot en met woensdag 24 januari 2024 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 51 indieners binnen de gestelde termijn een op schrift gestelde zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan is ontvangen en dat deze 51 indieners in hun zienswijzen onvankelijk kunnen worden verklaard;
- dat in de 'nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen' deze zienswijzen zijn samengevat, en - voor zover deze inhoudelijk gelijk zijn – zijn gebundeld 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, de regels en toelichting onderschrijft;
- gelet op de Invoeringswet Omgevingswet, de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening;

besluit:

1. De indieners van 51 zienswijzen in hun zienswijze ontvankelijk te verklaren;
2. Met uitzondering van de zienswijze met nummer 25 voor het overige geen wijzigingen in het vast te stellen bestemmingsplan aan te brengen als gevolg van de zienswijzen, overeenkomstig het gemeentelijk standpunt zoals verwoord in de 'Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen', welke nota deel uitmaakt van dit besluit;
3. ambtshalve de wijzigingen ten opzichte van het ontwerp in het bestemmingsplan aan te brengen zoals opgenomen in de 'Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen', welke nota deel uitmaakt van dit besluit;
4. het bestemmingsplan 'Fietspad HTCE – De Run' bestaande uit de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand: NL.IMRO.0772.80438-0301.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. Geen exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening vast te stellen;
6. 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 2 juli 2024.

J. Jongbloed, griffier.



EINDHOVEN

Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen

Bestemmingsplan: Fietspad HTCE - De Run

Gemeente Eindhoven
Ruimtelijk Beleid en Ontwikkeling – Ruimtelijke Ordening
Concept
13 mei 2024

Inhoud

1.	Inleiding	3
2.	Inhoudelijke hoofdpunten	4
	2.1 Doel van fietsroute, als onderdeel van fietsnetwerk	4
	2.2 Participatieproces en besluit routekeuze	6
	2.3 Verkeersveiligheid	9
	2.4 Natuur en ecologie	11
3.	Zienswijzen	13
4.	Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen	47
5.	Ambtshalve wijzigingen	47
6.	Bijlagen	54

1. Inleiding

Deze nota van zienswijzen hoort bij het bestemmingsplan Fietspad HTCE - De Run. Het ontwerpbestemmingsplan heeft van donderdag 14 december 2023 tot en met woensdag 24 januari 2024 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn is iedereen in de gelegenheid gesteld om digitaal, schriftelijk of mondeling een zienswijze ten aanzien van het ontwerp bestemmingsplan kenbaar te maken.

Kennisgeving van de terinzagelegging en de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen is in het Gemeenteblad van 13 december 2023 gepubliceerd. Ook is kennisgegeven van de mogelijkheid om een digitale versie van het ontwerpbestemmingsplan 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. In hoofdstuk 2 van deze nota wordt op een aantal aspecten ingegaan dat in diverse zienswijzen naar voren is gebracht. In hoofdstuk 3 wordt verder ingezoomd op de zienswijzen en worden de aspecten behandeld die niet – of niet met zoveel woorden in hoofdstuk 2 zijn beschreven. De zienswijzen zijn daarmee in hoofdstuk 2 en 3 van deze nota van een gemeentelijk standpunt voorzien.

Verder zijn ambtshalve wijzigingen doorgevoerd. Deze zijn in hoofdstuk 4 opgenomen.



2. Inhoudelijke hoofdpunten

Een aantal van de zienswijzen heeft betrekking op het doel van deze fietsroute als onderdeel van het fietsnetwerk van Eindhoven. Daarnaast zijn er meerdere vragen gesteld over het participatieproces en de besluitvorming over de routekeuze. Ook de verkeersveiligheid en natuur zijn onderwerpen waar in meerdere zienswijzen bij stil wordt gestaan. In dit hoofdstuk wordt om die reden op deze breed besproken onderwerpen ingegaan.

2.1 Doel van fietsroute, als onderdeel van fietsnetwerk

Het doel van deze fietsroute is het verbeteren van de (fiets)bereikbaarheid van de bedrijventerreinen c.q. campussen De Run en de High Tech Campus Eindhoven (HTCE) en de omliggende woongebieden in Veldhoven en Eindhoven voor onder meer forensen, scholieren en recreanten. Tegelijkertijd betekent de vernieuwde fietsroute een verbetering voor de ecologie in het gebied langs de Dommel. Dit blijkt uit de maatregelen die voortvloeien uit de diverse onderzoeken naar flora en fauna en de natuurwaarden in het gebied. Dit wordt toegelicht in hoofdstuk 2.4. Deze maatregelen zijn onderdeel van het project waar het bestemmingsplan deel van uitmaakt.

De groei van woon- en werklocaties, zoals De Run (ASML) en de HTCE, en de daarbij toenemende verkeersdruk leidt tot de vraag naar betere alternatieven voor het autoverkeer. Met de opkomst van de (elektrische) fiets en andere vormen van (deel)mobiliteit wordt de vraag naar goede fietsroutes voor alle gebruikers ook groter. Deze twee ontwikkelingen vragen om verbeteringen en aanpassingen van de infrastructuur. De fietsroute tussen De Run en de HTCE is onderdeel van de visie op de ontwikkeling van de fietsnetwerken uit het Masterplan Mobiliteit 2050. Het college van burgemeester en wethouders heeft na een zorgvuldig participatieproces met de omgeving in november 2022 het tracé (Ulenpas, Hunenborg, Backenhagen en langs de recreatieplas Hanevoet) en het voorlopig ontwerp van de fietsroute vastgesteld.

Deze fietsroute draagt bij aan de mobiliteitsdoelen van de gemeente Eindhoven die beschreven staan in de visie 'Actualisatie Eindhoven op Weg' en sinds 19 december 2023 ook in het [Masterplan Mobiliteit 2050](#)¹.

1. Alles is dichtbij: Het fiets- en loopnetwerk verbindt de inwoners met de dichtstbijzijnde dagelijkse voorzieningen en OV-halten. We

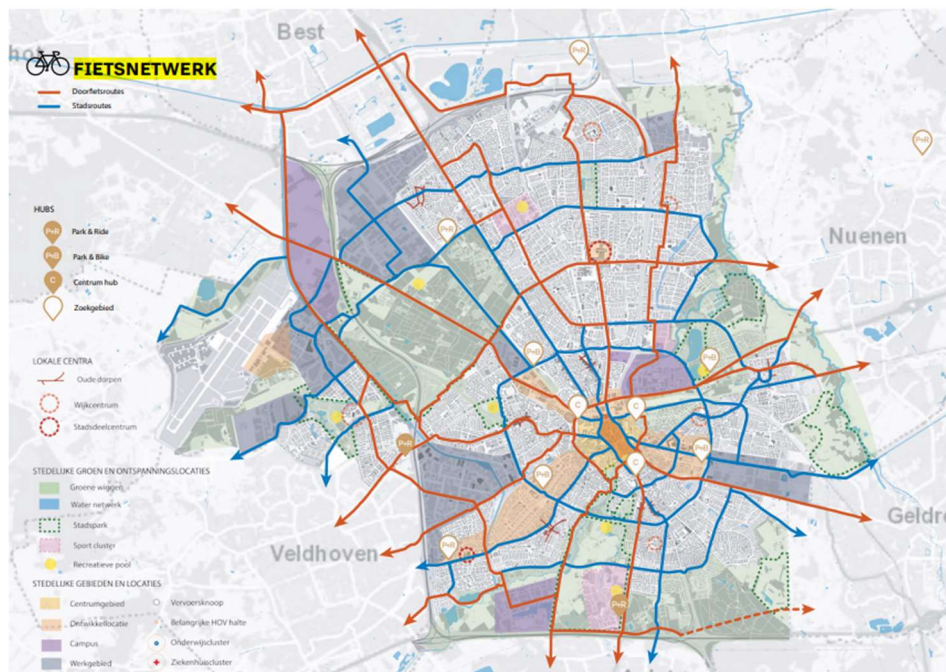
¹ Masterplan Mobiliteit 2050; 'Wij gaan vooruit', d.d. 19 december 2023, 12 maart 2024 door de gemeenteraad vastgesteld.



zetten in op wijkgerichte uitwerkingsplannen met meer focus op lopen en fietsen (o.a. door het oplossen van barrières en invullen van missing links). De grote (her)ontwikkelingslocaties worden voorbeeldwijken voor lopen en fietsen.

2. Een passend netwerk voor elke vervoerswijze: Lopen en fietsen staan op één. We investeren in een loop- en fietsnetwerk met voldoende comfort en aantrekkelijkheid en het weghalen van fysieke barrières en hindernissen voor voetgangers en fietsers op routes.

Ook is deze fietsroute onderdeel van het fietsnetwerk. Zoals in het Masterplan Mobiliteit 2050 wordt beschreven, wordt met doorfietsroutes en stadsroutes het fietsnetwerk verder doorontwikkeld en aangesloten op de regionale F-routes. Zie onderstaande afbeelding voor het volledige netwerk.



Afbeelding 1. Het fietsnetwerk waar de gemeente Eindhoven de komende jaren aan werkt.

De fietsroute loopt van De Run in Veldhoven naar de HTCE op Eindhoven's grondgebied. Het deel van de fietsroute De Run – HTCE op Veldhovens grondgebied is na aanpassing van het bestemmingsplan voor dit deel reeds gerealiseerd. Het deel van de fietsroute tussen de gemeentegrens met Veldhoven en het park, waarvoor geen aanpassing van het bestemmingsplan noodzakelijk was, wordt conform de plannen omgebouwd naar een fietsstraat.



2.2 Participatieproces en besluit routekeuze

2.2.1 Participatieproces

In het rapport van AnteaGroup uit 2018 is op basis van ruimtelijke argumenten een eerste onderzoek gedaan naar de verschillende routes. In die tijd is ook vooroverleg geweest met o.a. de Provincie Noord-Brabant, Brabant Water, Trefpunt Groen Eindhoven (TGE) en waterschap De Dommel.

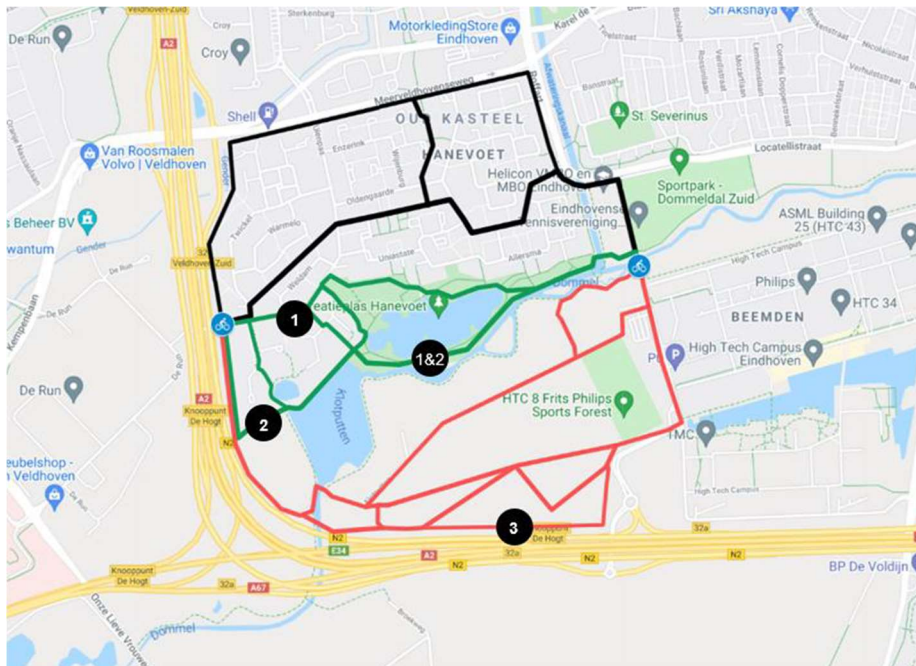
Vervolgens hebben de colleges van Eindhoven en Veldhoven in het najaar van 2018, op basis van onderzoek van AnteaGroup², besloten om het tracé via de Ulenpas, Hunenborg, Backenhagen langs de zuidzijde van de plas bij Hanevoet richting High Tech Campus Eindhoven (HTCE) te laten lopen. Na de besluitvorming over het voorkeurstracé in 2018 is er door diverse belanghebbenden en de gemeenteraad aangegeven dat bij deze routekeuze uit 2018 de omgeving onvoldoende was betrokken en is een uitgebreid participatietraject doorlopen.

Om alsnog een goede invulling te geven aan de participatie is in 2020 een uitgebreid en zorgvuldig proces ontworpen met een klankbordgroep, bewoners van de wijken Hanevoet en Ooievaarsnest en betrokken partijen, zoals de Fietzersbond en TGE en is uitgebreide informatievoorziening op de projectwebsite geplaatst. De klankbordgroep bestond uit een evenredige vertegenwoordiging van de diverse belangen: bewoners van Ooievaarsnest, Hanevoet, De Bennekel, Trefpunt Groen Eindhoven, de Fietzersbond en opleidingsinstituut Yuverta. Met deze klankbordgroep is opnieuw gekeken naar de alternatieve routes. In dit proces is tevens transparant gemaakt welke afwegingen zijn gemaakt om te komen tot een definitieve tracékeuze.

Participatieproces met klankbordgroep (tidsperiode 2020-2021)

Op basis van zes bijeenkomsten is met de leden van de klankbordgroep een proces doorlopen van het benoemen van problemen/knelpunten, tot het selecteren van mogelijke tracés en het bespreken van ontwerpmogelijkheden. Uiteindelijk zijn in de laatste bijeenkomst de leden van de klankbordgroep gevraagd hun voorkeur ten aanzien van de drie overgebleven tracés aan te geven.

² "Verkenning snelfietsroute De Run-HTCE" van AnteaGroup, d.d. 8 oktober 2018, projectnr. 0416894.00



Een meerderheid van de klankbordgroep heeft de voorkeur uitgesproken voor route 1. Hierover is de omgeving geïnformeerd via een wijkinformatiebrief en de projectpagina op de website van de gemeente Eindhoven³ en heeft ook de omgeving haar mening kenbaar kunnen maken. Op basis van de resultaten van dit participatietraject gecombineerd met de opvattingen van inhoudsdeskundigen heeft het college eind 2022 besloten dat de route Ulenpas, Hunenborg, Backenhagen en park Hanevoet het definitieve tracé voor de doorfietsroute De Run – HTCE zou worden.

2.2.2 Besluit routekeuze

Route 1 is om de volgende redenen gekozen:

- Het is de kortste route: 1,6 km;
- Het huidige fietspad door het park hoeft alleen te worden verbreed en de straat door de wijk te worden heringericht;
- Meer groen op Ulenpas;
- Duidelijke scheiding tussen voetpad en fietspad mogelijk bij de route door het park Hanevoet;
- Het is mogelijk om over de huidige brug 't Werdje (brug over het Afwateringskanaal) de fietsroute te laten lopen;
- Mogelijkheid om verkeersveiligheid te verbeteren (vooral tussen fietsers en auto's) ten opzichte van de huidige situatie in de woonwijk,

³ website van de gemeente Eindhoven: www.eindhoven.nl/projecten/maatregelenpakket-bereikbaarheid-de-run/fietsroute-de-run-htce



- Bushalte midden in bussluis (geen kruising van stilstaande bus met fietsers).

Route 2 is om de volgende redenen afgevalen:

- Langere route voor fietsers (1,95 km). Fietsers zijn net als water, zoeken altijd de kortste route;
- Van de Binckhorst links afslaan naar de Klotputten zit een onlogische scherpe bocht voor fietsers;
- Ten noorden van de Klotputten loopt een wandelpad dat veel wordt gebruikt en niet verloren mag gaan. Fietsen mag niet ten koste gaan van wandelen. Fietsers moeten worden gescheiden van de wandelaars en dus moet naast het wandelpad ten noorden van de recreatieplas in Klotputten een extra fietspad worden aangelegd. Verbreding van de dijk over een afstand van ongeveer 175 meter bij de Klotputten is nodig indien er een extra fietspad naast het bestaande wandelpad aangelegd zou worden.

Route 3 is om de volgende redenen afgevalen:

- Deze route is langer dan andere routes (2,3 km);
- Route loopt door het Natuur Netwerk Brabant (NNB), door het waterwingebied van Brabant Water én door het regionale waterbergingsgebied Onaantrekkelijke omgeving door lawaai en stank van de snelweg;
- Sociale veiligheid: verder van de wijk af en stuk donkerder;
- Kosten aanleg nieuwe infrastructuur en brug.

2.2.3 Ombudscommissie Eindhoven

In 2021 en 2022 zijn twee klachten ingediend bij de Ombudscommissie Eindhoven over de gemeente Eindhoven met betrekking tot voorliggend project. Eén klacht zag onder andere op de samenspraak en participatie in de klankbordgroep. De Ombudscommissie heeft de klachten voor een gedeelte gegrond bevonden namelijk ten aanzien van het onderdeel dat de gemeente geen juiste of goed gemotiveerde informatie heeft gestuurd over een aanmelding uit de Backenhagen voor deelname aan de klankbordgroep, alsmede dat de gemeente niet zorgvuldig is geweest en onduidelijk in haar communicatie over de samenstelling, werkwijze en doel van de klankbordgroep wat bij de verzoeker tot bepaalde verwachtingen had geleid. Op de andere punten heeft de Ombudscommissie de klacht ongegrond beoordeeld of zich onthouden van een oordeel. Voor wat betreft de andere klacht was de Ombudscommissie het met de klager eens dat in de beantwoording van een e-mail waarin vier concrete vragen waren gesteld, de verzoeker geen duidelijke antwoorden heeft gekregen. De gemeente had daardoor de Behoorlijkheidswijzer geschonden, in het bijzonder A. Open en duidelijk en B. Respectvol. Voor het overige achtte de



Ombudscommissie zich voor enkele gronden niet bevoegd deze te beoordelen, onthield de Ombudscommissie zich van een oordeel of achtte de Ombudscommissie de klachten ongegrond.

