



Nota van zienswijzen

Bestemmingsplan Europalaan / HOV2

Corsanummer: 2014.19758

Behoort bij het besluit van de raad van 18 december 2014
tot vaststelling van de Bestemmingsplan Europalaan / HOV2

Nota van zienswijzen

Bestemmingsplan Europalaan / HOV2

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
2. Zienswijzen	4
3. Ambtshalve aanpassingen	12

1. Inleiding

Deze 'Nota van zienswijzen' maakt deel uit van het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan 'Europalaan/ HOV2'.

De nota zal als bijlage bij de toelichting op het bestemmingsplan worden opgenomen.

De inwoners van Nuenen en eventuele andere belanghebbenden is van 19 september 2014 tot en met 30 oktober 2014 de mogelijkheid geboden schriftelijk of mondeling zienswijzen in te dienen bij de gemeenteraad van Nuenen met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan 'Europalaan/ HOV2'.

Gedurende de termijn van terinzagelegging is van deze mogelijkheid een schriftelijke zienswijze in te dienen gebruik gemaakt door de volgende personen:

Zienswijze 1: [REDACTED];
Zienswijze 2: [REDACTED]
Zienswijze 3: [REDACTED]

Er zijn geen mondelinge zienswijzen ingekomen.

2. Zienswijzen

Ontvankelijkheid

De schriftelijke zienswijzen zijn achtereenvolgens 9 oktober, 17 oktober en 21 oktober 2014 ingebracht en daarmee in zoverre ontvankelijk.

Behandeling zienswijzen

De ingekomen zienswijzen zijn opgenomen in onderstaande tabellen.

Om een zo overzichtelijk mogelijke beantwoording van de zienswijzen te genereren is gekozen voor deze systematische opzet:

- Bij de beantwoording is gebruik gemaakt van het onverkorte origineel van de zienswijze.
- In de tabel is eerst een korte samenvatting van de zienswijze(n) opgenomen.
- In het volgende deel van de tabel is een reactie van het college geformuleerd.
- Tot slot wordt een voorstel gedaan, per afzonderlijke zienswijze om het bestemmingsplan al dan niet naar aanleiding van de zienswijze te wijzigen.
- De inhoudelijk identieke zienswijzen zijn zo veel mogelijk gezamenlijk van een reactie voorzien.

De indieners van een zienswijze ontvangen een afschrift van deze nota en van het raadsbesluit.

Tegen de vaststelling van een bestemmingsplan staat beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. In spoedeisende gevallen kan de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak worden verzocht om schorsing dan wel een voorlopige voorziening.

Ambtshalve aanpassingen

In deze nota zijn ook nog enkele, zogenoemde 'ambtshalve aanpassingen' aangegeven.

Behandeling zienswijzen

Zienswijzen	Beantwoording door college	Voorstel wijziging in BP Europalaan / HOV2
Zienswijze 1		
In zienswijze 1 is ingegaan op veel aspecten van HOV2/ Europalaan. In de afgelopen jaren is tijdens het proces al veelvuldig contact geweest met de indiener van de zienswijze over de plannen. Zo heeft de betrokkene in december 2013 een inspraakreactie ingestuurd in het kader van de inspraak over het definitieve ontwerp, zijn individuele gesprekken met hem gevoerd en zijn vragen via de e-mail behandeld. In het kader van de behandeling van deze zienswijze wordt met name ingegaan op de onderwerpen die een directe relatie hebben met het bestemmingsplan dat nu voorligt. Overige vragen zijn in het verleden al beantwoord.		
Erken de belangrijke verkeersfunctie van de Europalaan en zorg dat autoverkeer op het traject goed doorstroomt.	Doel van het bestemmingsplan is op de eerste plaats het mogelijk maken van hoogwaardig openbaar vervoer. Het bestemmingsplan beoogt in ieder geval niet de doorstroming van het autoverkeer op de Europalaan te verslechteren. In het algemeen is een indirect effect van een beter openbaar vervoer dat mensen overstappen van de auto op het openbaar vervoer. In breder verband is de doelstelling van het verkeersbeleid (zoals vastgelegd in verkeersstructuurplan, VSP1 en 2), dat uiteindelijk de doorstroming van het verkeer binnen de gemeente wordt bevordert. VSP focust daarbij niet alleen op de Europalaan, maar op het totale netwerk van wegen. Het richt zich niet alleen op het autoverkeer, maar op een totaalpakket van maatregelen waarmee wordt beoogd de mobiliteit op een acceptabel niveau te houden en waar mogelijk het woon- en leefklimaat in Nuenen en omgeving te verbeteren.	Geen
Verkeeraders en voorrangspoleinen van een omvang zoals nu voor de aanleg van HOV2 door Nuenen worden voorgesteld dienen altijd zo ver mogelijk weg van het dorpscentrum gehouden te worden.	Een HOV-lijn moet van centrum naar centrum gaan om goed te kunnen functioneren. In het kader van het regionaal bereikbaarheidsakkoord is gemotiveerd gekozen voor deze ligging van de HOV2. HOV2 maakt deel uit van een netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer voor de regio. In structuurvisies heeft de raad gekozen voor zo veel mogelijk het behoud van natuurwaarden in de gemeente Nuenen en voor het behoud van het dorps karakter van de kern Nuenen (Structuurvisie Nuenen, VSP1 en Intergemeentelijke Structuurvisie Rijk van Dommel en Aa). In verband daarmee wordt niet gekozen voor oplossingen zoals een rondweg rond Nuenen. De voorrangspoleinen zorgen voor de veilige ontsluiting van de zijwegen, zonder dat de doorstroming op de hoofdroute (Europalaan) hier onder te lijden heeft.	Geen
Beloftes over intelligente verkeerslichten worden niet waargemaakt. Door van vier rijstroken naar twee te gaan, is een probleem ontstaan met de doorstroming. Voorstel om het traject met 2 x 2 rijbanen uit te voeren, waarbij buiten de spits de buitenste rijbanen zijn voorbe-	De doorstroming op een weg wordt niet bepaald door het aantal rijstroken. De afwikkeling van het verkeer op kruispunten is maatgevend. Er komt weliswaar op enkele plaatsen een rijstrook voor autoverkeer te vervallen, maar hier staat tegenover dat in het ontwerp het verkeer op de rijstrook vrijwel ongehinderd kan doorstromen, omdat de	Geen

