

De gemeenteraad van Eindhoven

t.a.v. het hoofd van de afdeling Ruimtelijke Ordening
Postbus 90150
5600 RB Eindhoven

Eindhoven, 22 februari 2021

Geachte heer, mevrouw,

Via deze weg reageert de Stichting Beter Eindhoven op het ontwerp bestemmingsplan Lichthoven fase 1 (kavel A). Het is onze zienwijze dat er op een aantal essentiële punten sprake is van een onvoldoende onderbouwing van het bestemmingsplan. Hieronder gaan we daar nader op in.

M.e.r.-beoordeling

Het gebied komt zeker in aanmerking voor een volledige M.E.R. rapportage

In de 'Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling' d.d. 07-10-2020 van Rho adviseurs (bijlage 17) wordt voor het plangebied uitgegaan van alleen het plangebied 'Lichthoven'. Echter dit plangebied maakt onderdeel uit van een veel grotere ontwikkeling. In de directe nabijheid ligt namelijk ook het plangebied 'District E', met verschillende gebruiksfuncties. Het uitgangspunt om alleen het plangebied van Lichthoven te beschouwen is dus niet correct.

Voor District E is al de – onjuiste – conclusie getrokken dat er geen samenhang is met ontwikkelingen in de directe omgeving en er daardoor geen m.e.r.-beoordeling benodigd zou zijn. Echter al deze projecten worden in de directe nabijheid van elkaar gerealiseerd en hebben dus wel degelijk samenhang. In de praktijk gaat het om de gehele herontwikkeling ten zuiden van de spoorlijn in de strook lopende vanaf de zijgevel van de Bijenkorf tot en met het riviertje de Dommel dat de belangrijkste ecologische verbindingzone (EVZ) van het gehele centrumgebied is tussen "het zuiden en het noorden" van de stad. De Raad van State heeft aangegeven in haar uitspraak over het 'Picus Dossier' dat er ter weerszijden van de rivier een 50 meter brede ecologische zone dient te worden aangehouden. Zoals het ons nu voorkomt lijkt het er sterk op dat door 'fragmentatie' van het gehele gebied de gemeente ingrijpende milieumaatregelen wil voorkomen ten gunste van het op korte termijn kunnen door laten gaan van economisch zeer gewenste bebouwing. Wij zijn van mening dat wel degelijk het gehele gebied een zorgvuldige milieu effect rapportage dient te krijgen. Wat niet gedaan is bij de planvorming van District E geeft een extra 'milieulast' voor Lichthoven. Administratieve trucs kunnen en mogen de werkelijkheid niet maskeren en, of bagatelliseren. Wij pleiten dan ook voor een werkelijk serieuze MER-rapportage voor het gehele gebied om veel grotere (latere) problemen inzake de leefbaarheid van het centrum te voorkomen.

Veiligheidsrisico's

Er is wel sprake van intensief vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor.

In de 'Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling' d.d. 07-10-2020 van Rho adviseurs (bijlage 17, paragraaf 3.4) wordt vermeld dat er binnen of in de nabije omgeving van het plangebied geen gevaarlijke stoffen worden vervoerd over de weg, het water, het spoor of door buisleidingen.

In de position paper 'Basisnet in balans', opgesteld door gemeenten en provincies in Zuid-Nederland staat een plattegrond daterend van juni 2020. Hierop staan gebieden

aangegeven met risico van ongevallen met gevaarlijke stoffen. Eén van die gebieden is de spoorzone in het centrum van Eindhoven. In de position paper staat aangegeven dat het streven is om op de lange termijn het goederenvervoer via een zogenaamde goederenruit, die niet door Eindhoven loopt, af te gaan handelen. Deze ruit moet echter nog worden aangelegd, hetgeen nog decennia kan gaan duren. Voorlopig loopt daardoor het goederenvervoer, inclusief gevaarlijke stoffen, dus nog over de spoorlijn vlak langs het plangebied Lichthoven.