2.3 Verkeersveiligheid

2.3.1 Fietsaantallen/prognoses

Op dit moment zijn er vier routes tussen Veldhoven en Eindhoven. Van 2018 tot 2022 zijn er fietstellingen op deze vier routes uitgevoerd. In het document [Aantallen fietsers en prognose \(augustus 2022\)](#)⁴ staan de tellingen van huidige fietsers (2018-2022) en de prognoses voor het aantal fietsers per gemiddelde werkdag tot aan 2030 beschreven. De prognose en dus de ontwikkeling van het aantal fietsers op deze fietsverbinding is afhankelijk van verschillende factoren. Deze factoren zijn in het hierboven genoemde document nader onderbouwd en betreffen kort samengevat:

- De groei van het aantal arbeidsplaatsen op De Run, met name ASML;
- Een berekening met de “fietspotentiescan” (een model dat het aantal fietsers voorspelt als een bepaalde fietsverbinding wordt verbeterd);
- Nieuwe ontwikkelingen in het fietsnetwerk;
- De jaarlijkse gemiddelde groei van het fietsverkeer in Eindhoven (naar schatting zal de groei in dit gebied ongeveer 2 % per jaar bedragen).

2.3.2 Verkeersveiligheidsaudit

Er zijn drie verschillende verkeersveiligheidsaudits gedaan, namelijk op het schetsontwerp in 2021 door DTV Consultants⁵, op het voorlopig ontwerp in 2022 door Goudappel⁶ en op het definitief ontwerp door het park in 2023 door Goudappel⁷. Deze documenten zijn te raadplegen via de website van de gemeente Eindhoven over dit project: [Meer informatie over de fietsroute | Gemeente Eindhoven](#) en zijn ook als bijlage bij de toelichting gevoegd.

Deze verkeersveiligheidsaudits zijn uitgewerkt binnen de duurzaam veilig principes: Functionaliteit, Biomechanica en Psychologica. De audit

⁴ Dit document is te raadplegen via de website van de gemeente Eindhoven: [Meer informatie over de fietsroute | Gemeente Eindhoven](#)

⁵ Rapport 'Verkeersveiligheidsaudit doorfietsroute, High Tech Campus Eindhoven-De Run', d.d. 10 december 2021, kenmerk 210367/PSm.

⁶ Rapport 'Verkeersveiligheidsaudit Snelfietsroute De Run-HTCE-beoordeling bestaande situatie en voorlopig ontwerp', d.d. 29 juli 2022, kenmerk 012677.20220713.N1.03

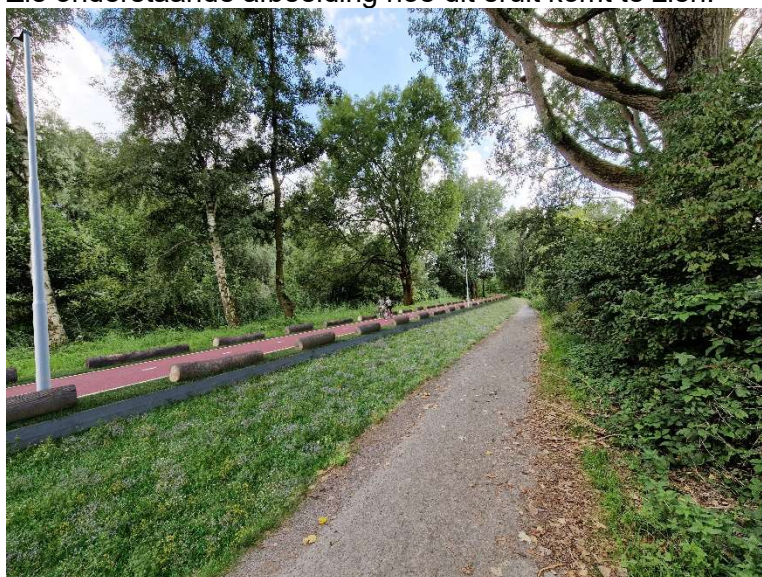
⁷ Rapport 'Beoordeling verkeersveiligheid aanpassing dwarsprofiel park', d.d. 18 augustus 2023, kenmerk 012677.20230609.N1.02



op verkeersveiligheid toont aan dat het voorlopig ontwerp (c.q. de aanpassing naar een fietsstraat en verbreding van het fietspad in het park) voor alle gebruikers verkeersveilig is en dat de verkeersveiligheid ten opzichte van de huidige situatie verbetert. In de verkeersveiligheidsaudit van het voorlopig ontwerp is geconcludeerd dat de breedte van het fietspad van 3,5 meter voldoet bij een maximale fietsintensiteit van 600 fietsers per uur en 0% brom- en snorfietsers. Dit maximale aantal wordt op grond van de maximale prognose voor dit deel van de fietsroute (2465 fietsers per etmaal op een werkdag in 2030) niet gehaald. Uit de tellingen blijkt dat ongeveer 18% van de fietsers per etmaal in het drukste spitsuur rijdt. Dit betekent 444 fietsers per uur. Dit past binnen de uitgangspunten voor intensiteiten en regime zoals in de ontwerpnota van deze fietsroute. Het huidige fietspad is een onverplicht fietspad en dit blijft in de definitieve situatie gehandhaafd. Dit betekent dat het gebruik ervan door brommers en speedpedelecs niet is toegestaan, tenzij het scooters of snorfietsen betreft met een elektrische aandrijving met een maximale snelheid tot 25 km/uur. Ook wordt in het ontwerp het wandelnetwerk in het park gecompleteerd en losgekoppeld van de fietsstructuur door extra wandelpaden te realiseren. Hierdoor hoeven wandelaars niet meer over het fietspad te lopen, wat bijdraagt aan de veiligheid van fietser én wandelaar.

In de verkeersveiligheidsaudit behorende bij het definitief ontwerp voor het fietspad door het park is de aanbeveling gedaan om het hoogteverschil zo te maken dat dit duidelijk zichtbaar is voor fietsers. Wij hebben in het ontwerp dit hoogteverschil duidelijk gemaakt door boomstammen in de berm langs het fietspad te plaatsen.

Zie onderstaande afbeelding hoe dit eruit komt te zien.





2.4 Natuur en ecologie

Om een goed beeld te vormen van de binnen het plangebied aanwezige beschermde soorten en habitats is een natuurtoets⁸ uitgevoerd (zie bijlage 7 bij de toelichting van het bestemmingsplan). Naar aanleiding van deze natuurtoets heeft een extra veldonderzoek plaatsgevonden (zie bijlage 8 bij de toelichting van het bestemmingsplan) waarbij de maatregelen uit de natuurtoets verder zijn onderzocht. Vervolgens bleek een extra natuurwaardenonderzoek⁹ nodig (zie bijlage 9 bij de toelichting van het bestemmingsplan).

Uit deze natuurtoets en het extra natuurwaardenonderzoek is gebleken dat de verbreding van de bestaande fietsroute door het park Hanevoet aanvaardbaar is vanuit de regelgeving over beschermde soorten en dat de natuurwaarden kunnen worden versterkt, mits er mitigerende en versterkende maatregelen worden genomen. Deze mitigerende maatregelen zijn – voor zover reëel mogelijk - als voorwaardelijke verplichting in de bestemmingsplanregels opgenomen.

De maatregelen uit de natuurtoets zijn verplicht vanuit de wet natuurbescherming. Deze zijn dus al onderdeel van de ontheffing wet natuurbescherming.

Vanuit het natuurwaardeonderzoek zijn de volgende concrete maatregelen benoemd die we in de voorwaardelijke verplichting onderbrengen:

De eenmalige maatregelen zijn als volgt:

- Tijdens werkzaamheden fietspad ontoegankelijk maken d.m.v. paddenschermen
- Inzaaien bermen (zie groenplan)
- Faunapassage(s) (zie groenplan)
- Dood hout (waaronder takkenhopen) terugbrengen in de directe omgeving (zie groenplan)
- Opstellen Ecologisch Werkprotocol ter bescherming van bomen
- Plaatsing oeverwaluwand/ijsvogelwand (zie groenplan)
- Bijenburcht en/of zandige delen creëren (zie groenplan)
- Talud langs wateren aanpassen (talud verflauwen) (Tijdens terreinbezoek met Trefpunt Groen Eindhoven is geconstateerd dat er in de huidige situatie een goede verhouding is tussen flauw hellende oeverdelen en oeverdelen voor recreatief medegebruik, zodat deze maatregel niet nodig is).

⁸ "Natuurtoets fietsroute De Run-HTCE te Eindhoven van Anteagroup, d.d. 10 juni 2022, projectnr. 0476777

⁹ "Rapportage nader onderzoek ecologie-fietsroute De Run-HTCE van Anteagroup, d.d. 28 augustus 2023, projectnr. 0476777.100



De lange termijn maatregelen zijn als volgt:

- Aanpassen maaibeheer (afgestemd met beheer)
- Snoei-beheer bomen aanpassen (gefaseerd snoeien) (afgestemd met beheer)
- Onderhoud oeverwaluwand/ijsvogelwand (afgestemd met beheer)
- Bewoners en betrokken partijen in de omgeving stimuleren tot vergroenen en/of het plaatsen van soort-specifieke kasten

Er worden tijdens de realisatie van het project door het park Hanevoet mitigerende maatregelen getroffen voor de bever en otter. Voor de alpenwatersalamander worden voorafgaand aan de werkzaamheden, gedurende de werkzaamheden en na afloop van de werkzaamheden mitigerende maatregelen getroffen.

De eenmalige en lange termijn maatregelen staan beschreven in het activiteitenplan ten behoeve van de aanvraag ontheffing Wnb. Voor zover mogelijk zijn deze ook in het bestemmingsplan vastgelegd in een voorwaardelijke verplichting in artikel 5.3 van de regels. Daarnaast wordt in dit kader dynamische verlichting op het fietspad aangebracht. In het kader van verkeersveiligheid is het noodzakelijk om verlichting op het fietspad te plaatsen. Deze verlichting is 's avonds en 's nachts uitgeschakeld en schakelt aan naar een veilig lichtniveau als er beweging is. Deze verlichting heeft geen tot weinig effect op flora en fauna zoals vleermuizen doordat deze enkel op het fietspad en niet op de omgeving wordt gericht.

In het vervolgonderzoek van de natuurtoets¹⁰ is de exacte inpassing van deze maatregelen bepaald en dit is verwerkt in het groenplan van het definitief ontwerp. Voor enkele soorten is een ontheffing vereist van de Provincie Noord-Brabant. Gelet op de mitigerende maatregelen die daarvoor kunnen worden uitgevoerd, is de verwachting dat de vereiste ontheffing kan worden verleend. Een activiteitenplan ten behoeve van de ontheffing is samen met de ontheffingsaanvraag bij de provincie ingediend.

Of de voorgestelde mitigerende maatregelen in het kader van de ontheffing op grond van de Wnb voldoende zijn, is ter beoordeling van het bevoegd gezag gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant.

¹⁰ Zie Rapportage nader onderzoek ecologie van Anteagroup d.d. 28-8-2023

3. Zienswijzen

Ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan Fietspad HTCE - De Run zijn 51 zienswijzen ontvangen. Deze zienswijzen zijn binnen de termijn ingediend. De zienswijzen zijn ontvankelijk.

In veel zienswijzen zijn gelijke en/of vergelijkbare reacties gegeven, om die reden zijn deze zienswijzen samengevat en gebundeld weergegeven en van inhoudelijke reacties voorzien. Bij de beantwoording is aangegeven of in de zienswijzen aanleiding is gevonden het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen of niet.

In het voorgaande hoofdstuk is op een aantal aspecten ingegaan die breed in de zienswijzen zijn aangevoerd. Hieronder wordt een samenvatting van de zienswijzen weergegeven en worden ze voorzien van een gemeentelijk standpunt, waarbij voor de aspecten die in hoofdstuk 2 al zijn besproken wordt volstaan met een verwijzing naar dat hoofdstuk.

In verband met de privacy zijn de naam- en adresgegevens van de indieners van de zienswijzen in een aparte bijlage opgenomen. Deze bijlage is niet digitaal beschikbaar, maar wel analoog. Ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan zijn zienswijzen kenbaar gemaakt door:

1. Een bewoner van een woning aan Backenhagen te Eindhoven;
2. Een bewoner van een woning aan Twickel te Eindhoven;
3. Een bewoner van een woning aan Backenhagen te Eindhoven;
4. Een bewoner van een woning aan Herinkhave te Eindhoven;
5. Een bewoner van een woning aan Hunenborg te Eindhoven;
6. Een bewoner van een woning aan Hunenborg te Eindhoven;
7. Een bewoner van een woning aan Herinkhave te Eindhoven;
8. Een bewoner van een woning aan Herinkhave te Eindhoven;
9. Twee bewoners van een woning aan Allersma te Eindhoven;
10. Een bewoner van een woning aan Ridderzaal te Eindhoven;
11. Een bewoner van een woning aan Weldam te Eindhoven;
12. Een bewoner van een woning aan Backenhagen te Eindhoven;
13. Een bewoner van een woning aan Ulenpas te Eindhoven;
14. Een bewoner van een woning aan Ulenpas te Eindhoven;
15. Een bewoner van een woning aan Hunenborg te Eindhoven;
16. Een bewoner van een woning aan Aldendriel te Eindhoven;
17. Een bewoner van een woning aan Karel de Grotelaan te Eindhoven;
18. Een bewoner van een woning aan Radboud te Eindhoven;
19. Een bewoner van een woning aan Ulenpas te Eindhoven;
20. Een bewoner van een woning aan Weldam te Eindhoven;
21. Een bewoner van een woning aan Hunenborg te Eindhoven;

22. Een bewoner van een woning aan Hunenborg te Eindhoven;
23. Een bewoner van een woning aan Hartelstein te Eindhoven;
24. Een bewoner van een woning aan Hunenborg te Eindhoven;
25. Een bewoner van een woning aan Hunenborg te Eindhoven;
26. Een bewoner van een woning aan Backenhagen te Eindhoven;
27. Een bewoner van een woning aan Backenhagen te Eindhoven;
28. Een bewoner van een woning aan Backenhagen te Eindhoven;
29. Een bewoner van een woning aan Backenhagen te Eindhoven;
30. Een bewoner van een woning aan Backenhagen te Eindhoven;
31. Een bewoner van een woning aan Ulenpas te Eindhoven;
32. Een bewoner van een woning aan Ulenpas te Eindhoven;
33. Een bewoner van een woning aan Herinkhave te Eindhoven;
34. Een bewoner van een woning aan Rooswijck te Eindhoven;
35. Een bewoner van een woning aan Hunenborg te Eindhoven;
36. Een bewoner van een woning aan Herinkhave te Eindhoven;
37. Een bewoner van een woning aan Hunenborg te Eindhoven;
38. Een bewoner van een woning aan Herinkhave te Eindhoven;
39. Een bewoner van een woning aan Herinkhave te Eindhoven;
40. Een bewoner van een woning aan Herinkhave te Eindhoven;
41. Een bewoner van een woning aan Herinkhave te Eindhoven;
42. Een bewoner van een woning aan Ulenpas te Eindhoven;
43. Een bewoner van een woning aan Herinkhave te Eindhoven;
44. Een bewoner van een woning aan Ulenpas te Eindhoven;
45. Bewoners van een woning aan Bennekelstraat te Eindhoven;
46. Een bewoner van een woning aan Herinkhave te Eindhoven;
47. Een bewoner van een woning aan Hunenborg te Eindhoven;
48. Een bewoner van een woning aan Ulenpas;
49. Wijkvereniging Ooievaarsnest;
50. Een bewoner van een woning aan Ulenpas te Eindhoven;
51. Een bewoner van een woning aan Ulenpas te Eindhoven.

Zienswijzen argumenten

1. Historisch perspectief (bewoners 6, 7, 8, 12, 15, 20, 21, 22, 24, 29 t/m 51)

In het huidige bestemmingsplan is het fietspad bestemd voor “uitsluitend voor extensief recreatief gebruik”. Het wordt een drukke doorgaande snelfietsroute door een recreatief uitloop/natuurgebied. Een drukke doorgaande fietsroute is niet toegestaan in het huidige bestemmingsplan. Ten onrechte wordt er van uit gegaan dat het fietspad binnen het geldende bestemmingsplan al gebruikt zou mogen worden voor druk woon-werkverkeer.

In het geldende bestemmingsplan is Hunenborg aangeduid als ‘woonstraat’. Omdat een ‘woonstraat’ in de toelichting niet is



gedefinieerd moet worden uitgegaan van het begrip in de Van Dale, namelijk een straat met beperkt verkeer ten behoeve van de bewoners. Doorgaand fietsverkeer van HTCE naar De Run is dan niet toegestaan. Het doorgaande fietsverkeer mag geen gebruik maken van het stukje Hunenborg, op een fietspad mag geen autoverkeer. Het ontwerpbestemmingsplan kan zo niet worden vastgesteld.

Gemeentelijk standpunt

Ad. 1

In het bestemmingsplan Buitengebied 2006 is het fietspad gelegen in de bestemming 'Multifunctioneel groen (GHS)' en heeft het fietspad de nadere aanduiding 'fietspad'. Op grond van de bijbehorende doeleindenomschrijving zijn de gronden bestemd onder andere voor

“- in ieder geval ter plaatse van de aanduiding “fietspad” op de kaart: voor een verhard fietspad;”.