Zienswijzen	Beantwoording door college	Voorstel wijziging in BP Europalaan / HOV2
houden aan de bus. Stel de huidige bus op- en afrit naar de A270 ook open voor auto's.	huidige verkeersregelinstallaties komen te vervallen. Slechts op twee plaatsen waar langzaam verkeer oversteeft en op plaatsen waar regulier busverkeer mengt met HOV zullen de 'conflicten' geregeld worden met verkeerslichten die het verkeer op de hoofd-richting (Europalaan) kort zal stil zetten. Bij de verbetering van de doorstroming gaat het om maatregelen die op regionaal niveau met elkaar samenhangen (netwerk). Het gaat om een totaalpakket van maatregelen waarmee wordt beoogd de mobiliteit en het woon- en leefklimaat in Nuenen en omgeving te verbeteren. In het kader van de inspraak is ook een variant met (intelligente) verkeerslichten opgenomen, waarbij twee voorrangspointjes kwamen te vervallen. Deze variant is bij raadsbesluit niet gekozen. De afweging van varianten kan uiteraard niet opgevat worden als belofte dat een van beide uitgevoerd wordt. In de huidige situatie bestaat op de Europalaan weliswaar op delen van het traject de mogelijkheid om in te halen, maar dat heeft geen relevante invloed op de doorstroming van het verkeer en leidt wel tot onveiligheid. In het ontwerp zijn op enkele belangrijke oversteekplaatsen nabij de voorrangspointjes de zogenaamde conflicten beveiligd door middel van verkeerslichten, voor een veilige afwikkeling van het verkeer. Deze werken met hoogwaardige technologie. Prioriteit wordt daarbij gegeven aan afwikkeling van HOV2. Instellen van bijvoorbeeld een groene golf is nooit aan de orde geweest. Bij kruisende verkeersstromen kan natuurlijk niet iedereen tegelijk groen krijgen. Het hele traject is echter voorzien van geavanceerde systemen om de doorstroming zo veel mogelijk te bevorderen. Dit bestemmingsplan richt zich niet op het openstellen van de bus op- en afrit naar de A270 voor autoverkeer. Die ontwikkeling (aan de zuidzijde van Nuenen) wordt nagestreefd in het kader van de uitvoering van VSP2.	
Er is reeds een goede verbinding met Eindhoven, dus waar is de nut en noodzaak van HOV2? De ontwikkelingen in de bevolkingsopbouw geven geen aanleiding voor een HOV. HOV2 leidt niet tot extra reizigers in het openbaar vervoer.	De achtergronden van HOV2 en het HOV-netwerk staan beschreven in het rapport 'HOV-netwerk in de regio Zuidoost-Brabant' (SRE, februari 2010). Met betrekking tot de HOV2 tussen Nuenen en Eindhoven staat daarin beschreven: 'Tussen Eindhoven en Nuenen is gekozen voor een HOV-route via de Sterrenlaan, omdat deze route voor een heldere netstructuur zorgt waarbij de verbindingen tussen Nuenen, Eindhoven-Noord en Eindhoven-Airport sterk verbeteren. Daarnaast zorgt deze route voor goede centrale ontsluiting van Nuenen-West. Gezien het huidige aantal reizigers, de groei als gevolg van Nuenen-West en de reizigersgroei als gevolg van de investering in het HOV-netwerk zal er vol-	Geen