De toelaatbare omvang van het brandbare transport over het spoor wordt ter plaatse overschreden

Uit de beantwoording van raadvragen door het OAE d.d. 1 september 2020 blijkt dat alleen al in het eerste kwartaal van 2020 2143 ketelwagons over het spoor door Eindhoven reden. Volgens afspraken mogen jaarlijks 2150 ketelwagons aan brandbare gassen rijden. Op dit moment is er dus nog sprake van een forse overschrijding van toegestaan brandbaar transport over het spoor door Eindhoven.

De afstand tot het plasbrandaandachtsgebied is verkeerd ingeschat

In dezelfde aanmeldnotitie staat tevens "Het plangebied ligt op minimaal 50 meter afstand van de spoorbundel voor het doorgaand verkeer. De beoogde ontwikkelingen zullen dan ook in geen geval binnen het plasbrandaandachtsgebied gerealiseerd worden, welke zich tot 30 meter van het spoor bevindt." Dit klopt niet. De kortste afstand van het plangebied van gebouw A tot het dichtstbijzijnde spoor (waarover volgens onze informatie de goederentreinen richting Venlo/Maastricht gaan), is net geen 25 meter en ligt volgens ons dus wel in het plasbrandaandachtsgebied.

Calamiteitenroute naar het spoor

Langs het spoor is in het inrichtingsplan een groenvoorziening ingetekend. Het is niet duidelijk of het getekende groen conflicteert met de bereikbaarheid van het spoor voor de brandweer in geval van calamiteiten. De calamiteitenroute is niet volledig doorgetrokken langs het spoor. Is hierover overlegd met de brandweer? Onduidelijk is tevens de relatie met het inrichtingsplan voor de rest van het gebied (Lichthoven II)

Ontruimingstijden

Afgeweken wordt van Bouwbesluit

In bijlage 4, 'Verantwoording van het groepsrisico' bij de aanmeldnotitie wordt uitgegaan van vereiste ontruimingstijden die afwijken van de eisen waar Bouwbesluit 2012 vanuit gaat. Graag ontvangen wij een uitleg waarom wordt afgeweken van het Bouwbesluit.

Brandveiligheidsrapport ontbreekt

In deze bijlage wordt verwezen naar een brandveiligheidsrapport. Wij gaan er daarbij vanuit dat een ontruimingsplan c.q. een brandaanvalsplan al onderdeel is, of zal zijn van een inrichtingsplan voor Lichthoven als geheel. Het rapport is echter niet aanwezig bij de documenten. Graag zouden wij dat alsnog ontvangen.

Verkeer

Rekenfout rittenproductie?

In de 'Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling' d.d. 07-10-2020 van Rho adviseurs (bijlage 17) wordt vermeld dat er uitgegaan wordt van een ritgeneratie van 4 ritten per etmaal per 100 m2 en dat dat dus uitkomt op 250 ritten per etmaal. Het plan betreft

ongeveer 14.000 m² wat betekent dat er een ritgeneratie is van meer dan het dubbele, namelijk 560 ritten per etmaal! Dit uitgangspunt klopt dus niet en geeft ons zorgen voor de wegenbelasting van het gehele gebied omdat er geen verkeersstructuurplan is: zie ook het volgende punt.

Geen integrale beschouwing gevolgen verkeersproductie

Om de gevolgen van de verkeersproductie voor de Stationsweg c.a. te kunnen beoordelen moet niet alleen gekeken worden naar het kantoorgebouw in Fase 1A (zie bijlage 1 en bijlage 17). Nieuwe ontwikkeling in de omgeving moeten integraal worden meegenomen. Dit is ook nodig om in aanmerking te komen voor een vormvrije m.e.r.-beoordeling'.

Er wordt er gesteld "„dat er veel minder doorgaand verkeer is dat gebruik maakt van de wegen in het centrum, zo ook de Stationsweg. De capaciteit van deze wegen is echter veelal nog wel gelijk gebleven, waardoor de verkeersgeneratie van de ontwikkeling zonder problemen kan worden afgewikkeld op het omliggende verkeersnetwerk. De verkeersstroom kan merkbaar zijn, maar zal niet leiden tot extra knelpunten in de verkeersafwikkeling. Negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling kunnen zodoende worden uitgesloten."