Enige beperking voor het aantal fietsers dat er gebruik van mag maken vloeit daar in het vigerende bestemmingsplan niet uit voort. Naast een aantal andere doeleinden zijn de gronden mede bestemd voor “extensief recreatief medegebruik”. In het bestemmingsplan Buitengebied wordt onder extensief recreatief medegebruik verstaan:

“die vormen van recreatie welke in hoofdzaak zijn gericht op natuur- en landschapsbeleving, zoals wandelen en fietsen.”

Dat betekent dat ook de gronden buiten het fietspad voor wandelen en/of fietsen ingericht en gebruikt mogen worden, zij het dat het dan geen verharde fietspaden zijn.

Voor de straat Hunenborg geldt het bestemmingsplan 'Gestel buiten de ring 2020'. De straat heeft daarin de bestemming 'Verkeer-Vverblijfsgebied'. Op grond van de bijbehorende bestemmingsomschrijving zijn deze gronden onder andere bestemd voor “a. woonstraten, b. pleinen en c. voet- en fietspaden”. De herinrichting van de straat waarbij de fiets meer ruimte krijgt, is binnen het geldende bestemmingsplan passend. De Hunenborg was aanvankelijk in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen omdat bij de bocht in de straat komende vanuit het park, het in eerste instantie er op leek dat een stukje van de groenbestemming nodig was voor de herinrichting van de straat. Dit blijkt bij het definitieve uitvoeringsontwerp voor de fietsroute echter niet het geval. Om die reden wordt het gedeelte van het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan dat op de Hunenborg lag, niet langer op de verbeelding van het bestemmingsplan opgenomen.

De uitleg dat vanwege het ontbreken van een begrip “woonstraat” in de toelichting, een woonstraat moet worden gezien als een straat met



'beperkt' verkeer is naar onze opvatting niet juist. Bij een gebrek aan een definitie van het begrip 'woonstraat' in de regels, dient naar onze opvatting onder een 'woonstraat' te worden verstaan een straat met luw verkeer waardoor het prettig voor mensen is om er te wonen, waarbij onder luw verkeer wordt verstaan, weinig gemotoriseerd verkeer. Als gevolg van de verbreding van het fietspad in het park en de herinrichting van de straat op de Hunenborg verandert er aan de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer niets en blijft het een woonstraat met luw verkeer die als gevolg van de herinrichting naar fietsstraat beter geschikt is voor de fietsers op de route, omdat de weginrichting aangeeft dat de fiets hier een belangrijke plek heeft.

Conclusie zienswijzen

Dit onderdeel uit de zienswijzen leidt niet tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

2. Fietspad onverenigbaar met de bestemmingen (Bewoners 1 t/m 6, 9, 10, 15 t/m 19, 21, 22, 26 t/m 44, 46, 47, 48, 50, 51)

2.a] In het ontwerpbestemmingsplan zijn de bestemmingen 'natuurwaarde 1 en 2' voor multifunctioneel groen en de bestemming 'verkeer en verblijfsgebied' voor het fietspad opgenomen naast de dubbelbestemmingen 'beschermingszone natte natuurparel' en 'reservering waterberging'. Niet toegelicht is hoe de natuurbestemmingen verenigbaar zijn met de bestemming verkeers- en verblijfsgebied van het fietspad.

2.b] Op grond van artikel 3.1.3 van het Bro dient het bestemmingsplan een beschrijving van de bestemmingen te bevatten, waarbij per bestemming het doel of de doeleinden worden aangegeven. Als doel van de snelfietsroute is in de toelichting aangegeven een verbeterde bereikbaarheid tussen de beide campussen en van bewoners die in de nabijheid van de fietsroute wonen. Dit is verder niet onderbouwd. Er is weinig fietsverkeer wat van de ene naar de andere campus rijdt. De bewoners van de tussenliggende wijk Ooievaarsnest-Zuid hebben niet om het fietspad gevraagd. Het drukke snelfietspad is niet op een veilige manier door de woonstraten aan te leggen.

2.c] Behalve het fietspad moet er een ingrijpende verandering van de natuur in het plangebied plaats vinden, waaronder het kappen van bomen en de herstructurering van de voetpaden. De doelomschrijving van het fietspad is onvolledig, inconsequent en misleidend.

2.d] De bedoeling is immers om een snelfietsroute te realiseren als onderdeel van een bovenregionale snelfietsroute tussen Eersel en Geldrop via Veldhoven en Eindhoven. Afspraken hierover zijn in 2018 al met stakeholders buiten de burgers om gemaakt. Volgens de gemeente is de snelfietsroute nodig als vervolg op een soortgelijke wijziging van het bestemmingsplan in Veldhoven. Veldhoven heeft echter in de procedure tegen dat bestemmingsplan bij de Raad van State aangegeven dat voortzetting van het fietspad over grondgebied van Eindhoven niet noodzakelijk is.

2.e] Het beoogde fietspad tussen Hunenborg en Hanevoet/Klotputten voldoet niet aan het bestemmingsplan Gestel buiten de ring 2020. De uitleg dat een deel van het fietspad dat valt in het bestemmingsplan Gestel buiten de Ring 2020 daarin passend is, is een uitleg die is aangevochten bij de rechtbank zodat die uitleg onzeker is.

2.f] De gemeente spreekt over een 'doorfietsroute' terwijl sprake is van een zware snelfietsroute in een woon-/recreatief-/verblijfsgebied.

2.g] De gemeente maakt berekeningen van het aantal snelfietsers op basis van gemiddelden van huidige gemeten aantallen. Daardoor is het toekomstige aantal 500 tot maximaal 4200 snelfietsers op Ulenpas. Uitgaande van betere berekeningen gaat het om een toekomstig aantal snelfietsers van 6000 tot 9000 per etmaal.

2.h] Er wordt slordig omgegaan met het Duurzaam Veilig principe van functionaliteit. Snelfietsroutes verbinden steden en dorpen en horen dus niet thuis in bebouwde kommen.

Gemeentelijk standpunt

ad. 2.a] Het ontwerpbestemmingsplan kent de bestemmingen 'natuurwaarde 1' voor één klein stukje en 'natuurwaarde 2' voor enkele kleine gebieden. Op die gebieden lag het oude fietspad. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt dient het fietspad voor een klein stuk verlegd te worden om aanpassing van een bocht mogelijk te maken teneinde een veilige aansluiting van de doorfietsroute op de brug te kunnen maken. Daarnaast geldt de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterbergingsgebied' voor een heel klein stukje van het water onder de brug, maar niet – zoals het bestemmingsplan Buitengebied 2006 die wel kent – de dubbelbestemming 'beschermingszone natte natuurparel'. Vanwege het feit dat ter plaatse van het te verbreden fietspad, de



ontwikkeling ten behoeve van natte natuur feitelijk niet langer mogelijk is, is die dubbelbestemming voor deze gronden niet langer gehandhaafd.

In het vigerende bestemmingsplan is het verharde fietspad toegestaan en mogen de gronden binnen de bestemming gebruikt worden ten behoeve van extensieve recreatief medegebruik. In de bestemming 'Natuur - 2' is eveneens voorzien in het gebruik van de gronden ten behoeve van extensieve recreatie. Het fietspad met de bestemming 'Verkeer- en Verblijfsgebied' heeft primair een verkeersfunctie gekregen, waar het die functie in het vigerende plan in feite ook al had. De bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied' kan prima bestaan naast de bestemmingen Natuur - 1 en Natuur - 2, waarbinnen wegen, voet- en fietspaden in stand mogen worden gehouden.

Ad. 2.b] Het doel van het fietspad is hiervoor uitvoerig beschreven in paragraaf 2.1. Het doel van de bestemming waar in artikel 3.1.3 van het Besluit ruimtelijke ordening naar wordt verwezen betreft een ander doel. Artikel 3.1.3 is erop gericht dat in het bestemmingsplan wordt aangegeven welke doeleinden met de bestemming worden gediend. Binnen de bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied' zijn dat de in de bestemmingsomschrijving opgenomen doeleinden.

Ad. 2.c] Als gevolg van het verleggen van een gedeelte van het fietspad vanwege de verkeersveilige aansluiting op de brug, en ook als gevolg van het verbreden van het fietspad zullen er in het bestemmingsplangebied in totaal 9 bomen gekapt moeten worden. Voor een groter aantal bomen zijn maatregelen nodig om deze duurzaam te kunnen behouden. Een en ander blijkt uit de Bomen Effect Analyse die deel uitmaakt van het bestemmingsplan (bijlage 1 in de toelichting) waar TGE in haar advies aan de gemeente ook uitgebreid bij stil heeft gestaan. De herstructurering van voetpaden, betreft een ontwikkeling die buiten het plangebied gaat plaatsvinden en passend is binnen het voor dat gedeelte geldende bestemmingsplan Buitengebied 2006.

Het feit dat deze bomen gekapt en/of extra beschermd moeten worden is juist zorgvuldig in kaart gebracht. Van onvolledigheid, inconsequentie en misleiding is daarbij geen sprake. Dat deze aspecten niet zijn benoemd in het doel van het fietspad, is op zich niet zo vreemd aangezien we het hier hebben over gevolgen die bij realisering van het fietspad pas aan de orde zijn, maar welke vooraf in kaart gebracht moeten zijn. De gemeente zorgt bovendien dat de gemeente dat de te kappen bomen worden gecompenseerd conform het gemeentelijk bomenbeleid en de benodigde maatregelen ter bescherming van de andere bomen bij de uitvoering van de werkzaamheden in acht worden

genomen.

Ad. 2.d] Wat namens de gemeente Veldhoven in een procedure bij de Raad van State over het fietspad op het Veldhovens grondgebied is gezegd, staat los van de mobiliteitsdoelen van de gemeente Eindhoven welke in de Visie Eindhoven op Weg 2022 en in het Masterplan Mobiliteit 2050 staan beschreven, aan welke doelen met dit bestemmingsplan wordt bijgedragen.

Ad. 2.e] Wij zijn van mening dat voor zover de straat tussen Hunenborg en Hanevoet/Klotputten wordt heringericht, waarbij het accent ligt op het gebruik ten behoeve van de fiets, passend is binnen het bestemmingsplan 'Gestel buiten de ring 2020'. Enkele bewoners hebben zich tot de voorzieningenrechter gewend omdat het college het verzoek om handhavend op te treden tegen het gebruik van de straten Hunenborg en Ulenpas voor een drukke doorgaande fietsroute had afgewezen. Inmiddels heeft de voorzieningenrechter op 27 maart 2024 over deze kwestie uitspraak gedaan en het verzoek afgewezen. De uitspraak houdt in dat het college terecht van handhaving heeft afgezien, omdat de voorzieningenrechter met het college van mening is dat het gebruik van deze straten ten behoeve van de fietsroute passend is binnen de bestemming.

Ad. 2.f] Aanvankelijk werd de naam 'snelfietsroute' gebruikt. Op de eerste plaats werd namelijk gedacht aan een fietsroute die mensen snel van a naar b zou kunnen brengen. Naderhand is bedacht dat het niet alleen een route is om mensen snel van a naar b te laten verplaatsen, maar de route ook voor bewoners van de omliggende wijk ervoor zorgen kan dat zij een 'doorfietsroute' hebben. Later is bovendien gebleken dat de term 'snelfietroute' de indruk deed ontstaan, dat de route ook door speed pedelecs gebruikt mocht worden, terwijl het om een onverplicht fietspad gaat, waar speed pedelecs niet zijn toegestaan. Gelet op deze redenen is de term aangepast naar 'doorfietsroute'.

Ad. 2.g] In het document [Memo aantallen fietsers en prognose \(update augustus 2022\)](#)¹¹ staan de tellingen van huidige fietsers (2018-2022) en de prognose tot aan 2030 beschreven (zie bijlage 1 bij deze Nota van Beantwoording zienswijzen en ambtshalve wijzigingen). De prognose en dus de ontwikkeling van het aantal fietsers op deze fietsverbinding is afhankelijk van verschillende factoren. Deze factoren zijn in het hierboven genoemde document nader onderbouwd en betreffen kort samengevat:

¹¹ Dit document is te raadplegen via de website van de gemeente Eindhoven: [Meer informatie over de fietsroute | Gemeente Eindhoven](#)



- De groei van het aantal arbeidsplaatsen op De Run, met name ASML;
- Een berekening met de “fietspotentiescan” (een model dat het aantal fietsers voorspelt als een bepaalde fietsverbinding wordt verbeterd);
- Nieuwe ontwikkelingen in het fietsnetwerk;
- De jaarlijkse gemiddelde groei van het fietsverkeer in Eindhoven (naar schatting zal de groei in dit gebied ongeveer 2 % per jaar bedragen).

Op grond van deze analyse is een prognose van het aantal toekomstige fietsers gemaakt van 2080 tot 2465 op het fietspad langs de Dommel. Op grond van de tellingen is de maximale uurintensiteit te verwachten van ongeveer 18% (uit telling op fietspad in het park uit 2021 is bekend dat tussen 9 – 10 uur 235 fietsers langs reden op een etmaaltotaal van 1217). Dit betekent dat er op het drukste uur in de toekomst naar verwachting maximaal 444 fietsers zijn. De berekening van 6000 tot 9000 fietsers berust naar onze mening niet op een onderbouwing op grond van realistische verwachtingen.

Ad. 2.h] Het ontwerpprincipe Functionaliteit van wegen houdt volgens SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) in dat wegvakken en kruispunten voor alle vervoerswijzen die van de weg gebruikmaken in principe maar één verkeersfunctie hebben (mono functionaliteit) - stromen of uitwisselen - en dat het wegennet een hiërarchische en doelmatige opbouw van deze functies heeft. Niet valt in te zien waarom met dit fietspad niet aan dat ontwerpprincipe wordt voldaan.

Conclusie zienswijzen

Dit onderdeel uit de zienswijzen leidt niet tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

3. Groenbeleidsplan 2017 (bewoners 1, 2, 5 t/m 8, 12 t/m 19, 21 t/m 25, 29, 30, 47, 49)

3.a] Het ontwerpbestemmingsplan voldoet niet aan het Groenbeleidsplan 2017. Er is niet onderbouwd in hoeverre de doelstellingen van de snelfietsroute verenigbaar zijn met het Groenbeleidsplan. Het realiseren van infrastructuur is binnen een dergelijk gebied in principe niet gewenst. Een uitzondering wordt gemaakt voor projecten met een zwaarwegend maatschappelijk belang, waarvoor geen deugdelijke alternatieven zijn en waarvoor compensatie zal plaatsvinden. De afweging van alternatieven is nooit gemaakt en is niet meegenomen bij de

aanwijzing van de voorkeursroute in het Antea-rapport.

3.b] Niet is onderzocht en aangetoond of er behoefte is aan een extra fietsvoorziening voor beide campussen en voor buurtbewoners. Cijfers daarover zijn niet bekend gemaakt. Naar de bewoners in het gebied wordt niet geluisterd. Het alternatief geeft de bewoners veel minder overlast en is ook beter voor de fietsers.

Het voorgestelde alternatief (door Belangengroep Leefbaar en Wijkvereniging Ooievaarsnest) via de tunnel A2 naar Brinckhorst strak langs de A2 naar campus HTCE is nooit serieus onderzocht. Een motivering voor afwijzing van dit alternatief ontbreekt. De beoogde fietsroute verbindt de campussen van HTCE en De Run niet en bereikt de HTCE niet.

Verzocht wordt de tracévariant te laten onderzoeken door een bureau dat niet met de uitvoering is belast. Ook wordt verzocht de bestemmingsplanprocedure stil te leggen.

Gemeentelijk standpunt

Ad. 3.a] Niet is aangegeven op welk onderdeel het bestemmingsplan met het Groenbeleidsplan 2017 in strijd zou zijn. Wij zijn van mening dat het bestemmingsplan met het Groenbeleidsplan 2017 in overeenstemming is. Zo past het fietspad bijvoorbeeld in de ambitie om het gebruik van niet duurzame energiebronnen te verminderen, waarbij groene routes als stimulans dienen om de fiets te pakken in plaats van de auto. Alsmede in de ambitie om met een netwerk van routes bij te dragen aan het inrichten van routes voor woon-werkverkeer en recreatief gebruik, en het ontwikkelen van recreatieve stad-landverbindingen tussen centrum, stadsparken en buitengebied. De afweging over de alternatieve routes is beschreven in hoofdstuk 2 van deze nota.

Ad. 3.b] Vooropgesteld moet worden dat het hier niet gaat om een extra fietsroute, maar om het opwaarderen van een bestaande fietsroute. Zoals in paragraaf 2.1 van deze nota is toegelicht leidt de groei van de regio tot een toenemende behoefte aan mobiliteit. Het Masterplan Mobiliteit 2050 geeft aan dat wordt ingezet op duurzame en gezonde mobiliteit en het verder ontwikkelen van de betreffende fietsroute is als belangrijke doorfietsroute in het beleid opgenomen. Ook is een prognose opgenomen van het te verwachten aantal fietsers in de toekomst.

Het genoemde alternatief is tijdens het proces met de klankbordgroep uitvoerig onderzocht. Op ruimtelijke aspecten, afstand en haalbaarheid is deze route uiteindelijk niet gekozen. Alle verslagen van deze



bijeenkomsten zijn openbaar en te vinden op onze projectwebsite. De fietsroute die aangelegd gaat worden is de meest directe en korte verbinding tussen De Run (Veldhoven) en de HTCE in Eindhoven.