Zienswijzen	Beantwoording door college	Voorstel wijziging in BP Europalaan / HOV2
	doende vervoerwaarde zijn voor een HOV-as Eindhoven-Sterrenlaan-Nuenen.' Het bovenstaande toont de nut en noodzaak van de HOV2 aan, althans de keuze van het SRE om juist dit deel van de regio en de route via de Europalaan als kansrijk voor HOV te betitelen. Dat is ook de reden waarom juist hier subsidie is ingezet voor de realisatie van HOV-infrastructuur. De ontwikkeling van de bevolkingsopbouw (waar bedoeld wordt vergrijzing van de bevolking) leidt niet tot de conclusie dat HOV onnodig zou zijn. Ook ouderen zijn doelgroep bij het gebruik van openbaar vervoer. Daarnaast is groei van het reizigerspotentieel te verwachten door de bouw van Nuenen-West.	
Er wordt niet voldaan aan de drempelwaarde voor HOV	De prognoses komen uit op 4.400 reizigers per etmaal tussen Eindhoven en Nuenen-West. De drempelwaarde voor HOV is 3.500 reizigers per etmaal. De doorstroomas Gemert-Nuenen sluit aan op HOV2. Hiermee bedient HOV2 dus niet alleen Nuenen, maar ook een groot deel van de regio. ('HOV-netwerk in de regio Zuidoost-Brabant', SRE, februari 2010).	Geen
Subsidie voor de HOV2 wordt gebruikt voor onderhoud van de Europalaan.	De Europalaan is in de jaren 70 aangelegd en toe aan vervanging. Het is echter niet zo dat de subsidie voor de HOV2 wordt gebruikt voor onderhoud. De Europalaan wordt volledig gereconstrueerd, waarbij de vrij liggende busbanen ten behoeve van HOV2 nieuw worden gerealiseerd en voorrangspoleinen nodig zijn om de zijwegen veilig aan te sluiten op de Europalaan. Het is daarvoor dat de subsidie beschikbaar is gesteld en wordt ingezet. In afwachting van de realisering van HOV2 is natuurlijk niet meer geïnvesteerd in grootschalig onderhoud van de Europalaan.	Geen

Zienswijzen	Beantwoording door college	Voorstel wijziging in BP Europalaan / HOV2
Door het verder afknijpen van het autoverkeer waarvan de gevolgen op de Sterrenlaan in Eindhoven nu al zichtbaar zijn, benadeelt u erg veel werkende inwoners van Nuenen die deze route dagelijks gebruiken om naar hun werk te gaan. Nuenen heeft reeds een hoog gemiddeld autobezit en deze inwoners zijn hoogst waarschijnlijk niet in de bus te krijgen. Het autogebruik zal in de toekomst toenemen.	Hiervoor is er al op gewezen dat voor de doorstroming van het autoverkeer op een weg het aantal rijstroken niet maatgevend is. Die doorstroming kan niet eenvoudig worden opgelost door over een beperkt deel van een wegtraject meerdere rijstroken aan te leggen. In verband hiermee wordt voorzien in een totaalpakket van maatregelen waarmee wordt beoogd de mobiliteit en het woon- en leefklimaat in Nuenen en omgeving te verbeteren. Verder wordt verwezen naar de beantwoording van het eerste onderdeel van de zienswijze. Daarbij wordt o.a. verwezen naar het VSP.	
Met de aanleg van de huidige HOV2 plannen hoopt men dat mensen straks de bus gaan nemen door autorijden onaantrekkelijker te maken.	Het plan voorziet in de <u>toevoeging</u> van een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding. Het doel ervan is niet om het autorijden onaantrekkelijker te maken. Zoals hiervoor al is aangegeven, zijn problemen met de doorstroming van het autoverkeer niet eenvoudigweg op te lossen met meer rijstroken over een beperkt deel van een route. Een toename van het gebruik van openbaar vervoer is niet alleen een hoop, maar ook een gerechtvaardigde verwachting. In de regionale visie is geconstateerd dat gebruikers snelheid, stiptheid en comfort o.a. waarden en doelgroepen eerder geneigd zijn openbaar vervoer te gebruiken indien de kwaliteit voldoet.	Geen
Bij een aanrijding op de Sterrenlaan ontbreken uitwijkmogelijkheden. Opstoppen bij calamiteiten.	Op het moment dat calamiteiten tot overlast leiden, zal worden gewerkt met omleidingsroutes. Er zijn geen specifieke uitwijkmogelijkheden, maar dat is ook niet standaard onderdeel van het ontwerp van wegen (m.u.v. snelwegen).	Geen
De maximale snelheid op grote stukken van de Europalaan is inmiddels blijvend van 80 naar 50 verlaagd, waardoor de capaciteit nog verder is afgenomen.	Voor de Europalaan zijn de landelijke richtlijnen aangehouden dat binnen de kom een maximumsnelheid van 50 km/u geldt en buiten de kom 80 km/u, bij gebiedsontsluitingswegen zoals de Europalaan. Door realisatie van Nuenen-West verschuift de bebouwde kom grens van Nuenen.	Geen
Rotondes en dergelijke gaan de doorstroming van het autoverkeer niet ten goede komen.	In het ontwerp zijn voorrangspoleinen opgenomen. Deze voorrangspoleinen zijn getoetst met modellen en kunnen het verkeer goed verwerken. In het ontwerp zijn geen rotondes opgenomen, maar een vorm waarbij verkeer op de Europalaan zonder veel belemmeringen doorstroomt. Belangrijk is ook de functie die de pleintjes hebben voor aansluitend verkeer. De Europalaan heeft zeker niet alleen een functie voor extern verkeer, laat staan (alleen) voor doorgaand verkeer, maar zeker een functie om de omliggende woonwijken en het centrum te ontsluiten. Hiervoor zijn aansluitingen/ kruisingen nodig. De ontwerpsnelheid voor de hoofdrichting (Europalaan) bij voorrangspoleintjes ligt hoger en de doorstroming voor de hoofdrichting is beter	Geen