Bij deze uitspraak is alleen gekeken naar de ontwikkeling Lichthoven, maar hiervoor moet er wel degelijk naar het grotere geheel worden gekeken. Immers in de directe omgeving zijn of worden meer plannen tot ontwikkeling gebracht die ook invloed zullen hebben op de verkeersgeneratie (district E, rest van Lichthoven, the Student hotel), alsmede de totale verdichting van de Binnenstad zelf met enkele duizenden nieuwe woningen. Indien hier niet integraal naar wordt gekeken, snijdt de stad zichzelf in de vingers en volgen de problemen hierdoor na de realisatie, of gaan zij andere planvorming blokkeren. Dat lijkt ons ongewenst.

De conclusie dat de negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling kunnen worden uitgesloten is inhoudelijk dan ook niet (voldoende) onderbouwd. Wij zien hier graag een heldere en met cijfers gestaafde onderbouwing van.

Windhinder

Windhinder bij fietsenstalling NS baart zorgen

Getoetst is aan NEN 8100:2006: "Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving" (zie bijlage 6). Het baart ons zorgen dat juist t.p.v. de ingang van de fietsenstalling van het NS-station sprake is van windhinderklasse D (d.w.z. beperkt risico op windgevaar). Dit is een belangrijk punt waar veel treinreizigers dagelijks van en op hun fiets stappen en juist hier zou windhinder vermeden moeten worden. Niet duidelijk is of door het aanplanten van groen het matige windklimaat hier voldoende kan worden verbeterd. Het is ons bekend dat voor District E de meest recente windmodeltoetsingen nieuwe inzichten hebben opgeleverd om het ontwerp op straatniveau en eerste bouwlagen aan te passen. Worden die bevindingen ook meegenomen in Lichthoven 1?

Groen

Twijfels over haalbaarheid inrichtingsplan Lichthoven (Zie regels, bijlage 2)

Het 'inrichtingsplan Lichthoven' is mede opgesteld om compensatie van het bomenverlies in het project Lichthoven mogelijk te maken. Wij hebben onze twijfels of in dit plan sprake is van een duurzame groenontwikkeling. Zie hieronder.

Publieke route tussen de bebouwing aan het spoor en de bebouwing aan de Stationsweg

In de tekst van het bestemmingsplan staat "De strook grond, gelegen tussen de geprojecteerde bebouwing langs het spoor en de bebouwing langs de Stationsweg, vormt de schakel tussen het Stationsplein en de rivier de Dommel en wordt ingericht als stadspark met een versteend karakter met daarin groene elementen."

Het is een loffelijk streven dat de gemeente voor deze publieke route een groene inrichting ambieert maar de term stadspark lijkt ons wat overdreven. In het inrichtingsplan staan hier fraaie grote bomen getekend op het dek van de half ondergrondse parkeergarage op te korte afstand van gevels van gebouwen. Het zijn bepaald geen ideale omstandigheden voor een boom om tot volle wasdom te kunnen komen en op termijn een hoofpijndossier voor de toekomstige groenbeheerder. Wij kunnen ons geheel vinden in het Advies Bestemmingsplan Lichthoven fase II van Trefpunt Groen Eindhoven van 6 april 2020 dat er meer ruimte moet zijn voor groenvoorzieningen en aansluiting moet worden gezocht bij de Ecologische Verbindingszone langs de Dommel.

Groenstrook langs het spoor

Ook hier is in het inrichtingsplan een groenvoorziening gepland, grotendeels op het dak van een half ondergrondse parkeervoorziening. Is hier sprake van een duurzame groenontwikkeling? Zo ja, aan welke duurzaamheidsaspecten wordt hiermee voldaan?

Kap platanen Stationsweg

Voorts zijn wij van mening dat het onbegrijpelijk is dat in het inrichtingsplan de rij karakteristieke platanen aan de Stationsweg, niet een serieus uitgangspunt is van de planvorming. Wij zien graag opgenomen dat deze bomen, al dan niet op dezelfde locatie, behouden worden.

Met vriendelijke groet,

Stichting Beter Eindhoven,

Paul Henkemans,
Voorzitter bestuur.

Correspondentieadres
Hoogstraat 150
5615 PV Eindhoven
secretaris@stichtingbetereindhoven.nl
06 105 125 85