Conclusie zienswijzen

Dit onderdeel uit de zienswijzen leidt niet tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

4. Voetpadenstructuur (bewoners 1, 2, 3, 5, 9, 10, 16, 17, 18, 21, 26, 27, 28, 29)

4.a] Een nevendoelstelling is de voetpadenstructuur in het natuurgebied te verbeteren. Het gebied tussen de vijver Klotputten en de Dommel tot aan de aansluiting met Hunenborg is smal en kwetsbaar. Er ligt een half verhard voetpad. Vanwege de vele wandelaars wordt door een aantal van hen noodgedwongen gebruik gemaakt van het fietspad op de dijk. Ook worden fiets- en voetpad gebruikt door vissers met aanhangwagens. Hoe gaat de gemeente het gebrek aan ruimte oplossen?

Gemeentelijk standpunt

Ad. 4

De gemeente is niet van mening dat er hier een gebrek aan ruimte is. Om in de drukke perioden met fietsers de wandelaars voldoende ruimte te geven, complementeren we de huidige voetpadenstructuur. Door deze toevoeging hoeven de twee verkeersstromen elkaar niet te raken. Wandelaars mogen altijd gebruik maken van het fietspad, mits dit veilig is.

Het gebruik van het fietspad door vissers met auto's en aanhangwagens is niet toegestaan, zodat dit een kwestie van handhaving betreft en los staat van de beoogde ontwikkeling.

Conclusie zienswijzen

Dit onderdeel uit de zienswijzen leidt niet tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

5. Handhaving (bewoners 1, 2, 3, 5, 9, 10, 15, 21, 24, 25, 49)

5.a] Het deel van de route tussen Klotputten en Dommel wordt aangelegd als onverplicht fietspad, waar brom-snorfietsers en pedelecs niet zijn toegestaan. Voorbij wordt gegaan aan het illegale intensief gebruik van het fietspad door forensen, waar eigenlijk volgens het huidige bestemmingsplan alleen extensief recreatief gebruik is toegestaan. Omdat het een kort gedeelte



van de gehele route betreft is handhaving hierop onmogelijk. Nergens blijkt uit wat de duidelijke regels zijn om overtredingen te voorkomen en goed te kunnen handhaven. Dat betekent dat brom- en snorfietzers en speed pedelecs gebruik zullen maken van het fietspad. Als gevolg daarvan betekent dit geluidsoverlast in het natuurgebied.

5.b] Volgens het verkeerveiligheidsaudit rapport moet met het illegale gebruik van de snelfietsroute rekening worden gehouden. De breedte van 350cm is dan onvoldoende om brommers en pedelecs toe te laten. De gemeente handelt niet netjes richting de bewoners door als “wisselgeld” te willen gebruiken dat speed pedelecs niet worden toegestaan, terwijl op termijn wordt verwacht dat deze wel worden toegestaan.

5.c] De gemeente staat al jaren toe dat het natuurgebied achteruitgaat. In de zomermaanden wordt het als een soort dag-camping gebruikt zonder dat daartegen wordt opgetreden. Ook wordt niet gecontroleerd of gehandhaafd op loslopende honden die een grote bedreiging voor vogels en ander wild vormen. In de bestemmingsvoorschriften is niets terug te vinden over het tegengaan hiervan.

Gemeentelijk standpunt

Ad. 5a] In het geldende bestemmingsplan Buitengebied 2006, zijn de gronden vanaf Hunenborg tot aan de brug over het water bij de HTCE bestemd als ‘Multifunctioneel groen’ met de nadere aanduiding ‘fietspad’. In de doeleindenomschrijving is aangegeven voor welke doeleinden de gronden zijn bestemd. Eén van de genoemde bestemmingsomschrijvingen luidt “Extensief recreatief gebruik”. Dit is één van de diverse gebruiksdoelen die binnen de bestemming is toegelaten. Onverharde fietspaden zijn binnen de bestemming “Multifunctioneel groen” niet uitgesloten, verharde fietspaden in beginsel wel, maar zijn expliciet toegestaan ter plaatse van de aanduiding ‘fietspad’.

Anders dan in de zienswijzen wordt verondersteld, geldt ter plaatse van het als zodanig aangeduide fietspad geen beperking ten aanzien van de wijze waarop dat fietspad wordt gebruikt. Met andere woorden het is op grond van het geldende bestemmingsplan niet verboden om voor woon-werkverkeer van het bestaande fietspad gebruik te maken. Aangezien het fietspad ook na realisering van het bestemmingsplan aangeduid zal blijven met het verkeersbord voor “onverplicht fietspad”, geldt - net als nu - dat bromfietzers en speed pedelecs op dit fietspad niet zijn toegestaan. Dat dit in de praktijk wel gebeurt, betreft een aspect van handhaving van de verkeerswetgeving en staat niet in de weg aan de



toewijzing van de bestemming 'verkeer- verblijfsgebied'.

Ad. 5.b]

Deze veronderstelling is niet juist. We kiezen er nu juist voor de breedte te beperken tot 3,5 meter zodat ook later het fietspad niet geschikt is voor bromfietzers en speedpedelecs. In de laatste verkeersveiligheidsaudit is dan ook het profiel voor het fietspad met een wegbreedte van 3,5 meter ter beoordeling aan het adviesbureau voorgelegd. Er is vanuit huidig beleid geen sprake van dat speed pedelecs worden toegelaten. De reden hiervoor is dat de snelheid niet boven de 25 km/uur mag komen te liggen vanwege de verkeersveiligheid.

Ad. 5.c]

Het geschetste gebruik als dagcamping is op grond van het geldende maar ook dit in procedure zijnde bestemmingsplan niet toegelaten. Het bestemmingsplan beschrijft welk gebruik is toegestaan en sluit daarmee andere gebruiksvormen uit. Dat er van het gebied gebruik wordt gemaakt voor andere doeleinden dan waarvoor het is bestemd, staat in beginsel los van dit in procedure zijnde bestemmingsplan. Mocht deze bewoner een dergelijk strijdig gebruik in de toekomst constateren dan staat het hem of haar vrij de gemeente te verzoeken hiertegen handhavend op te treden.

Conclusie zienswijzen

Dit onderdeel uit de zienswijzen leidt niet tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

6. Ontwikkeling landelijk gebied en duurzame verstedelijking (bewoners 1, 2, 3, 5, 9, 10, 16, 17, 18, 20, 21, 26 t/m 29)

De snelfietsroute trekt extra regionaal woon-werkverkeer en bovenregionaal recreatief fietsverkeer. De overlast voor de natuur zal niet beperkt blijven tot het gebied tussen Hunenborg en de ingang HTCE. Veel fietsers zetten de route voort over het deels onverharde pad vlak langs de Dommel tussen ingang HTCE en Burg. Holstlaan achter de sportvelden, een kwetsbaar gebied. Aan deze gevolgen is geen aandacht besteed. Een motivering waarom een toets aan de ladder voor duurzame verstedelijking achterwege kan blijven ontbreekt.

Gemeentelijk standpunt

Ad. 6 De beschreven route over het onverharde pad langs de Dommel tussen ingang HTCE en Burg. Holstlaan achter de sportvelden bestaat ook in de huidige situatie en kan ook op dit moment al worden gebruikt.



De verbreding van het fietspad in het park zal naar onze mening daarom geen effect hebben op het gebruik van het onverharde pad.

Het begrip stedelijke ontwikkeling is opgenomen in artikel 1.1.1, lid 1, onder i van het Besluit ruimtelijke ordening en houdt in:

”stedelijke ontwikkeling: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen”.

Volgens de Nota van Toelichting worden onder "andere stedelijke voorzieningen" als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Bro, verstaan: accommodaties voor onderwijs, zorg, cultuur, bestuur en indoorsport en leisure. Het fietspad als zodanig valt daar niet onder. Het begrip stedelijke ontwikkeling is in de loop der jaren verder in de jurisprudentie ingevuld, maar een fietspad als het onderhavige kan ook mede gelet op de jurisprudentie daar niet toe worden gerekend. Nu geen sprake is van een stedelijke ontwikkeling kan ook de ladder voor duurzame verstedelijking niet worden doorlopen, aangezien voor de toepassing daarvan sprake moet zijn van een stedelijke ontwikkeling.

Conclusie zienswijzen

Dit onderdeel uit de zienswijzen leidt niet tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

7. Natuurnetwerk Brabant (bewoners 1, 6, 7, 8, 14, 15, 19, 20, 21, 24, 25, 36, 37, 40, 49)

7.a] Volgens de toelichting (par. 3.2.1) wordt het fietspad aangelegd door een deel van het Natuur Netwerk Brabant. De fietsroute doorkruist op diverse plaatsen het NNB.

Een grote toevloed van snelfietsers veroorzaakt niet alleen extra geluid en verstorende bewegingssnelheden van fietsers, maar ook bijkomende verschijnselen als weggeworpen bekers en voedselresten. Ook de extra verharding van het wegdek en de productie van kunstlicht zijn slecht voor de natuur. Een drukke snelfietsroute van bijna 1 km op een verhoging van 45cm met aan weerszijden een afstand van minder dan 10m tot NNB-gebieden geeft een grote verstoring voor overstekende dieren.

7.b] Het argument dat als gevolg van de verbreding van het fietspad de extensieve recreatieve mogelijkheden van het gebied verbeteren, is niet juist omdat het gebied slechts geschikt is voor ‘beperkte’ extensieve recreatieve mogelijkheden.

Dat het fietspad dat over een EVZ loopt in de huidige situatie in strijd met de bestemming wordt gebruikt, kan niet worden



aangegrepen om een breder fietspad te rechtvaardigen.

7.c] De T profielen voor het maken van de 45 cm hoge verticale wanden steken nog een stuk buiten het plangebied van 550cm breed. Omgerekend betekent dit dat er nog 300m² natuur wordt aangetast buiten het plangebied van het fietspad.

Gemeentelijk standpunt

Ad. 7.a] In par. 4.7.1 van de toelichting is het volgende opgenomen.

“Het beoogde fietspad gaat met een (al bestaande) fietsbrug over een NNB-gebied (De Dommel). Het projectgebied is wel omsloten door delen van het NNB. Dit betreft de Recreatieplas Hanevoet, De Dommel en de daaromheen gelegen terreinen. Delen van het NNB-gebied bevinden zich tot ongeveer één meter ten zuiden van het fietspad en (in de aanloop richting en) onder de bestaande (en beoogde) fietsbrug.”

Het bestemmingsplan ligt voor het overige niet in een NNB-gebied.

Wat betreft het effect op de natuur, daar is onderzoek naar gedaan in de natuurtoets en de aanvullende onderzoeken. Ons is niet gebleken dat deze onderzoeken niet juist zijn uitgevoerd of lacunes vertonen, zodat we van mening zijn dat op basis van deze onderzoeken en de daaruit voortvloeiende maatregelen het bestemmingsplan kan worden uitgevoerd zonder onevenredige gevolgen voor de natuur.

Ad. 7.b] Dat het gebied slechts geschikt zou zijn voor ‘beperkte’ extensieve recreatie is een subjectieve invulling van de extensieve recreatieve mogelijkheden van het gebied. Ook in het geldende bestemmingsplan dat onderdeel uitmaakt van het Omgevingsplan, waar het huidige fietspad in ligt en dat dus voor het overgrote deel van kracht blijft binnen het Omgevingsplan, is geen beperking gesteld aan het extensief recreatieve medegebruik.

De stelling dat het fietspad dat over een ecologische verbindingszone (EVZ) loopt in de huidige situatie in strijd met de bestemming wordt gebruikt is niet juist. In de huidige situatie is de EVZ namelijk niet in het vigerende bestemmingsplan opgenomen, zodat er om die reden al geen sprake kan zijn van strijd met de bestemming. In dit bestemmingsplan wordt de EVZ juist wel opgenomen in het bestemmingsplan. Daarbij is aan de EVZ een zogenaamde dubbelbestemming toegekend, die het gebruik ten behoeve van andere bestemmingen die ook aan deze gronden zijn toegekend niet uitsluit.

Ad. 7.c] Zoals uit onderstaande afbeelding blijkt worden aan de zijanten van het T-profiel aan één zijde ingegraven en aan de andere zijde met grond bedekt. Op deze grond wordt de bestaande berm en begroeiing



Het standpunt dat de beoogde verbreding en verlegging van het fietspad in strijd is met het bestemmingsplan Buitengebied 2006 delen wij wel. Dat vormt dan ook de aanleiding het bestemmingsplan Fietspad HTCE - De Run in procedure te brengen.

Niet eens zijn we het echter met de stelling dat het bestemmingsplan Fietspad HTCE - De Run in strijd is met beleidsplannen. Het bestemmingsplan past namelijk binnen de door de gemeente gehanteerde kaders zoals o.a. neergelegd in het Masterplan Mobiliteit 2050 en de Omgevingsvisie Eindhoven. Zoals eerder aangegeven zijn de gevolgen voor het gebied aan de hand van de uitgevoerde natuurtoetsen in kaart gebracht (zie de reactie op onderdeel 7).

Conclusie zienswijzen

Dit onderdeel uit de zienswijzen leidt niet tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

9. Afstemming met provincie (bewoners 25, 40, 49)

Ten onrechte doet de gemeente het voorkomen alsof het om een kleine wijziging gaat. Het fietspad is bestemd is voor extensief recreatief gebruik en wordt een drukke regionale snelfietsroute. De uitleg laat niet zien dat wordt voldaan aan artikel 3.32 (landschappelijke waarden in de Groenblauwe mantel). Met een fietspad op een 5,5m brede constructie kan onmogelijk worden voldaan aan de regels van dit artikel. Er heeft geen volledige afstemming met de provincie plaatsgevonden. Omdat de route deels over NNB-gebied loopt zullen er additionele eisen van de provincie zijn die nog niet in kaart zijn gebracht.

Van kwaliteitsverbetering van het landschap zoals artikel 3.9 IOV voorschrijft is geen sprake. Een snelfietsroute op een te verhogen waterkering van 5,5 m breed met een verticale wand van 45 cm boven de bestaande waterkering met verlichting over bijna 1km lengte langs de Dommel geeft onvermijdelijk een grote verstoring van het landschap en voldoet niet aan artikel 3.32 loV. Het hoogteverschil maakt het bovendien ondoenlijk om even te stoppen met de fiets en van het pad af te gaan om te recreëren.

Gemeentelijk standpunt

ad. 9 De opvatting dat het bestaande fietspad alleen is bestemd voor extensief recreatief gebruik, is niet juist. In het bestaande bestemmingsplan is het bestaande fietspad gelegen binnen de bestemming Multifunctioneel groen.



De gronden behorende tot deze bestemming zijn onder meer aangewezen voor extensief recreatief medegebruik. Daarnaast is in de doeleindenomschrijving als apart doel opgenomen dat de gronden ter plaatse van de aanduiding 'fietspad' in ieder geval zijn aangewezen voor een verhard fietspad. Dit fietspad kan dan tevens ook worden gebruikt ten behoeve van extensief recreatief medegebruik, maar het gebruik daarvan is daar niet toe beperkt. Het is dus ook gewoon een fietspad dat voor woon-werkverkeer mag worden gebruikt.

Ook het gebruik van het te verbreden fietspad mag gebruikt blijven worden ten behoeve van extensief recreatief medegebruik.

Wat betreft het gedeelte van het fietspad dat over NNB-gebied van de provincie loopt, heeft afstemming met de provincie plaats gevonden en is door de provincie akkoord bevonden. Van strijd met artikel 3.32 loV is dan ook geen sprake. Het hoogteverschil geldt niet voor het gehele fietspad, maar over een lengte van ongeveer 450 meter. Daarnaast is voldoende mogelijkheid om te stoppen met de fiets om van het park te genieten.

Conclusie zienswijzen

Dit onderdeel uit de zienswijzen leidt niet tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

10. Alternatieve fietsroute (bewoner 1)

Onduidelijk is wat de gemeente onder 'secundaire fietsroute' verstaat.

Gemeentelijk standpunt

ad. 10 De term 'secundaire fietsroute' is afkomstig uit de visie "Eindhoven op Weg 2013". In 2022 is de visie Eindhoven op Weg geactualiseerd. Het onderscheid tussen 'primaire' en 'secundaire fietsroutes' komt daar niet meer in voor. Zowel de primaire en secundaire routes worden in de geactualiseerde visie aangeduid als behorend tot het 'fietsnetwerk'. De passage in de toelichting is aangepast aan de geactualiseerde visie.

Conclusie zienswijzen

Dit onderdeel uit de zienswijzen leidt niet tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

11. Fietspad en vervolgaansluitingen over NNB en EVZ **(bewoners 1, 4, 7, 8, 11, 12, 13, 15, 20, 30 t/m 48, 50, 51)**

Het geplande fietspad en zeker de vervolgaansluitingen gaan over NNB en EVZ. De fietsroute kruist gebieden van het NNB en vormt een barrière tussen het NNB-gebied en de Hanevoetvijver

en het gebied langs de voor vogels die van en naar de vijvers en de Dommel verplaatsen.

De suggestie wordt gewekt dat het een park is, maar het is een natuurgebied dat onderdeel is van NNB en een EVZ. De aanleg van het fietspad is in strijd met het Groenbeleidsplan. Het 'Nee, tenzij' principe moet worden toegepast.

Ook in de provinciale verordening staat dat in bestaand stedelijk gebied de natuur tot 50 meter rond de Dommel beschermd en versterkt moet worden. De snelfietsroute komt op plaatsen op nog geen 3 m van de Dommel te liggen en zal de migratiefunctie van de EVZ vernietigen. Dat is strijdig met de regels rondom NNB.

Gemeentelijk standpunt

Ad. 11 Het NNB-gebied ligt ten noorden en zuiden van het plangebied. Voor een beperkte strook wordt als gevolg van de verbreding van het fietspad met de aanpassing van het talud het NNB-gebied geraakt. Hierover heeft overleg met de provincie plaatsgevonden en zij zijn akkoord met de aanleg.