Zienswijzen	Beantwoording door college	Voorstel wijziging in BP Europalaan / HOV2
	dan bij een rotonde waarbij verkeer op de hoofdrichting voorrang verleent aan verkeer op de rotonde. Dit wordt in deze situatie beoordeeld als een optimum tussen doorstromingssnelheid en veiligheid.	
Handhaaf de huidige busverbinding via de A270 naar Eindhoven.	HOV2 zal tal van voorzieningen (ziekenhuis, onderwijsboulevard, WCW) beter bedienen, terwijl de prioritering in het verkeer ervoor zal zorgen dat ook een snelle bereikbaarheid van het trein- en busstation in Eindhoven blijft gewaarborgd. Het blijft overigens de bedoeling van de concessieverlener voor openbaar vervoer (thans SRE) dat er een buslijn (naar verwachting lijn 6) blijft rijden via Nuenen-zuid en de A270 naar Eindhoven v.v..	Geen
De uitgerekte voorrangspointjes die nu in diverse HOV2 plannen voorkomen zullen de gemiddelde snelheid van doorgaand verkeer hoog houden op de langere stukken van de doorgaande route. Verkeersonveiligheid.	Op inrichtingsniveau is uitgangspunt voor het ontwerp geweest dat het dorps karakter zo veel mogelijk moet worden behouden. Om die reden is niet gekozen voor het gebruik van verkeerslichten bij kruispunten. Alternatief daarvoor is het toepassen van verkeerspleinen. Dat biedt ook de mogelijkheid om meer groen te behouden. De ontwerpsnelheid voor de hoofdrichting (Europalaan) bij voorrangspointjes ligt inderdaad hoger dan bij een rotonde waarbij verkeer op de hoofdrichting voorrang verleent (zie hiervoor). De ontwerpsnelheid ligt lager dan bij de huidige situatie waarbij de kruisingen voorzien zijn van verkeerslichten. Het ontwerp wordt in deze situatie beoordeeld als een optimum tussen doorstromingssnelheid en veiligheid..	Geen
Zienswijze 2		
Is er na 19.00 uur gemeten? Juist tijdens na dit tijdstip is er in verhouding veel meer geluidsniveau. Denk aan brommers, motoren die vrijelijk over de weg kunnen rijden en zeer hard rijden. Verder nog te noemen de sirene van een of meerdere hulpverleners.	Er is geen sprake van metingen van de geluidsbelasting. Een onderzoek in het kader van reconstructie dient uitgevoerd te worden conform Standaard Rekenmethode II, zoals die staat vermeld in bijlage 3 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012. Omdat er hierbij ook de geluidsbelasting in de toekomstige situatie, 10 jaar na planrealisatie, beoordeeld moet worden, kan dat niet middels metingen maar dient dat middels een prognose en berekeningen uitgevoerd te worden. Hierbij wordt geen rekening gehouden met afwijkend rijgedrag en sirenes van nooddiensten, omdat dat niet opgenomen is in het Reken- en meetvoorschrift en dat ook niet representatief is	Geen
Overigens verwijs ik u naar een schrijven van 9 april 1998, waarin de geluidsbelasting toentertijd al tenminste 60 dB(A) was. Hoe is het mogelijk dat nu minder wordt gemeten? Immers de intensiteit van het verkeer is alleen maar toegenomen.	In 1998 is de geluidbelasting bepaald aan de hand van het toen vigerende reken- en meetvoorschrift 2006. Inmiddels is het reken- en meetvoorschrift 2012 van toepassing. Dit resulteert in andere rekenresultaten. Onder andere een geluidbelasting uitgedrukt in dB in plaats van dB(A). Dit alleen al resulteert in het algemeen in een circa 2 dB lager getal voor dezelfde geluidsbelasting.	Geen