Daarnaast hebben we in het kader van het wettelijk vooroverleg het concept-ontwerpbestemmingsplan voor reactie voorgelegd aan de Provincie. De Provincie heeft ons bij schrijven van 5 oktober 2023 laten weten dat zij het plan hebben bekeken aan de hand van de provinciale belangen zoals die zijn verwoord in de Brabantse Omgevingsvisie en de Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant (IOV) en dat het plan in overeenstemming is met de provinciale belangen.

Conclusie zienswijzen

Dit onderdeel uit de zienswijzen leidt niet tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

12. Waterberging (bewoners 1 t/m 5, 7, 8, 12, 19, 20, 21, 22)

Wat de gevolgen zijn van de aanleg van ca. 800m³ berging langs het fietspad is niet onderzocht. Het gaat om een fietspad op een 45cm verhoogd plateau van 5,5 m breed met aan beide zijden van het fietspad een meter brede zandvulling als waterberging. Een dergelijk plateau over bijna 1km kan niet als kwaliteitsverbetering van het landschap worden gezien.

Gemeentelijk standpunt

Ad. 12

Vanwege de aanleg van extra verharding moet er extra water worden opgevangen. Dit is op basis van de watertoets berekend op 800m³. In de bermen van het fietspad wordt dit door middel van zandvulling



opgelost. Ook is er een berekening gemaakt voor de waterkerende functie van de dijk, waarmee de stabiliteit van de dijk bij hoog water is geborgd. Het aanleggen van een gedeelte van het fietspad op een verhoogd dijklichaam is op verzoek van en in overleg met het waterschap De Dommel tot stand gekomen.

Conclusie zienswijzen

Dit onderdeel uit de zienswijzen leidt niet tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

13. Financiële aspecten (bewoners 1, 2, 3, 5, 21, 22, 25)

Een onderbouwing van kosten en baten en wijze van financieren is niet gegeven. Er is geen rekening gehouden met gestegen aannemingskosten en met de onvoorziene kosten van verhoging en verbreding van de dijk waarover het fietspad is gepland, de extra kosten voor de waterberging, de extra kosten voor de herstructurering van de voetpaden en daarmee samenhangende kap en natuuraanpassing.

Verder is geen rekening gehouden met kosten vanwege bezwaar- en rechtbankprocedures en de uren van ambtenaren die samenhangen met het fietsproject de uitvoering daarvan en advieskosten van externe adviseurs.

Gemeentelijk standpunt

Ad. 13

Voor de realisatie van de fietsroute is een sluitende begroting opgesteld. Alle kosten worden gedekt door bijdragen van de gemeente Eindhoven samen met de provincie Noord-Brabant, het Waterschap De Dommel en de samenwerkende partijen in maatregelenpakket De Run. Hieronder ligt een afspraak tot het uitvoeren van het maatregelenpakket. Het Waterschap De Dommel is sinds een jaar betrokken bij dit project. Ook zal zij financieel een bijdrage doen voor de verhoging van de waterkering waar het fietspad op ligt. Alle kosten die in dit project zitten, zijn in beeld. Dit is inclusief alle genoemde kosten. Het project is daarmee dan ook economisch uitvoerbaar.

Conclusie zienswijzen

Dit onderdeel uit de zienswijzen leidt niet tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

14. Het participatieproces (bewoners 1, 2, 3, 5, 11, 13 t/m 18, 21, 22, 25 t/m 44, 46, 47, 48, 50, 51)

14.a] De gemeente heeft zich niet gehouden aan de regels uit de

Verordening Samenspraak en Inspraak Gemeente Eindhoven en niet aan de Verordening inwonersparticipatie van december 2023. Van samenspraak is geen sprake. Het participatieproces is mislukt.

14.b] Door Antea is het rapport “Verkenning snelfietsroute De Run – HTCE” van 8-10-2018 opgesteld. Dit rapport bevat alleen kwalitatieve beoordelingsaspecten die niet te toetsen vallen. Het aspect dat omwonenden mogelijk in hun belangen geschaad zouden worden is daar niet in meegenomen. Het rapport bevat ernstige tekortkomingen. In het rapport is naar de gewenste uitkomst toegewerkt. De gemeente heeft sinds 5-11-2018 gekozen voor de voorkeursroute en lijdt sindsdien aan tunnelvisie, ondanks protesten van belanghebbenden burgers. De gemeente gaat blind af op het rapport van Antea, waarbij geen aandacht is besteed aan het rapport van prof. M. Berenos en ir. P. Verscharen met 26 punten van kritiek.

14.c] De gemeenteraad is op 13-11-2018 via een RIB geïnformeerd dat het voorkeurstracé is vastgesteld op basis van het Antea-rapport. Op 11-12-2018 is de gemeenteraad via een RIB geïnformeerd dat het project van de snelfietsroute onderdeel uitmaakt van het maatregelenpakket bereikbaarheid De Run. Pas in april 2019 worden bewoners geïnformeerd over de gekozen route. Eind 2020 wordt besloten een “participatietraject” te starten tussen gemeente en bewoners met een klankbordgroep. De gemeente stelt bij het besluit voor de tracékeuze van 8-11-2022 dat verkeersveiligheid en natuurwaarden nog zouden worden getoetst. Eerst op 28 augustus 2023 vindt een eindanalyse plaats, daarin staan de nodige onduidelijkheden en onzekerheden over de gevolgen en nog te nemen maatregelen voor ecologie en natuur. Nergens zijn bewijzen dat met mitigerende maatregelen de ecologie wordt gehandhaafd c.q. versterkt.

14.d] De klankbordgroep die in het leven werd gesteld, werd geleid door een persoon die werkzaam was bij Royal Haskoning BV en ook eerder betrokken was bij de snelfietsroute door Veldhoven. Deze persoon was niet onpartijdig, maar gaf er blijk van de voorkeursroute te willen goedpraten. Door hem is systematisch naar de voorkeursroute toegewerkt. Gaandeweg het proces bleek de klankbordgroep van status te zijn veranderd in ‘adviesorgaan’ met goedvinden van wethouder M. List, dit is in strijd met de zorgvuldigheidseisen van de Awb.



14.e] Het traject voldeed volgens de gemeentelijke ombudsman niet aan 4 van de 8 uitgangspunten uit de Verordening Samenspraak & Inspraak. Ondanks die uitkomst heeft de gemeenteraad vastgehouden aan de uitkomst van de klankbordgroep. Er hadden deskundigen in de klankbordgroep moeten zitten. Nu dat niet het geval was, is dat gezien de opdracht in strijd met de Awb. Via raadsinformatiebrieven gaat er foutieve c.q. gekleurde informatie naar de raad, wat een ernstig vergrijp is tegen de Behoorlijkheidswijzer.

14.f] Hoofdstuk 9.3 en bijlage 8 van de toelichting bevatten onjuiste informatie en voldoen niet aan artikel 3.1.6, lid 1, sub e Bro.

14.g] De gemeente vermeldt niet dat er een procedure is gestart bij de rechtbank tegen het besluit over de definitieve tracékeuze. Dit besluit van 23-11-2023 is bij de gemeente intern genomen, maar had vanwege de rechtsgevolgen en de daarbij behorende rechtsbescherming van burgers gepubliceerd moeten worden met de vermelding van de mogelijkheid van bezwaar en beroep. Niet alleen de normen voor een zorgvuldig participatieproces maar zelfs de essentiële vereisten van rechtsbescherming van burgers zijn veronachtzaamd en overtreden.

Gemeentelijk standpunt

Ad. 14.a]

De Verordening inwonersparticipatie is op onderhavige procedure niet van toepassing. Deze verordening is vastgesteld op 11 december 2023, en op 1-1-2024 in werking getreden, ruim nadat het ontwerpbestemmingsplan al was voorbereid en de participatie daarvoor op basis van de Verordening Samenspraak en Inspraak al was doorlopen. Wat betreft de wijze waarop het proces is doorlopen wordt verwezen naar hoofdstuk 2 van deze nota, waarin dit onderwerp uitvoerig is besproken.

Ad. 14.b]

In reactie op dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar hoofdstuk 2 waarin is ingegaan op de onderwerpen participatie en de klankbordgroep. Het na de rapportage van Antea uitgevoerde proces bevat een zorgvuldige integrale afweging. Daarnaast zijn alle reacties die tijdens het ontwerpproces van de fietsroute zijn ontvangen opgenomen in de [Rapportage samenspraak fietsroute De Run - HTCE](#)

Ad. 14.c] In de natuurtoets WNB en het nader onderzoek WNB en het extra natuurwaardenonderzoek, opgesteld door Antea, zijn alle



mitigerende en natuurversterkende maatregelen gerapporteerd. Deze maatregelen zijn verwerkt in het groenplan van het definitief ontwerp en ook in het activiteitenplan ten behoeve van de ontheffingsaanvraag op grond van de Wet natuurbescherming. Deze rapporten zijn te vinden op de projectwebsite en zijn ook opgenomen als bijlagen bij de toelichting. De onderzoeken zijn erop gericht aannemelijk te maken dat als gevolg van de planontwikkeling geen onevenredig negatieve effecten voor de natuur te verwachten zijn, eventuele negatieve effecten als gevolg van mitigerende maatregelen gecompenseerd kunnen worden en op voorhand maatregelen te benoemen die de natuur in het gebied verder versterken. Deze onderzoeken en de uitwerking naar de maatregelen hebben in nauwe samenwerking met deskundigen van TGE plaats gevonden.

Ad. 14.d]

Deze klacht is aan de orde gesteld bij de gemeentelijke Ombudscommissie. Vanwege het feit dat de klacht niet gebaseerd was op eigen waarnemingen en niet nader onderbouwd was heeft de Ombudscommissie zich onthouden van het geven van een oordeel over deze klacht. Vanuit de gemeente is daarbij aangegeven dat de betreffende externe consultant begin 2020 is ingehuurd als adviseur op het gebied van fietsroutes en fietsbeleid. De Gemeente heeft hem de rol van procesbegeleider van de klankbordgroep toebedeeld. De vraagstelling en onderzoeksgebied die zijn geformuleerd hebben het vertrekpunt voor het advies van RHDHV bepaald. Bij de projecten in Eindhoven en Veldhoven hebben beide gemeenten ieder hun eigen vraagstelling en onderzoeksgebied geformuleerd. Deze projecten zijn dus ook verschillend door RHDHV benaderd. De gemeente Eindhoven heeft uiteindelijk haar eigen besluit genomen.

Ad. 14.e] In hoofdstuk 2 onder paragraaf 2.2.3 van deze nota is hier al op ingegaan. Dat er foutieve en/of gekleurde informatie via de Raadsinformatiebrieven met de raad is gedeeld, is naar onze mening niet juist.

Ad. 14.f] We zijn van mening dat de verstrekte informatie in hoofdstuk 9.3 en het participatieverslag (bijlage 11 van de toelichting) op juiste wijze zijn weergegeven en in overeenstemming is met artikel 3.1.6, lid 1 onder e, van het Bro.

Ad. 14.g] Op het ingestelde verzoek om voorlopige voorziening heeft de voorzieningenrechter bij uitspraak van 14 maart 2024 uitspraak gedaan waarbij ook uitspraak op het beroep in hoofdzaak is gedaan. Het college was namelijk van mening dat het besluit om de definitieve tracékeuze geen besluit was waar bezwaar en/of beroep tegen opstond.



Het bezwaar hiertegen was door het college niet-ontvankelijk verklaard. De Voorzieningenrechter is tot de conclusie gekomen dat die beslissing correct was en heeft het verzoek om voorlopige voorziening afgewezen en het beroep ongegrond verklaard.

Conclusie zienswijzen

Dit onderdeel uit de zienswijzen leidt niet tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

15. Argumenten niet steekhoudend (bewoners 1, 4, 6 t/m 10, 12, 15, 20, 21, 22, 24 t/m 48, 50, 51)

15.a] Hoofdstuk 9.3 vermijdt het oorspronkelijke uitgangspunt nl. dat de route “schakel in de regionale snelfietsroutes” moet worden. De gebruikte argumenten zijn niet steekhoudend:

- een verbeterde bereikbaarheid tussen deze beide campussen. Dit is een onzinnig argument. De gemeente heeft zelf enige tijd geleden op haar website gemeld, dat er weinig fietsers zijn die starten op de HTCE en dan met eindbestemming naar bedrijven op De Run rijden of omgekeerd;
- Er is geen getalsmatige onderbouwing van de betreffende aantallen fietsers gegeven;
- Tussenliggende woongebieden zijn er niet op de route. Een getalsmatige onderbouwing om hoeveel fietsers van tussenliggende woongebieden het gaat, ontbreekt.
- Sterker nog, de bewoners van dit gebied willen het huidige extensieve recreatieve medegebruik van het fietspad in de natuur handhaven en hiervoor strijden tot op het hoogste rechtelijke niveau.
- De argumentatie vermijdt volledig het doel van de route waarvoor provincie en rijk subsidie verlenen via het Maatregelenpakket bereikbaarheid De Run, namelijk dat de route moet dienen als schakel in regionale snelfietsroutes.

15.b] De gemeente heeft het besluit niet zorgvuldig voorbereid en niet deugdelijk gemotiveerd.

15.c] Een dergelijke fietsroute brengt bezwaren met zich, zoals verkeersveiligheid voor zowel fietsers als voetgangers door dwarsverkeer en uitritten, maar ook de verminderde toegankelijkheid van het parkje tussen Hanevoetvijver en de Dommel voor wijkbewoners.



Gemeentelijk standpunt

Ad. 15.a]

Hoofdstuk 9.3 uit de toelichting handelt over de doorlopen samenspraak procedure. De argumenten die tot de keuze voor de fietsroute hebben geleid, staan daarin niet centraal. Dat besluit is in een eerder stadium genomen. Centraal staat in het kader van de bestemmingsplanprocedure of het bestaande fietspad verbreed en voor een gedeelte verhoogd mag worden aangelegd, waarbij vanwege veiligheidsaspecten het pad op enkele plaatsen een iets gewijzigd verloop krijgt, en of dat gelet op het belang van een goede ruimtelijke ordening een aanvaardbaar plan betreft. Het huidige extensief recreatieve gebruik van het fietspad blijft ook mogelijk onder dit bestemmingsplan. Het fietspad krijgt de bestemming 'verkeer-verblijfsgebied', waardoor het zowel voor woon-werkverkeer, als recreatief fietsverkeer kan worden gebruikt.

Ad. 15.b]

We zijn van mening dat het besluit om tot de routekeuze te komen, en ook het besluit om tot vaststelling van het bestemmingsplan te komen zorgvuldig is voorbereid en deugdelijk gemotiveerd. Wij verwijzen hiervoor naar hoofdstuk 2.1.

Ad. 15.c]

Dit bezwaar lijkt zich met name te richten tegen dat onderdeel van de fietsroute dat in het bestemmingsplan 'Gestel buiten de ring 2020' al als passend wordt beschouwd en waarvoor de herinrichting van dat gedeelte van de fietsroute als fietsstraat al vrijwel in zijn geheel is uitgevoerd. Het betreffende gedeelte van de fietsroute is uit de verbeelding van onderhavig bestemmingsplan verwijderd, vanwege het feit dat bij het definitieve ontwerp is gebleken dat de fietsroute niet ten koste hoeft te gaan van een stukje groen in het bestemmingsplan Gestel buiten de ring 2020. Wij zijn van mening dat wat betreft verkeersveiligheid de nieuwe fietsroute voldoet aan de daaraan te stellen eisen. Diverse verkeersveiligheidsanalyses zijn daartoe uitgevoerd.

Conclusie zienswijzen

Dit onderdeel uit de zienswijzen leidt niet tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

16. Natuurwaardenonderzoek (bewoners 4, 6, 7, 8, 11 t/m 15, 19 t/m 22, 24, 25, 30 t/m 40, 42 t/m 51)

Het natuurwaardenonderzoek is niet volledig en bevat onwaarheden. Het hoge talud en het verflauwen daarvan zou ecologie ten goede



komen, terwijl elders staat dat het talud al op verschillende plaatsen flauw is en dus geen mitigerende maatregel betreft. De onderzoekers gaan in het rapport uit van verbreding van een fietspad voor recreatief gebruik en dus niet over grote aantallen fietsers voor woon-werkverkeer. Aan het rapport mogen dus geen conclusies worden verbonden. Een toets of de ecologie versterkt kan worden met een optelsom van alle positieve en negatieve aspecten ontbreekt. Niet is onderzocht wat de invloed op de natuur is als het aantal fietsbewegingen enorm toeneemt. Niet wordt aangegeven of aan alle voorwaarden voldaan kan worden. De onderzoeken zijn nog niet afgerond waardoor niet alle benodigde informatie beschikbaar is om een beslissing te nemen.

Niet bekend is hoe is getoetst of de mitigerende maatregelen voldoende zijn. Ook wordt geen afweging gemaakt ten opzichte van schade die wordt aangericht aan dit natuurgebied. De fietsroute levert lichtverstoring op. Verlichting geeft te allen tijde een verslechterde situatie van de ecologie.

Verwezen wordt naar een bijlage n.a.v. het natuurwaardenonderzoek en het extra terreinbezoek waarbij maatregelen met de gemeente en TGE zijn besproken. Niet duidelijk is welke bijlage wordt bedoeld.

Gemeentelijk standpunt

Ad. 16 Uit de reactie wordt niet duidelijk waarom het natuurwaardenonderzoek niet volledig is noch welke onwaarheden het bevat. Uit de diverse onderzoeken die ten behoeve van de natuur zijn uitgevoerd, kan niet worden afgeleid dat de onderzoekers zijn uitgegaan van een fietspadverbreding voor recreatief gebruik. Uit de onderzoeken blijkt juist dat de verbreding van het fietspad zelf wordt gezien als een ruimtelijke ontwikkeling als gevolg waarvan rekening gehouden dient te worden met beschermde planten- en diersoorten en beschermde gebieden. Of het fietspad recreatief en/of voor woon-werkverkeer kan worden gebruikt, kan daarbij in het midden worden gelaten. Het laatste onderzoek heeft plaatsgevonden in augustus 2023, daarmee zijn alle benodigde onderzoeken uitgevoerd.

Daarmee is ook bekend dat als gevolg van de uitvoering van dit plan bij inachtneming van de aanbevelingen voor de mitigerende maatregelen geen onevenredige gevolgen voor de natuur te verwachten zijn. Voor enkele soorten is een ontheffing vereist van de Provincie Noord-Brabant. Gelet op de mitigerende maatregelen die daarvoor kunnen worden uitgevoerd, is de verwachting dat de vereiste ontheffing kan worden verleend. Een activiteitenplan ten behoeve van de ontheffing is samen met de ontheffingsaanvraag bij de provincie ingediend.



Of de voorgestelde mitigerende maatregelen in het kader van de ontheffing op grond van de Wet natuurbescherming voldoende zijn, is ter beoordeling van het bevoegd gezag gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant.

Ten aanzien van de genoemde bijlage gaat het om de bijlage 'Mitigerende en versterkende maatregelen Fietsroute De Run-HTCE' bij de Raadsinformatiebrief van 8 november 2022.

Conclusie zienswijzen

Dit onderdeel uit de zienswijzen leidt niet tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

17. De Bomen Effect Analyse (bewoners 11, 25, 49)

Naast de bomen die gekapt moeten worden zullen veel bomen uitvallen. Het verdwijnen van enorme treurwilgen kan niet gecompenseerd worden op een andere plek omdat het niet dezelfde waarde voor het natuurgebied kan opleveren. Het rapport is onvolledig omdat het effect van de opnieuw in te richten wandelpaden niet is opgenomen in het onderzoek. Veel bomen sneuvelen als gevolg van de werkzaamheden. Nergens blijkt of en in welke mate de adviezen uit de BEA bij uitvoering van de werkzaamheden worden toegepast. De BEA laat in de opgenomen plattegronden recente aanpassingen van de route niet zien.

Gemeentelijk standpunt

Ad. 17

Het aantal bomen dat ten behoeve van de uitvoering van het bestemmingsplan gekapt dient te worden bedraagt 9. Dit aantal wordt met 17 bomen in ruime mate gecompenseerd binnen het park. Zoals in de BEA beschreven worden de twee treurwilgen niet gekapt. Om alle bomen die behouden kunnen worden te beschermen wordt er een werkprotocol boombescherming opgesteld en wordt de uitvoering begeleid door een ecooloog. Alle adviezen uit BEA van 2023 (Cobra sjabloon (eindhoven.nl)), die zijn opgesteld naar aanleiding van het laatste definitieve ontwerp, worden in dit werkprotocol verwerkt. Het college heeft de BEA met de bijbehorende adviezen ten aanzien van de te treffen beschermingsmaatregelen juist laten opstellen, omdat de gemeente het behoud van groen en de daarmee gepaard gaande natuurwaarden zeer belangrijk acht en zich daartoe ook zal inspannen om met inachtneming van die adviezen het project te gaan verwezenlijken.

Wat betreft de nog aan te leggen wandelpaden geldt, dat het gaat om onverharde wandelpaden die niet ten koste van bomen zullen gaan. De



uitvoering daarvan maakt overigens geen deel uit van dit bestemmingsplan, aangezien die werkzaamheden als passend binnen het bestemmingsplan Gestel buiten de ring 2020 worden gezien.

Conclusie zienswijzen

Dit onderdeel uit de zienswijzen leidt niet tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

18. Verkeersveiligheid (bewoners 4, 6, 7, 8, 12 t/m 16, 18 t/m 22, 24 t/m 30, 33 t/m 40, 42 t/m 51)

Nergens in de toelichting is iets terug te vinden wat de toekomstige aantallen fietsers per uur zullen zijn op het fietspad langs de Dommel. De gemeente verzuimd de verwachte toekomstige aantallen fietsers per uur in de spits te noemen. Alleen het aantal van 4200 op de Ulenpas wordt genoemd. Deze zijn te laag ingeschat en niet volgens CROW-richtlijnen bepaald. Een telling uit juni 2023 laat zien dat op diverse dagen al meer dan 4500 fietsers per etmaal voorbijkomen. Mogelijk is dit hogere getal veroorzaakt door een tijdelijke omleiding, maar dat geeft aan dat de aantallen van de gemeente te laag zijn ingeschat.

De gemeente heeft geen onderzoek gedaan naar de oorspronkelijke herkomst en bestemmingen van fietsers. Er is geen personenvervoersvraag tussen HTCE en bedrijventerrein De Run. Het heeft dan geen zin om het te hebben over de fietsbereikbaarheid. Het fietspad is met 3,5 m te smal volgens de landelijke richtlijnen van het CROW en de kans op gevaarlijke situaties is daarbij zeer groot. Het fietspad wordt plaatselijk versmald tot 3,5 meter om bomen te kunnen behouden. Het pad moet zeker 5,5 m breed worden op basis van de berekende toekomstige aantallen fietsers. Doordat het fietspad op een verhoging met 45 cm van de dijk komt te liggen, loopt een fietser die van het pad raakt ernstig gevaar volgens het verkeersveiligheidsaudit-rapport. Het plan is strijdig met de duurzaam veilig principes uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.

De groenstrook in Hunenborg wordt aangetast t.b.v. het snelfietspad. Dit betekent maximale verkeersonveiligheid door kruisingen en uitritten. De fietsroute loopt deels over fietspaden maar ook over Hunenborg en Ulenpas. Dit zijn woonstraten waar ook auto's rijden. Over een fietspad mogen geen auto's rijden. Fietsstraten zijn in het geldende bestemmingsplan niet toegestaan.



De brug over de Dommel en de oversteek van de ringweg op de HTCE zijn buiten het ontwerp gehouden m.b.t. verkeergevaar. Aan de doelstelling om HTCE veilig bereikbaar te maken wordt niet voldaan.

Gemeentelijk standpunt

Ad. 18

Wat betreft de fietsroute over Hunenborg geldt dat wij van mening zijn dat de fietsroute past binnen het voor dat gedeelte geldende bestemmingsplan 'Gestel buiten de ring 2020'. Aanvankelijk leek een deel van het fietspad op een stukje van de groenbestemming aan Hunenborg gesitueerd te moeten gaan worden, wat ten koste zou gaan van een boom. Inmiddels is gebleken dat het gedeelte van de route over Hunenborg niet op de groenbestemming komt te liggen, maar volledig past binnen de strook van de bestemming 'Verkeer-verblijfsgebied' en daarmee de boom ter plaatse behouden kan blijven. De groenstrook aan Hunenborg blijft daarmee intact. Gelet hierop wordt de verbeelding van het bestemmingsplan aangepast, door het gedeelte van de fietsroute over Hunenborg uit het bestemmingsplan te halen.

Aan deze nota is als bijlage toegevoegd het memo "aantallen fietsers en prognose". Dit memo staat al geruime tijd op de projectwebsite van de gemeente. Hieruit blijkt het verwachte aantal fietsers ter hoogte van het plangebied per werkdag 1815 bedraagt. In het jaar 2030 wordt gerekend op een totaal aantal fietsers per werkdag langs de Dommel van 2465. Op grond van fietstellingen ligt het aantal fietsers tijdens spitsuur op 15-18% van het totaal aantal. Uitgaande van 18% betekent dat dat tijdens spitsuur ca. 444 fietsers per uur. Het fietspad langs de Dommel is met 3,5 meter breedte geschikt om op een veilige manier ca. 600 fietsers per uur te kunnen verwerken.

Op de fietsroute zijn diverse verkeersveiligheidsaudits uitgevoerd. Als gevolg van de laatste audit is het advies overgenomen om het hoogteverschil voor de fietser zo aan te leggen dat dit ook duidelijk is voor de fietser. Dit wordt gedaan door het fietspad te begrenzen met boomstammen in de bermen naast het fietspad. Daarmee wordt op een natuurlijke manier duidelijk gemaakt dat er een hoogteverschil ligt achter de boomstammen.

De brug over de Dommel en de oversteek van de ringweg op de HTCE worden niet gewijzigd en zijn goed aangesloten op deze fietsroute. Dit valt buiten het plangebied van dit bestemmingsplan. Overigens liggen deze locaties op grondgebied van de HTCE, waardoor de gemeente niet over de weginrichting gaat.



Conclusie zienswijzen

Dit onderdeel uit de zienswijzen leidt niet tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

19. Omgevingsvisie 2020 (bewoner 25)

Er wordt verwezen naar de omgevingsvisie 2020 maar er is niet vermeld dat op grond van deze visie in dit gebied geen nieuwe stedelijke functies toegestaan mogen worden. Ten onrechte is de huidige fietsroute die in de omgevingsvisie is aangewezen als 'secundaire fietsroute' aangewezen als snelfietsroute. Volgens de visie is het plan een aansluiting te maken naar het zuidwesten naar de onderdoorgang bij de Hogt. Hierdoor wordt het natuurgebied verder aangetast, als gevolg van de keuze voor deze route.

Het beleid is voor dit gebied gericht op rust en duisternis. Uitgangspunt is geen verlichting. Een drukke regionale snelfietsroute met verlichting kan hier dus niet.

Gemeentelijk standpunt

Ad. 19

De verbreding van het bestaande fietspad, betreft geen nieuwe stedelijke functie. Er is immers al een bestaand verhard fietspad aanwezig. De huidige fietsroute is in de Omgevingsvisie 2020 niet aangewezen als 'secundaire fietsroute' zoals in de zienswijzen wordt gesteld. Dit blijkt uit de kaart die is opgenomen op pagina 23 van de visie. De Omgevingsvisie 2020 kent het begrip 'secundaire fietsroute' niet. Wel komt het begrip 'snelfietsroute' hierin voor. Het fietspad door het park maakt deel uit van de snelfietsroutes die in de Omgevingsvisie zijn aangeduid als "streefnetwerk 2025".

Conclusie zienswijzen

Dit onderdeel uit de zienswijzen leidt niet tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

20. Niet in betekenende mate bijdragen (bewoner 25, 49)

Het bestemmingsplan staat ook het gebruik als woonstraat toe, waardoor wel gemotoriseerd verkeer mogelijk is. Verder wordt niet gehandhaafd op gemotoriseerd gebruik van het fietspad, op voorhand kan dan niet geconcludeerd worden of het plan wel of niet in betekenende mate zal bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit.



Gemeentelijk standpunt

Ad. 20

Vanwege het feit dat het gedeelte van Hunenborg dat recent als fietsstraat is ingericht past binnen het bestemmingsplan "Gestel buiten de ring 2020", wordt dat gedeelte van het ontwerpbestemmingsplan uit het plan genomen. Dat betekent dat het plangebied van het vast te stellen bestemmingsplan kleiner wordt. Het plangebied ziet uitsluitend op het fietspad dat door het park loopt en waarop geen gemotoriseerde voertuigen zijn toegestaan. Daarmee staat op voorhand vast dat het plan niet kan bijdragen aan luchtverontreiniging.

In de zienswijzen wordt terecht gewezen op het feit dat dat het gebruik als woonstraat van het fietspad als toegestaan gebruik is opgenomen in de bestemmingsomschrijving. Dat is uiteraard een gebruik dat ter plaatse van het fietspad door het park feitelijk niet gerealiseerd kan worden. Om die reden wordt de bestemmingsomschrijving gewijzigd door het gebruik als woonstraat en ten behoeve van parkeervoorzieningen uit de bestemmingsomschrijving te verwijderen.

Conclusie zienswijzen

Deze zienswijze geeft aanleiding de regeling in artikel 5.1 gewijzigd vast te stellen.

21. Aantasting waterhuishoudkundige situatie (bewoner 25)

De constructie voor het fietspad op een verhoogde waterkering met waterberging en faunapassages leidt tot een onevenredige aantasting van de waterhuishoudkundige situatie. Niet duidelijk is waar en hoe de faunapassages er moeten komen en of dat niet strijdig is met de functie van de waterkering. Hoe wordt verzekerd dat de Dommel niet overstroomt richting het woongebied via de faunapassages?

Niet duidelijk is of sprake is van negatieve effecten op de waterhuishouding en of er over negatieve effecten met het waterschap is gesproken.

Gemeentelijk standpunt

Ad. 21

De locaties van de faunapassages zijn aangegeven in het definitief ontwerp van de fietsroute die met de omgeving is gedeeld en ook op de projectwebsite is opgenomen (zie bijlage 2 bij de regels). Deze locaties en de werking van de waterkering zijn afgestemd met TGE en besproken met het Waterschap. Door specifieke faunapassages te plaatsen die dichtgezet kunnen worden, kan overstrooming van de Dommel voorkomen worden.

Conclusie zienswijze

Dit onderdeel uit de zienswijze leidt niet tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

22. Handhavingsnota (bewoner 25)

In de toelichting wordt verwezen naar de Handhavingsnota Leefbaarheid 2018-2021. In hoeverre is deze nota nog actueel?

Gemeentelijk standpunt

Ad. 22

Deze is nog vigerend.

23. Geen tijdwinst door snelfietsroute (bewoner 48)

De aan te leggen snelfietsroute levert nauwelijks tijdwinst op en is overbodig. Maximaal 0,5 tot 2,5 minuut voor een klein aantal werknemers van ASML en de HTCE. De natuur wordt onnodig aangetast. Er moeten bomen worden gekapt. De route voert door een woonwijk. Levert overlast op voor bewoners en is niet veilig aan de Ulenpas vanwege de vele uitritten.

Met een kleinere investering, minder overlast voor bewoners, en zonder aantasting van de natuur kan de fietsroute langs de Locatellistraat, Roffart, Meerveldhovenseweg en Kempenbaan worden verbeterd.

Gemeentelijk standpunt

Ad. 23

Wij zijn van mening dat als gevolg van de verbreding van het fietspad de natuur niet onevenredig wordt aangetast. De uitgevoerde onderzoeken tonen aan dat er geen negatieve effecten te verwachten zijn op de natuur. Bovendien worden juist maatregelen genomen om de directe omgeving van het fietspad een positieve natuurimpuls te geven, waarbij zoveel mogelijk wordt aangesloten bij bestaande natuurwaarden.

Het aantal bomen dat moet worden gekapt wordt ruimschoots gecompenseerd, zoals blijkt uit het groenplan.

Wat betreft verkeersveiligheid voldoet het fietspad aan de daarvoor te hanteren inrichtingsadviezen.

Conclusie zienswijze

Dit onderdeel uit de zienswijze leidt niet tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.



De regels

24. Artikel 1.27 (bewoner 25)

De omschrijving in artikel 1.27 “Extensief recreatief medegebruik” is erg summier. Voorgesteld wordt de omschrijving van de VNG te gebruiken.

Gemeentelijk standpunt

Ad. 24

Wij zijn van mening dat de omschrijving ruim genoeg is. Juist door de recreatievorm niet limitatief weer te geven, zijn andere vormen van extensieve recreatie naast wandelen en fietsen niet uitgesloten. Bovendien is een uniform begrip in het kader van het Omgevingsplan, waar dit bestemmingsplan van rechtswege deel van zal gaan uitmaken gewenst.

Conclusie zienswijze

Dit onderdeel uit de zienswijzen leidt niet tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

25. Artikel 5.1 (bewoner 25)

De bestemming woonstraten of parkeervoorzieningen kunnen niet toegestaan worden in het natuurgebied tussen Hanevoetvijver en Dommel. Dat zou autoverkeer mogelijk maken, wat in strijd is met de bestemming van het gebied en de aangrenzende natuurgebieden van NNB.

Gemeentelijk standpunt

Ad. 25 Zie voor de reactie het antwoord op de zienswijzen onder ad. 20, voorgesteld wordt de bestemmingsomschrijving van de bestemming Verkeer – Verblijfsgebied aan te passen.

Conclusie zienswijze

Deze zienswijze geeft aanleiding de regeling in artikel 5.1 gewijzigd vast te stellen.

26. Artikel 3.1 en 4.1(bewoner 25)

In artikel 3.1 en 4.1 is de omschrijving onduidelijk. Als aan a, b, c en d niet tegelijk moet worden voldaan is de omschrijving onbruikbaar omdat het natuurgebied dan volledig geasfalteerd zou kunnen worden voor een verharde weg omdat het aan d voldoet.



Gemeentelijk standpunt

Ad. 26 Wij zijn van mening dat artikel 3.1 niet op deze manier geïnterpreteerd kan worden. In artikel 3.1 staat immers wat betreft wegen dat het moet gaan om “instandhouding van (onverharde) wegen”. Dat impliceert dat de betreffende weg al dient te bestaan op het moment dat het bestemmingsplan in werking treedt en van rechtswege deel zal uitmaken van het Omgevingsplan van de gemeente Eindhoven. De aanleg van nieuwe wegen (verhard of onverhard) is daarmee binnen de bestemmingen ‘Natuur- 1’ op grond van het bestemmingsplan/omgevingsplan dan ook niet mogelijk. Wat betreft artikel 4.1 - de bestemming ‘Natuur-2’ - geldt dat binnen deze bestemming de aanleg en/of instandhouding van wegen niet is toegestaan.

Conclusie zienswijze

Dit onderdeel uit de zienswijzen leidt niet tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

De verbeelding

27. Aanduiding NNB op bestemming ‘Natuur – 1’ (bewoner 25)

Onder het fietspad is de bestemming ‘Natuur -1’ niet aangeduid. Nabij het afwateringskanaal is een stuk ‘Natuur – 1’ opgenomen op de verbeelding in het ontwerpbestemmingsplan. Ten onrechte is het NNB-gebied dat onder het fietspad doorloopt niet aangeduid.