Zienswijzen	Beantwoording door college	Voorstel wijziging in BP Europalaan / HOV2
	In het akoestische onderzoek is de woning aan Europalaan 125 ook als beoordelingspunt toegevoegd. In de huidige situatie (2014) wordt hier een geluidsbelasting van 65-66 dB berekend (oftewel 67-68 dB(A)). Voor de toekomstige situatie (2025) is sprake van een stiller wegdektype en daardoor een lagere geluidsbelasting van 61-62 dB, oftewel 63-64 dB(A). Er is dus ten opzichte van 1998 wel sprake van een toename van de geluidsbelasting maar ten opzichte van de huidige situatie neemt het geluidsniveau in de toekomst af, vanwege de geplande wijzigingen aan de weg (zoals een ander type asfalt, zie hierna).	
Waarom is de sanering nooit uitgevoerd?	Deze opmerking/vraag is niet relevant voor de huidige procedure. Voor de volledigheid wordt de vraag wel beantwoord: het schrijven van 9 april 1998 heeft betrekking op het vaststellen van alle B-lijstwoningen. Voor deze B-lijst woning is nog geen subsidie beschikbaar gesteld door het ministerie van I&M en is dus ook nog geen sanering voorzien.	Geen
Wordt er geen ZOAB toegepast?	Voor de toekomstige situatie is rekening gehouden met een dunne deklaag B voor de Europalaan, een elementenverharding voor de ventwegen en fijn gebezemd beton voor de buslijn. Dunne deklaag B is het meest geluidarm type asfaltsoort dat op deze weg toegepast kan worden. ZOAB kan hier niet toegepast worden vanwege civieltechnische redenen, zoals wringen, optrekken en afremmen bij de rotondes, waardoor het een te korte levensduur heeft. Bovendien is ZOAB bij lagere snelheden niet zo effectief als dunne deklaag B.	Geen
Zienswijze 3		
Bezorgd over de extra overlast die de bushalte tegenover Kerkstraat 56 veroorzaakt. Zoals geluidsoverlast door optrekken/stoppen van bussen, rondhangende jeugd enz, zonder dat er maatregelen genomen worden om dit te verminderen. i.e. geluidswerende afscheidingen enz.	De situering van de bushalte is nog niet vastgelegd. Het college onderzoekt op dit moment nog de (on)mogelijkheden om de bushalte aan de oostzijde van de kruising Europalaan – Kerkstraat te plaatsen. Het plaatsen van een bushalte langs de weg is inherent aan de aanleg van een HOV-lijn en behoort tot een normaal planologisch aanvaardbaar risico dat hoort bij het wonen langs een ontsluitingsweg in het dorp. Naast de planologische aanvaardbaarheid is ook gekeken naar de akoestische gevolgen van het plaatsen van een bushalte. Er is nader beschouwd wat voor invloed een bushalte, ter hoogte van de woning aan Kerkstraat 56, op de geluidsbelasting heeft. Omdat het doorgaande overige verkeer op de Europalaan een veel hogere intensiteit heeft, is deze maatgevend voor de geluidsbelasting, ter plaatse van woningen, die langs de Europalaan liggen, waaronder	Geen

Zienswijzen	Beantwoording door college	Voorstel wijziging in BP Europalaan / HOV2
	Kerkstraat 56. De HOV-lijn heeft hier, ook als er een bushalte ten noorden van de Europalaan ter hoogte van de woning aan Kerkstraat 56 gesitueerd wordt, geen relevante invloed. De gemiddelde geluidsbelasting van het gezamenlijke verkeer (bussen + overig) neemt niet waarneembaar toe door de bushalte. Vanwege de afstand van de bushalte tot de woning aan Kerkstraat 56 (ongeveer 25 meter) zullen piekgeluiden ten gevolge van afremmen en optrekken van bussen niet opvallen ten opzichte van overige verkeersgeluiden, zoals optrekkend en afremmend verkeer op de Kerkstraat of bij het kruispunt met de Europalaan. De omgeving van de woning aan Kerkstraat 56 wordt grotendeels bepaald door wegverkeerslawaai op de Europalaan en de Kerkstraat en overige wegen. In het akoestische onderzoek is deze woning ook als beoordelingspunt opgenomen. Er is in de huidige situatie sprake van een geluidsniveau van ongeveer 60 dB(A) etmaalwaarde. Overige geluiden in de omgeving, zoals stemgeluid bij de bushalte, zullen dit niveau niet overstemen (ook vanwege de afstand van de bushalte tot de woning) en daarmee niet tot aantasting van het huidige woon- en leefklimaat leiden.	
Er wordt gesproken over 50 km en 80 km per uur snelheid beperking over de Europalaan. Is het de bedoeling dat er een snelheidslimiet van 50 km per uur geldt voor de gehele Europalaan?	Voor de Europalaan zijn de landelijke richtlijnen aangehouden dat binnen de kom een maximumsnelheid van 50 km/u geldt en buiten de kom 80 km/u, bij gebiedsontsluitingswegen zoals de Europalaan. Door realisatie van Nuenen-West verschuift de bebouwde kom grens van Nuenen. Iets ten oosten van de kruising met de Vorsterdijk wordt de toegestane maximale snelheid 50 km/uur. Vanaf dat punt is op de rest van de Europalaan (richting het oosten) een maximale snelheid van 50 km/uur toegestaan. Ter verduidelijking van de trajectdelen met een toegestane snelheid van 80 km/uur en 50 km/uur is een bijlage toegevoegd in het akoestische rapport. In het akoestische onderzoek is aanvankelijk ten onrechte geen rekening gehouden met het westelijke trajectdeel van de Europalaan, waar nog wel een maximale snelheid van 80 km/uur is toegestaan. Het akoestische onderzoek is inmiddels hierop aangepast.	Geen
In het oorspronkelijke technische rapport wordt over verschillende soorten asfalt gesproken. - Het is niet duidelijk welke van de types nu gekozen is. - Er wordt een bevestigen gevraagd dat er is gekozen voor het meest geluidsarm type asfalt	- Voor de toekomstige situatie is rekening een dunne deklaag B voor de Europalaan, een elementenverharding voor de ventwegen en fijn gebezemd beton voor de buslijn. Op de trajectdelen, waar de HOV-bussen gebruik maken van dezelfde rijbaan als het overige verkeer op de Europalaan is sprake van dunne deklaag B.	Geen