Het beoogde fietspad loopt dwars door de ecologische verbindingszone. Aanleg van het fietspad maakt inbreuk op de ecologische waarden.

Gemeentelijk standpunt

Ad. 27

Wat betreft de opmerking dat het NNB- gebied dat onder het fietspad loopt niet is aangeduid moet worden opgemerkt dat dit wel is gebeurd. Aan dit gebied is namelijk de dubbelbestemming ‘Waarde – ecologische verbindingszone’ toegekend. Daarmee is het in de Omgevingsverordening opgenomen provinciale belang dat bij handhaving van het NNB-gebied is gediend, in voldoende mate verzekerd. Niet voor niets heeft de provincie met het plan kunnen instemmen.

Dat de verbreding van het fietspad inbreuk maakt op de ecologische waarden, wordt enkel gesteld maar niet nader onderbouwd. Uit de door ons uitgevoerde natuuronderzoeken blijkt dat van een onevenredige aantasting van ecologische waarden als gevolg van de verbreding van het fietspad geen sprake is.



Conclusie zienswijze

Dit onderdeel uit de zienswijze leidt niet tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

4. Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen

Regels

In artikel 5 wordt lid 5.1 gewijzigd door sub a. 'woonstraten', sub c. 'parkeervoorzieningen' en sub e. 'speelvoorzieningen' (ambtshalve) uit de bestemmingsomschrijving te verwijderen, waarna het volledige lid 5.1 als volgt komt te luiden:

De voor 'Verkeer - Verblijfsgebied' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. voet- en fietspaden;
- b. groenvoorzieningen;
- c. kunstobjecten;
- d. nutsvoorzieningen;
- e. voorzieningen voor het opwekken van duurzame energie;
- f. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
met daarbij behorende:
- g. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

5. Ambtshalve wijzigingen

Regels

Ambtshalve wijzigingen bestemmingsplan 'Fietspad HTCE – De Run'

In artikel 1 Begrippen wordt het volgende gewijzigd:

- In artikel 1.5 'Archeologisch onderzoek' wordt de tekst vervangen door de volgende tekst:

"onderzoek dat voldoet aan de 'Archeologierichtlijnen' van de gemeente Eindhoven, welk onderzoek wordt verricht door een daartoe gecertificeerde instantie en werkend volgens de geldende versie van de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA)."
- Na het begrip 1.17 Bouwen wordt ingevoegd het begrip 1.18 Bodemingreep, dat luidt:

"alle grondwerkzaamheden/activiteiten die een bodemversturende werking kunnen hebben op het aanwezige archeologisch bodemarchief."
- Na artikel 1.40 wordt toegevoegd:



1.41. Onevenredige verstoring archeologische waarden:

“Van een onevenredige verstoring is in ieder geval sprake als naar het oordeel van het college archeologische resten in de bodem bij voorkeur behouden moeten worden.”

- De artikelen 1.41 t/m 1.50 worden vernummerd van 1.42 t/m 1.51.

In artikel 5 ‘Verkeer – Verblijfsgebied’ wordt na lid 5.2 toegevoegd lid 5.3 ‘Strijdig gebruik’ dat luidt:

“Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, zoals vermeld in lid 5.1 wordt in ieder geval gerekend het gebruik van het fietspad zonder dat binnen 3 jaar na onherroepelijk worden van het bestemmingsplan de mitigerende maatregelen als opgenomen in bijlage 1 van de regels zijn gerealiseerd en in stand worden gehouden.”

Artikel 7 ‘Waarde – Archeologie 6’ wordt als volgt gewijzigd:

- In lid 7.2.1 onder a worden de woorden “*minder dan*” vervangen door het woord “*maximaal*”. Het woord “*én*” aan het einde van de zin wordt verwijderd.
In lid 7.2.1 onder b. worden na het woord “*plaatsvinden*” toegevoegd de woorden “*over een oppervlakte vanaf 2500m²*”, waarna het volledige lid 7.2.1. onder a en b als volgt komt te luiden:

a. het bebouwen van gronden waarbij maximaal 2500 m² van de grond wordt geroerd;

b. het bebouwen van gronden waarbij werkzaamheden plaatsvinden over een oppervlakte vanaf 2500 m² tot een maximum diepte van 0,3 m onder maaiveld.

- Van lid 7.3.1 ‘Voorwaarden’ wordt de volledige tekst vervangen, zodat het volledige lid 7.3.1. Voorwaarden als volgt komt te luiden:

a. Burgemeester en wethouders kunnen bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 7.2.1 voor het bouwen van gebouwen, aan- en uitbouwen en bijgebouwen alsmede bouwwerken geen gebouwen zijnde mits:
1. een archeologisch onderzoek is uitgevoerd én;



2. uit het onderzoek blijkt dat door de oprichting van het bouwwerk dan wel door de daarvan hetzij direct, hetzij indirect te verwachten gevolgen geen onevenredige verstoring van de archeologische waarden ontstaat of kan ontstaan;

b. Als uit het archeologisch onderzoek blijkt dat het oprichten van een bouwwerk waarvoor een afwijking wordt gevraagd kan leiden tot onevenredige verstoring van archeologische waarden, dan wordt aan de omgevingsvergunning tot afwijking de verplichting verbonden tot het doen van opgravingen (behoud ex situ), op basis van een Programma van Eisen, tenzij het belang bij behoud van de archeologische waarden in de bodem zwaarder weegt dan het belang van de aanvrager.

- In lid 7.4.1 wordt in de eerste zin van het artikel de tekst “van 2500m² of meer, “ vervangen door de tekst: “meer dan 2500m²”, waarna de zin als geheel als volgt komt te luiden:

“Het is verboden om zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden dieper dan 0,3 m onder maaiveld over een oppervlakte van meer dan 2.500 m² uit te voeren:”

- In lid 7.4.1 onder j wordt de volledige tekst vervangen door de volgende tekst:

“het slopen en het verwijderen van ondergrondse delen van bouwwerken (zoals funderingen en kelders) en bodemverhardingen waarbij grondroering plaatsvindt”.

- Lid 7.4.3 “Toelaatbaarheid” wordt in zijn geheel vervangen door de volgende tekst waarna het volledige lid 7.4.3 als volgt komt te luiden:

a. De in lid 7.4.1 genoemde vergunning kan worden verleend als:

- 1. een archeologisch onderzoek is uitgevoerd én;*
- 2. uit het onderzoek blijkt dat door de oprichting van het bouwwerk dan wel door de daarvan hetzij direct, hetzij indirect te verwachten gevolgen geen onevenredige verstoring van de archeologische waarden ontstaan of kunnen ontstaan.*

b. Als uit het archeologisch onderzoek blijkt dat het uitvoeren van werken geen bouwwerken zijnde en/of werkzaamheden waarvoor een omgevingsvergunning wordt gevraagd kan leiden tot onevenredige verstoring van archeologische



waarden, kan de in lid 7.4.1 genoemde omgevingsvergunning worden verleend onder de voorwaarde dat aan de omgevingsvergunning de volgende regels worden verbonden:

- 1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden (behoud in situ), en/of;*
- 2. de verplichting tot het doen van opgravingen (behoud ex situ), op basis van een Programma van Eisen.*

Artikel 8 'Waarde – Archeologie 7' wordt als volgt gewijzigd:

- In lid 8.2.1 onder a worden de woorden "*minder dan*" vervangen door het woord "*maximaal*". Het woord "*én*" aan het einde van de zin wordt verwijderd.

In lid 8.2.1 onder b. worden na het woord "*plaatsvinden*" toegevoegd de woorden "*over een oppervlakte vanaf 25.000m²*", waarna het volledige lid 8.2.1. onder a en b als volgt komt te luiden:

- a. het bebouwen van gronden waarbij maximaal 25.000 m² van de grond wordt geroerd;*
- b. het bebouwen van gronden waarbij werkzaamheden plaatsvinden over een oppervlakte vanaf 25.000 m² tot een maximum diepte van 0,3 m onder maaiveld.*

- Van lid 8.3.1 'Voorwaarden' wordt de volledige tekst vervangen, zodat het volledige lid 8.3.1. Voorwaarden als volgt komt te luiden:

a. Burgemeester en wethouders kunnen bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 8.2.1 voor het bouwen van gebouwen, aan- en uitbouwen en bijgebouwen alsmede bouwwerken geen gebouwen zijnde mits:

- 1. een archeologisch onderzoek is uitgevoerd én;*
- 2. uit het onderzoek blijkt dat door de oprichting van het bouwwerk dan wel door de daarvan hetzij direct, hetzij indirect te verwachten gevolgen geen onevenredige verstoring van de archeologische waarden ontstaat of kan ontstaan;*

b. Als uit het archeologisch onderzoek blijkt dat het oprichten van een bouwwerk waarvoor een afwijking wordt gevraagd kan leiden tot onevenredige verstoring van archeologische waarden, dan wordt aan de omgevingsvergunning tot afwijking de verplichting verbonden tot het doen van opgravingen (behoud ex situ), op basis van een Programma van Eisen, tenzij het belang bij behoud van de archeologische waarden in de bodem zwaarder weegt dan het belang van de aanvrager.



- In lid 8.4.1 wordt in de eerste zin van het artikel de tekst “van 25.000m² of meer, “ vervangen door de tekst: “meer dan 25.000m²”, waarna de zin als geheel als volgt komt te luiden:

“Het is verboden om zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden dieper dan 0,3 m onder maaiveld over een oppervlakte van meer dan 25.000 m² uit te voeren.”

- In lid 8.4.1 onder j wordt de volledige tekst vervangen door de volgende tekst:

“het slopen en het verwijderen van ondergrondse delen van bouwwerken (zoals funderingen en kelders) en bodemverhardingen waarbij grondroering plaatsvindt”.

- Lid 8.4.3 “Toelaatbaarheid” wordt in zijn geheel vervangen door de volgende tekst waarna het volledige lid 8.4.3 als volgt komt te luiden:

a. De in lid 8.4.1 genoemde vergunning kan worden verleend als:

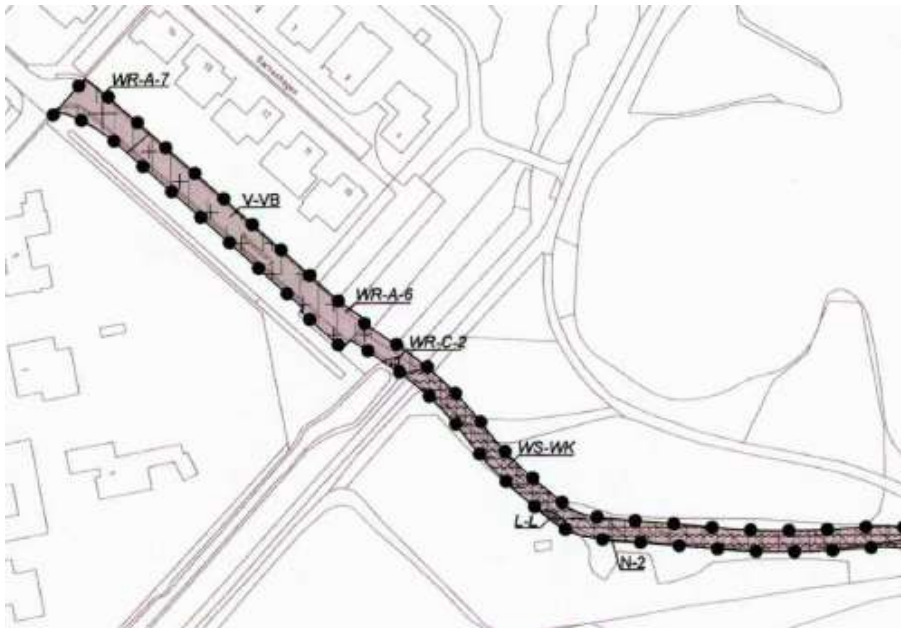
- 1. een archeologisch onderzoek is uitgevoerd én;*
- 2. uit het onderzoek blijkt dat door de oprichting van het bouwwerk dan wel door de daarvan hetzij direct, hetzij indirect te verwachten gevolgen geen onevenredige verstoring van de archeologische waarden ontstaan of kunnen ontstaan.*

b. Als uit het archeologisch onderzoek blijkt dat het uitvoeren van werken geen bouwwerken zijnde en/of werkzaamheden waarvoor een omgevingsvergunning wordt gevraagd kan leiden tot onevenredige verstoring van archeologische waarden, kan de in lid 8.4.1 genoemde omgevingsvergunning worden verleend onder de voorwaarde dat aan de omgevingsvergunning de volgende regels worden verbonden:

- 1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden (behoud in situ), en/of;*
- 2. de verplichting tot het doen van opgravingen (behoud ex situ), op basis van een Programma van Eisen.*

Verbeelding

Op de verbeelding wordt het gedeelte van de fietsroute over de straat Hunenborg uit de verbeelding verwijderd. Onderstaand afbeelding met het gedeelte van de fietsroute vanuit Hunenborg het park in uit de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan.



Wordt gewijzigd naar



Toelichting

In de toelichting worden bijlagen aan de toelichting toegevoegd en geactualiseerd. De bijlagen zijn/waren ook al op de projectwebsite van de gemeente te vinden. Daarnaast zijn teksten geactualiseerd.

6. Bijlagen

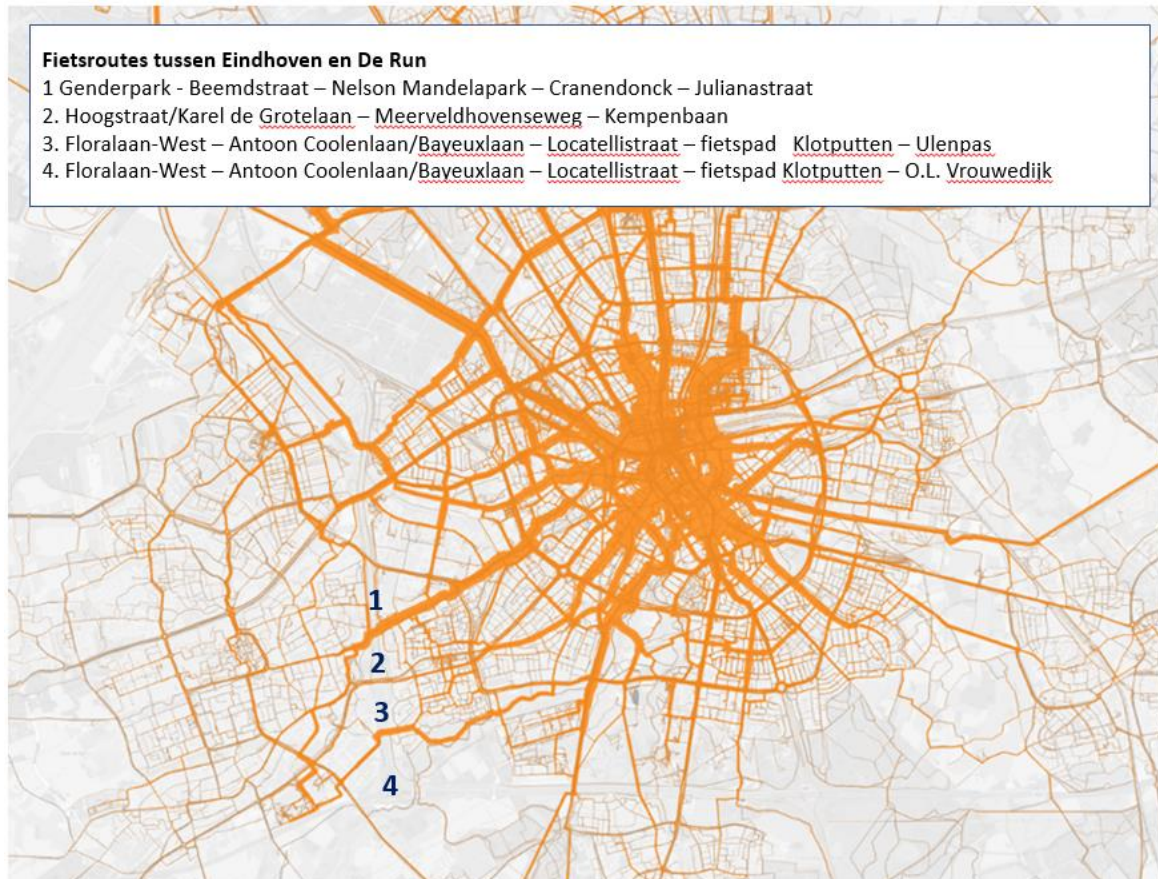
1. Memo aantallen fietsers en prognose (update augustus 2022)

Aantallen fietsers

Huidige situatie

Fietsroutes van en naar De Run

In de huidige situatie zijn er meerdere fietsroutes die Eindhoven verbinden met De Run. Deze routes zijn in kaart gebracht met het project Mijn040routes. Hierbij zijn de verplaatsingen van ruim 2000 deelnemers gedurende een aantal maanden vastgelegd. In totaal ruim 200.000 trips te voet, per fiets, met de bus, trein en auto. Op de kaart hieronder zijn de fietsers te zien. Waar meer gefietst wordt is de oranje lijn breder.



Figuur 1: Routes van fietsers vanuit het onderzoek Mijn040routes

Op de kaart is te zien dat er voor fietsers op dit moment vier routes zijn tussen Eindhoven en Veldhoven.

1. Genderpark – Beemdstraat – Nelson Mandelapark – Cranendonck – Julianastraat
2. Hoogstraat/Karel de Grotelaan – Meerveldhovenseweg – Kempenbaan
3. Floralaan-West – Antoon Coolenlaan/Bayeuxlaan – Locatellistraat – fietspad Klotputten – Ulenpas
4. Floralaan-West – Antoon Coolenlaan/Bayeuxlaan – Locatellistraat – fietspad Klotputten – O.L. Vrouwendijk.