Zienswijzen	Beantwoording door college	Voorstel wijziging in BP Europalaan / HOV2
	- Dunne deklaag B is het meest geluidarm type asfaltsoort dat op deze weg toegepast kan worden. Andere asfaltsoorten, zoals ZOAB, zijn om civieltechnische redenen, bijvoorbeeld vanwege wringen en optrekken en afremmen op rotondes, niet toepasbaar, omdat deze hierdoor een veel te korte levensduur hebben op dit traject. Deze zijn bij lagere snelheden ook niet zo effectief als Dunne deklaag B.	

Ambtshalve aanpassingen

Los van de aanpassingen naar aanleiding van de zienswijzen, bestaat er aanleiding om het bestemmingsplan nog op andere onderdelen gewijzigd vast te stellen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan (zogenoemde 'aanpassingen ambtshalve').

	Voorstellen	Voorstel wijziging in het bestemmingsplan
1.	De wens bestaat om in zekere mate flexibel te blijven bij het situeren van bushaltes nabij de kruising Europalaan - Kerkstraat. In de bestemmingsplanregels wordt een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid opgenomen, waarmee het college onder voorwaarden de mogelijkheid heeft medewerking te verlenen aan het realiseren van een bushalte binnen de bestemming groen.	4.4 Afwijken van de gebruiksregels 4.4.1 Bushalte Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van het bepaalde in 4.1 teneinde de realisatie van een bushalte mogelijk te maken, mits wordt voldaan aan de volgende voorwaarden: a. de ruimtelijke en functionele karakteristiek worden niet onevenredig aangetast; b. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken worden niet onevenredig aangetast; c. het woon- en leefklimaat niet onevenredig worden aangetast; d. de verkeersveiligheid, brandveiligheid c.q. brand- en rampenbestrijding zijn gewaarborgd; e. de bouwhoogte van straatmeubilair ten behoeve van de bushalte mag maximaal 3,00 m bedragen; f. de oppervlakte van straatmeubilair ten behoeve van de bushalte mag maximaal 15 m2 bedragen.
2.	In artikel 15.4.1, regels voor gronden met de aanduiding 'behoud en herstel van watersystemen' ontbreekt het horen van het betreffende waterschap (procedurevereiste op grond van artikel 18.1, derde lid van de Verordening ruimte). Omdat deze aanduiding geheel samenvalt met de aanduiding 'attentiegebied ecologische hoofdstructuur', zal de waterbeheerder doorgaans wel al adviseren over een aanvraag (zie artikel 15.3.1). De aanduidingen dienen echter een ander doel. Het voorstel is om ook in artikel 15.4.1 van de planregels op te nemen dat de waterbeheerder wordt gehoord.	Tekstaanpassing hieronder in rood aangeduid: 15.4 behoud en herstel van watersystemen 15.4.1 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden Het is verboden op of in de voor 'behoud en herstel van watersystemen' aangewezen gronden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