Uit de gegevens van Mijn040routes is niet te zien hoeveel fietsers er zijn per route, maar wel is te zien dat route 1 het drukst is, gevolgd door route 3. Route 4 wordt nauwelijks gebruikt.

Fietstellingen

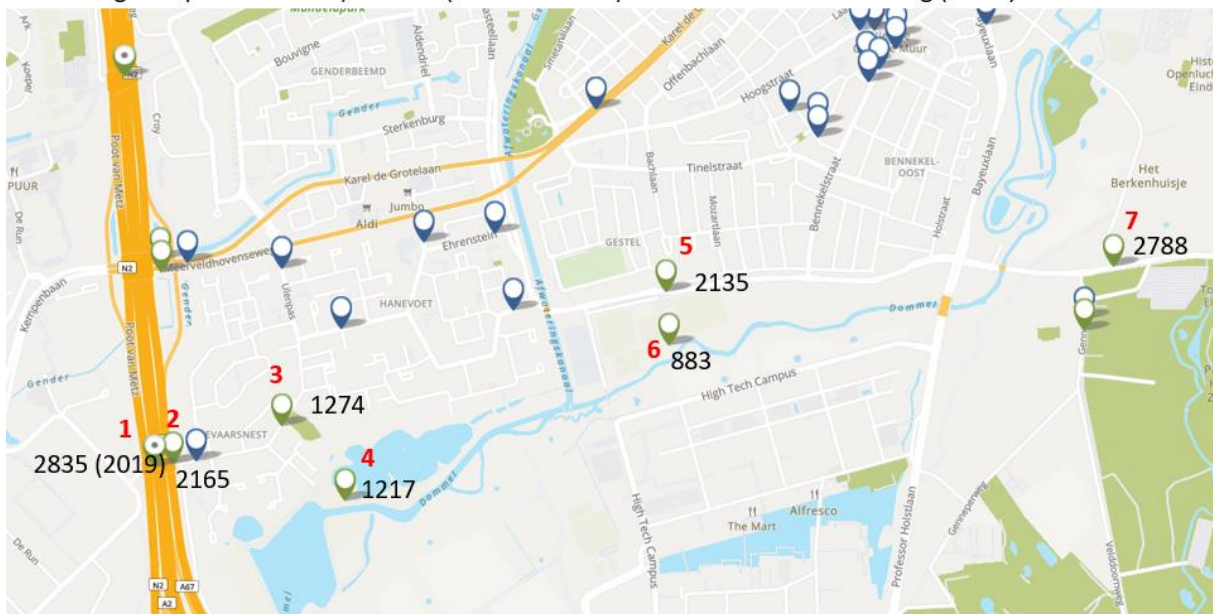
Er zijn fietstellingen van de vier routes gedaan bij de onderdoorgangen onder de randweg A2/N2. De telling van juni 2019 geeft de hoogste aantallen fietsers. Juni is in de regel de drukste fietsmaand. Het aantal fietsers ligt vooral in de herfst- en wintermaanden lager. Uit de cijfers blijkt duidelijk dat route 1 via Cranendonck van en naar De Run verreweg het meest wordt gebruikt.

Telpunt:	Periode	Fietsers per werkdag	Fietsers per weekenddag
(Cranendonck)	Maart 2018	3.474	2.787
1 (Cranendonck)	Juni 2019	6.342	5.131
2 (Meerveldhovenseweg)	Maart 2018	1.297	1.075
2 (Meerveldhovenseweg)	September 2020*	1.266*	1.083*
3 (Ulenpas)	Maart 2018	1.875	1.392
3 (Ulenpas)	Juni 2019	2.835	2.155
3 (Ulenpas)	September 2020*	1.617*	1.283*
3 (Ulenpas)	September 2021*	2.165*	1.677*
3 (Ulenpas)	Juni 2022	3.092	2.401
3 (Ulenpas ten oosten van Hunenborg)	September 2021*	1.274*	1.024*
3 (Ulenpas ten oosten van Hunenborg)	Juni 2022	1.851	1.479
Hunenborg	Juni 2022	1.639	1.275
4 (Fietspad langs Dommel bij Hanevoetvijver)	September 2021*	1.217*	974*
4 (Fietspad langs Dommel bij Hanevoetvijver)	Juni 2022	1.815	1.460
4 (Fietspad ten zuiden van randweg langs Dommel)	Maart 2018	33	41

*telling niet representatief als gevolg van Covid-19. Aantallen liggen 40-50 % lager dan normaal.

De meest recente telresultaten (van de telling in september 2021) zijn op onderstaand kaartje weergegeven in zwart. Het gaat om gemiddeldes van de werkdag.

Fietstellingen september 2021, locaties (rode nummers) en etmaalwaardes werkdag (zwart)



Voor de route via de Ulenpas is ook geteld waar de fietsers vandaan kwamen en naar toe gingen. Uit de tellingen bleek dat van alle fietsers op de Ulenpas-West (100%), 50% van en naar de oostkant van de Ulenpas fietst en 50% van en naar de Hunenborg en verder langs de Dommel.

Brommers/scooters en snelle e-bikes

Ook is het aantal brommers/scooters en het aantal snelle e-bikes (speed pedelecs) geteld (op 6, 11 en 13 oktober 2020). Brommers/scooters maken 8 % deel uit van het totaal (brommers/scooters, speed pedelecs, e-bikes en fietsen samen). Snelle e-bikes maken 0,5 % deel uit van het totaal.

Verwachte aantallen fietsers

Tellingen van maart 2018 lieten zien dat op de onderdoorgang Ulenpas (bij het viaduct N2/A2) op een gemiddelde werkdag 1.875 fietsers reden. Tellingen van juni 2019 lieten zien dat op de onderdoorgang Ulenpas (bij het viaduct N2/A2) op een gemiddelde werkdag 2.835 fietsers reden. Dit suggereert een behoorlijke seizoensinvloed (32 %), maar het gaat niet om hetzelfde jaar en is daarmee ook niet helemaal vergelijkbaar. Om extra inzicht te krijgen in de seizoensinvloed op het fietsgebruik is de data gebruikt van de fietsteller aan de Bayeuxlaan. Hier blijkt het gemiddeld aantal fietsers per dag in de maanden januari/februari afgerond 15 % lager te liggen dan in de maanden mei/juni.

De ontwikkeling van het aantal fietsers op de fietsverbinding is afhankelijk van vele factoren:

1. De groei van het aantal arbeidsplaatsen op De Run. Met name ASML is hard gegroeid de laatste jaren. De komende jaren zal ASML gaan uitbreiden ten Noorden van de Kempenbaan-Oost (De Run 1000). Het aantal werknemers groeit daarmee van circa 15.000 naar circa 17.500. Fietsers van Eindhoven naar de nieuwe uitbreiding van ASML ten noorden van de Kempenbaan-Oost zullen echter niet of nauwelijks van de route over de Ulenpas gebruik maken, omdat de route langs de Meerveldhovenseweg of Cranendonck veel korter en sneller is.
2. De effecten van de COVID-19 pandemie. Nu thuiswerken voor veel bedrijven de norm is geworden, is de verwachting dat ook in de situatie na de COVID-19 pandemie meer mensen thuis blijven werken en meer mensen vaker thuis werken dan voorheen. Dat zal een structureel effect hebben op het aantal verplaatsingen (zowel van gebruikers van het openbaar vervoer, fietsers als automobilisten). Het zal in ieder geval lange tijd duren voordat het aantal fietsers dat van de fietsverbinding gebruik maakt weer in de buurt komt van het oude niveau van voor de crisis. In september 2020 (vóór de tweede lockdown) lag het aantal fietsers op ongeveer de helft van het aantal dat in 2019 is geteld). Voor ASML bijvoorbeeld is het beleid er op gericht dat personeel gemiddeld gezien 1 à 2 dagen per week thuis blijft werken na de pandemie (30 % van de werktijd). Dat betekent voor ASML dat er minder fietsritten worden gemaakt door personeel. Maar sinds de tellingen in 2019 is het personeelsbestand echter ook gegroeid. Die effecten zullen elkaar deels compenseren.
3. Met een zogenaamde "fietspotentiescan" (een model dat het aantal fietsers voorspelt als een bepaalde fietsverbinding wordt verbeterd) is berekend dat er als gevolg van de verbetering van de fietsverbinding tussen De Run en de HTCE ongeveer 130 extra fietsers mogen worden verwacht. Dat is een stijging van 5,7% ten opzichte van het hierboven weergegeven gemiddeld aantal fietsers op een gemiddelde werkdag. Hiermee komt het totaal uit op ongeveer 2.500 fietsers per gemiddelde werkdag met uitschieters naar 2.950 fietsers in de drukke juni-maand.
Een eerdere berekening van de fietspotentiescan in 2016 voor een langere fietsroute (van Geldrop naar De Run) liet hogere waarden zien aan nieuwe fietsers, namelijk 4.140 fietsers. De berekende cijfers uit 2016 zijn echter een behoorlijke overschatting is uit ervaring gebleken bij andere fietsroutes. Het getal moet met ongeveer 0,6 worden vermenigvuldigd (2.484 fietsers dus). Dat is het totaal van nieuwe fietsers op een deel van de route Geldrop-De Run. Verreweg de meeste fietsers fietsen echter niet de hele route, maar een (klein) deel van de route en slaat vervolgens af naar de bestemming (bv. Eindhoven-Zuid, HTCE). Naar schatting zal maximaal 20 % van de nieuwe fietsers gebruik maken van het deel van de fietsroute langs de Dommel/Hunenburg/Ulenpas. Dat zou neer komen op circa 500 extra fietsers, onder de voorwaarde dat de route Geldrop-De Run ook daadwerkelijk in zijn geheel wordt gerealiseerd. Daar zijn op dit moment nog geen concrete plannen voor.
4. Nieuwe ontwikkelingen in het fietsnetwerk. Zo wordt in Veldhoven de fietsstructuur langs de Kempenbaan-Oost verbeterd, met een onderdoorgang onder de Kempenbaan-Oost (fietsvallei). Ook zijn er plannen om de fietsvoorzieningen langs de Peter Zuidlaan tussen de Heistraat en Cranendonck te verbeteren. Bovendien zijn er plannen om een noord-zuid gerichte fietsroute aan te leggen tussen de Kempenbaan-Oost en de Ulenpas aan Veldhovense zijde. Wat het effect van deze ontwikkelingen zal zijn op het fietsgebruik op de route Ulenpas/Hunenburg/langs de Dommel) is nauwelijks in te schatten. Enerzijds kan de verbetering van de fietspaden langs de Kempenbaan-Oost ervoor zorgen dat fietsers vanuit de route langs de Dommel/Hunenburg/Ulenpas worden aangetrokken. Tegelijkertijd kan de noord-zuid gerichte fietsroute extra fietsers aantrekken vanuit oostelijke delen van Veldhoven naar de HTCE. Naar verwachting zullen deze

effecten elkaar deels compenseren, maar zal er geen sprake zijn van een significante toename of afname van het aantal fietsers op de route Ulenpas/Hunenborg/Dommel.

5. De jaarlijkse gemiddelde groei van het fietsverkeer in Eindhoven ligt tussen de 1 en 3 procent, waarbij de laagste waarden gelden voor woongebieden waar nauwelijks ruimtelijke ontwikkelingen zijn en de hoogste waarden voor het centrumgebied en transformatiegebieden als Strijp-S. Naar schatting zal de groei in het studiegebied ongeveer 2 % per jaar bedragen.

In onderstaande tabel is een prognose opgenomen voor de aantallen fietsers in het jaar 2030. Er is gewerkt met een bandbreedte, met twee kolommen ("scenario laag" en "scenario hoog"). We verwachten dat de daadwerkelijke toekomstige aantallen er ergens tussenin zullen liggen.

	Scenario laag in 2030	Scenario hoog in 2030
Uitgangssituatie 2019 (pre Corona) voor Ulenpas-West	2.355 fietsers (gemiddelde van winter en zomertelling)	2.835 fietsers (hoogste telling in piekmaand juni)
Extra fietsers als de route Geldrop-De Run geheel wordt gerealiseerd (fietspotentiescan)	+ 500 fietsers	+ 500 fietsers
Jaarlijkse groei 2 % (+ 22 % tot 2030)	+ 628 fietsers	+ 733 fietsers
Totaal aantal fietsers op de Ulenpas-West (afgerond)	3.480 fietsers	4.070 fietsers
Totaal aantal fietsers op de Ulenpas-Oost (afgerond)	2.050 fietsers	2.395 fietsers
Totaal aantal fietsers op de Hunenborg/Backenhage/fietspad langs de Dommel (afgerond)	1.960 fietsers	2.290 fietsers
Groei in 2030 t.o.v. 2019	48 %	44 %

Fietstellingen Backenhagen / Park

Onderstaand zijn de tellingen van twee locaties opgenomen uit 2022. Deze tellingen geven een beeld van de verdeling van de intensiteiten over de dag.



Tellocaties

Locatie 1



Hunenburg, Eindhoven

Tussen Backenhagen en Ulenpas

Meetperiode: 08-06-2022 t/m 23-06-2022

Info

Intensiteiten

Uurcijfers

Snelheid

	Doorsnede				Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	1639	100.0%	1275	100.0%	837	652	802	622
Dag (7-19u)	1497	91.3%	1154	90.5%	764	590	733	564
Avond (19-23u)	95	5.8%	80	6.3%	38	34	57	47
Nacht (23-7u)	48	2.9%	40	3.2%	35	29	13	12
Ochtendspits (7-9u)	478	29.2%	345	27.1%	377	271	101	74
Avondspits (16-18u)	413	25.2%	313	24.5%	103	82	310	230

	Snelheid		
	Doorsnede	Ri. Noordwest	Ri. Zuidoost
Gemiddelde	20	20	20
V85	25	25	25

Etmaalcijfers		
Thu 09-06-2022	1549	
Fri 10-06-2022	1238	
Sat 11-06-2022	460	
Sun 12-06-2022	486	
Mon 13-06-2022	1732	
Tue 14-06-2022	1976	
Wed 15-06-2022	1454	
Thu 16-06-2022	1891	
Fri 17-06-2022	1358	
Sat 18-06-2022	335	
Sun 19-06-2022	175	
Mon 20-06-2022	1656	
Tue 21-06-2022	1890	
Wed 22-06-2022	1777	



Hunenburg, Eindhoven

Tussen Backenhagen en Ulenpas

Meetperiode: 08-06-2022 t/m 23-06-2022

Info

Intensiteiten

Uurcijfers

Snelheid

	Uurcijfers		
	Doorsnede	Ri. Noordwest	Ri. Zuidoost
0-1u	3	0	3
1-2u	0	0	0
2-3u	1	0	0
3-4u	1	1	0
4-5u	0	0	0
5-6u	3	2	0
6-7u	34	29	5
7-8u	159	131	28
8-9u	319	246	73
9-10u	88	56	32
10-11u	49	26	23
11-12u	48	24	24
12-13u	74	39	35
13-14u	67	34	33
14-15u	74	40	34
15-16u	88	37	51
16-17u	144	44	100
17-18u	268	59	210
18-19u	118	28	90
19-20u	45	17	28
20-21u	22	9	13
21-22u	17	7	10
22-23u	10	4	6
23-24u	7	3	4

Locatie 2



Fietspad Plas Hanevoet, Eindhoven

Tussen Hunenborg en Sportpark Dommeldal Zuid

Meetperiode: 03-10-2022 t/m 20-10-2022

Info

Intensiteiten

Uurverloop

Uurcijfers

x

Intensiteiten								
	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	1648	100.0%	1296	100.0%	821	645	827	651
Dag (7-19u)	1581	95.9%	1241	95.7%	784	616	797	625
Avond (19-23u)	42	2.6%	35	2.7%	29	23	13	12
Nacht (23-7u)	25	1.5%	20	1.6%	8	6	17	14
Ochtendspits (7-9u)	497	30.2%	359	27.7%	102	75	395	284
Avondspits (16-18u)	465	28.2%	351	27.1%	353	262	112	90

Etmaalcijfers		
Tue 04-10-2022	2118	
Wed 05-10-2022	1856	
Thu 06-10-2022	1997	
Fri 07-10-2022	1424	
Sat 08-10-2022	390	
Sun 09-10-2022	541	
Mon 10-10-2022	1570	
Tue 11-10-2022	1385	
Wed 12-10-2022	1563	
Thu 13-10-2022	1580	
Fri 14-10-2022	1033	
Sat 15-10-2022	235	
Sun 16-10-2022	501	
Mon 17-10-2022	1476	
Tue 18-10-2022	2188	
Wed 19-10-2022	1874	



Fietspad Plas Hanevoet, Eindhoven

Tussen Hunenborg en Sportpark Dommeldal Zuid

Meetperiode: 03-10-2022 t/m 20-10-2022

Info

Intensiteiten

Uurverloop

Uurcijfers

Uurcijfers			
	Doorsnede	Ri. Oost	Ri. West
0-1u	2	2	0
1-2u	0	0	0
2-3u	1	0	1
3-4u	0	0	0
4-5u	0	0	0
5-6u	1	0	1
6-7u	18	4	15
7-8u	146	25	121
8-9u	351	77	274
9-10u	97	33	64
10-11u	42	17	25
11-12u	41	19	21
12-13u	65	32	33
13-14u	65	29	36
14-15u	78	33	46
15-16u	93	54	39
16-17u	155	108	47
17-18u	310	245	65
18-19u	138	111	27
19-20u	31	22	10
20-21u	5	4	1
21-22u	3	2	2
22-23u	2	2	1
23-24u	2	2	0