		a. het aanbrengen van oppervlakteverhardingen of verharde oppervlakten van meer dan 100 m², anders dan een bouwwerk; b. het ophogen van gronden. Het hiervoor gestelde is niet van toepassing voor: c. normale onderhoudswerkzaamheden; d. werken of werkzaamheden binnen het kader van het normale bodemgebruik; e. werken en/of werkzaamheden, die op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan, in uitvoering zijn, dan wel krachtens een voor dat tijdstip aangevraagde vergunning, ontheffing of anderszins mogen worden uitgevoerd. De werken of werkzaamheden als hiervoor bedoeld zijn slechts toelaatbaar indien: a. door die werken of werkzaamheden dan wel door de daarvan hetzij direct hetzij indirect te verwachten gevolgen, de watersystemen niet onevenredig worden of kunnen worden aangetast, dan wel de mogelijkheden voor herstel van de bedoelde waarden, niet wezenlijk worden of kunnen worden verkleind; b. daarover vooraf advies wordt ingewonnen bij het betreffende waterschap.
3.	Het bestemmingsplan geeft t.a.v. de ruimtelijke kwaliteit, kwaliteitsverbetering van het landschap in het buitengebied aan, dat dit niet van toepassing is omdat er geen sprake is van nieuw ruimtebeslag (Toel. bovenaan p15). Ook bij een wijziging van het planologisch regime zonder nieuw ruimtebeslag is echter volgens de Verordening ruimte formeel sprake van een ruimtelijke ontwikkeling en is dit relevant (art. 3.2 Verordening ruimte). De aanplant van 400 nieuwe laanbomen als hoogwaardige (groen)structuur versterkende maatregel (paragraaf 5.3 Toel) langs het gehele tracé kan gezien worden als invulling daarvan, daarbij ook afwegende dat verbetering van openbaar vervoer de fysieke leefomgeving ten goede komt. Voorgesteld wordt dit aspect in de toelichting te verduidelijken.	Tekstaanpassing bovenaan op pagina 13 van de toelichting hieronder in rood aangeduid: Het planvoornemen betreft een ruimtelijke ontwikkeling maar heeft geen nieuw ruimtebeslag tot gevolg. Binnen het bestaande stedelijk gebied en het bestaande tracé van de Europalaan is voldoende ruimte beschikbaar om de voorgestane herinrichting door te voeren en enkele bedrijfspercelen uit te breiden. Derhalve is sprake van zorgvuldig ruimtegebruik. Ten behoeve van het behoud en de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit worden 400 nieuwe laanbomen als hoogwaardige (groen)structuur versterkende maatregel langs het gehele tracé aangeplant en wordt door de verbetering van openbaar vervoer de kwaliteit van de fysieke leefomgeving versterkt. Ook is feitelijk sprake van een beperkte uitbreiding van een bedrijventerrein (met 4400 m²) ten koste van groenvoorzieningen. -----

		Tekstaanpassing bovenaan op pagina 15 van de toelichting in rood aangeduid: Het buitengebied ter hoogte van het plangebied is onderdeel van de groenblauwe mantel. On-danks het gegeven dat het planvoornemen geen uitbreiding van het ruimtebeslag in het buitengebied tot gevolg heeft, is volgens de Verorde-ning ruimte sprake van een ruimtelijke ontwikke-ling. Als kwaliteitsverbetering worden langs het tracé 400 nieuwe laanbomen als hoogwaardige (groen)structuur versterkende maatregel aan-geplant. Daarnaast is sprake van een verbete-ring van het openbaar vervoer dat de fysieke leefomgeving ten goede komt.
4.	In het akoestisch onderzoek is als uitgangspunt voor de berekening van de geluidbelasting voor het wegvak Vorsterdijk-Dommel ten onrechte de snelheid van 50 km gehanteerd.	Ter correctie van het akoestisch onderzoek is voor het wegvak tussen Vorsterdijk en de Dommel een snelheid van 80 km/uur opgenomen als uitgangs-punt.
5.	De aanleg van de Europalaan en HOV2 mag binnen de verkeersbestemming van het bestemmingsplan worden gerealiseerd. De begrenzing van de ver-keersbestemming 'verkeer' is ruimer dan de begren-zing van het ontwerp. Dit is gedaan om tot de vast-stelling van het bestemmingsplan in zekere mate flexibel te kunnen zijn, mochten ondergeschikte aanpassingen in het ontwerp noodzakelijk zijn. Het is niet wenselijk dat binnen het bestemmingsplan de theoretische mogelijkheid blijft bestaan dat het ont-werp van de Europalaan zodanig wordt aangepast dat er vanuit akoestisch oogpunt een minder gunstig effect op zou kunnen treden treden voor omwoneden. Om dit te bereiken is het definitieve ontwerp gekoppeld aan het bestemmingsplan, waarbij is aangegeven dat de ligging van de rijbanen hierbij maatgevend is. Met behulp van een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid kan het college van de ligging van de rijbanen afwijken, mits middels een akoes-tisch onderzoek wordt aangetoond dat wordt voldaan aan de geluidsnormen uit de Wet geluidshinder.	In artikel 5 wordt toegevoegd: Artikel 5.3 Specifieke gebruiksregels De rijbaan en HOV-verbinding mogen uitsluitend worden aangelegd zoals vastgelegd in het definitief ontwerp dat is opgenomen in bijlage 1 bij de regels en dat ten grondslag heeft gelegen aan het akoes-tisch onderzoek (Akoestisch onderzoek HOV2 Nue-nen, uitgevoerd door Omgevingsdienst Zuid-Oost Brabant, d.d. 8 mei 2014, status definitief). Artikel 5.4 Afwijken van de gebruiksregels 5.4.1 Wegprofiel Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van het bepaalde in 5.3 teneinde de realisatie van een ander wegprofiel, zijnde een andere situering van een rijbaan of HOV-verbinding, mogelijk te maken, mits wordt voldaan aan de volgende voorwaarden: - met akoestisch onderzoek is aangetoond dat ten minste sprake is van een vergelijkbare (toekom-stige) c.q. aanvaardbare geluidbelasting dan wel sprake is van een verbetering; - de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken worden niet onevenre-dig aangetast; - de verkeersveiligheid, brandveiligheid c.q. brand- en rampenbestrijding zijn gewaarborgd. In bijlage 1 wordt het definitieve ontwerp toegevoegd, inclusief mogelijke varianten van de kruising Europa-laan – Kerkstraat.
6.	Vanwege het verzoek van de gemeenteraad om te onderzoeken of en zo ja, hoe het mogelijk kan wor-den gemaakt om alle rijrichtingen op de Europalaan open te houden, zijn 3 mogelijke varianten in het ontwerp ter hoogte van de kruising Europalaan –	In het akoestisch onderzoek zijn de 3 varianten in het ontwerp ter hoogte van de kruising Europalaan – Kerkstraat opgenomen en berekend.

	Kerkstraat opgesteld. Omdat deze varianten vanwege de voorgestelde wijziging van het bestemmingsplan onder punt 5 onderdeel gaan uitmaken van het bestemmingsplan, moeten deze varianten akoestisch worden onderzocht.	
7.	In paragraaf 3.3.2 van het ontwerp bestemmingsplan is aangegeven dat de resultaten van het archeologisch vooronderzoek voor vaststelling van het bestemmingsplan zouden worden verwerkt in het bestemmingsplan. Het archeologisch vooronderzoek is inmiddels uitgevoerd.	3.3.2 Archeologische beleidsadvieskaart De bij het Beleidsplan Archeologische Monumentenzorg behorende Archeologische Beleidsadvieskaart laat geen beschermde archeologische monumenten binnen het plangebied zien. Wel is sprake van enkele gebieden met archeologische waarde, gelegen ter hoogte van het centrum van Nuenen. De verwachtingswaarde is voor vrijwel het hele plangebied hoog of middelhoog, op enkele bij recente bouwprojecten verstoorte locaties na. In het bestemmingsplan is dit vertaald naar een beschermde regeling voor eventueel aanwezige archeologische waarden en/of verwachtingswaarden. Voor het plangebied is door BAAC is een archeologisch onderzoek opgesteld (Nuenen Plangebied Hoogwaardig Openbaar Vervoer fase 2 Archeologisch bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek (verkennde fase), BAAC Rapport V-14.0135, november 2014). De resultaten van dit onderzoek worden hieronder beschreven. Op basis van het bureauonderzoek werd geconcludeerd dat ter plaatse van het plangebied deels sprake is van een lage, middelhoge en hoge archeologische verwachting. Geadviseerd werd om met een verkennend booronderzoek de intactheid van de bodem in de zones met een middelhoge en hoge archeologische verwachting vast te stellen. Voor de gronden met een lage archeologische verwachting is geen nader onderzoek noodzakelijk. Uit het booronderzoek ter plaatse van zones met een middelhoge archeologische verwachting is gebleken dat de kans op het aantreffen van archeologische resten voor het overgrote deel klein is. Vervolgonderzoek wordt hier niet noodzakelijk geacht. Daarentegen blijft in vier zones de kans op het aantreffen van archeologische resten middelhoog. Vervolgonderzoek wordt daarom in deze zones wel wenselijk geacht in de vorm van een archeologische begeleiding. Deze zones kunnen mogelijk tezamen met de zones met een hoge archeologische verwachting nader onderzocht worden. In de op te stellen strategie voor de archeologische begeleiding kan met deze verschillen in archeologische verwachting rekening worden gehouden door het uitvoeren van een intensieve en extensieve archeologische begeleiding. Gezien het gegeven dat voor delen van het plangebied op basis van de onderzoeksresultaten nog steeds een archeologische verwachting geldt, blijven de archeologische dubbelbestemmingen gehandhaafd. Op basis van de onderzoeksresultaten zou voor delen van het plangebied de dubbelbestemming kunnen vervallen. Echter het plangebied zal naar alle waarschijnlijkheid in zijn totaliteit aanbesteed en ontwikkeld worden. Voor de uitvoering van de werkzaamheden is in het kader van archeologie altijd een omgevingsvergunning nodig. Met verwerking van de onderzoeksresultaten zou dit nog steeds noodzake-

		lijk zijn. Het uitgevoerde onderzoek kan gebruikt worden als het gevraagde rapport dat in het kader van omgevingsvergunningaanvraag overlegd moet worden.
--	--	---