Aan:

Raad van State

Afdeling Bestuursrechtspraak

Postbus 20019

2500 EA Den Haag

Eindhoven, 18 augustus 2024

Betreft: *Beroep tegen het besluit van de gemeenteraad van Eindhoven vermeld in het gemeenteblad onder Nr. 297685 op 10 juli 2024 betreffende "Vastgesteld bestemmingsplan "Fietspad HTCE-De Run".*

Hoogedelgestreng College,

Hierbij stelt de Wijkvereniging Ooievaarsnest beroep in tegen het besluit van de gemeenteraad van Eindhoven, publicatie nr. 297686 d.d. 10 juli 2024 betreffende Vastgesteld bestemmingsplan "Fietspad HTCE-De Run", hierna te noemen **Bestemmingsplan.**

Voorwoord

Tijdens de Algemene Leden Vergadering van de Wijkvereniging Ooievaarsnest (hierna genoemd **Wijkvereniging**) hebben de leden hun zorgen geuit over het voornemen om een snelfietsroute aan te leggen door onze wijk Ooievaarsnest en het gebied langs de Dommel. Enerzijds zijn er grote zorgen over de verkeersonveiligheid van een dergelijke snelfietsroute door woonstraten in de wijk. Deze woonstraten zijn bedoeld (en alleen geschikt) voor bestemmingsverkeer. Anderzijds veroorzaakt een dergelijke snelfietsroute een grote verstoring van de rust, flora en fauna in het aangrenzende groen langs de Dommel.

Leden van de Wijkvereniging maken veelvuldig gebruik van het natuurgebied, zowel als fietser en als wandelaar. Een deel van dit natuurgebied wordt onbereikbaar door het Bestemmingsplan.

Om de verstoring van de natuur te beperken voorziet het bestemmingsplan een marginale verbreding van het fietspad langs de Dommel. Echter, wij constateren dat de voorgestelde implementatie niet voldoet aan de oorspronkelijke doelstelling, namelijk een hoogwaardige schakel in de regionale snelfietsroutes, terwijl de natuur toch aanzienlijk wordt verstoord. Daarom achten wij het wenselijk dat een hoogwaardige alternatieve oplossing wordt gevonden, die wèl aan de oorspronkelijke doelstelling voldoet.

De Wijkvereniging Ooievaarsnest is gevestigd in Eindhoven en geregistreerd bij de Kamer van Koophandel onder nummer 40235636 (Bijlagen 2&3).

Op grond van het voorafgaande gaat de Wijkvereniging namens haar leden in beroep tegen het besluit over het Bestemmingsplan.

Voordat de Wijkvereniging ingaat op de gronden van het beroep, zal eerst een kort historisch overzicht worden gegeven in de Inleiding.

1. **Inleiding**

Op 13-11-2018 is met verwijzing naar een rapport van bureau Antea middels een Raadsinformatiebrief (hierna genoemd **RIB**) de gemeenteraad geïnformeerd, dat het tracé voor de snelfietsroute HTCE – De Run is vastgesteld, welk een schakel moet vormen in een regionale snelfietsroute van Eersel tot Geldrop. Het rapport van Antea van 8 oktober 2018 met titel "Verkenning snelfietsroutes De Run – HTCE" (hierna **Antea Rapport** genoemd) wijst, na vergelijking van een aantal alternatieven, een voorkeurstracé aan voor deze schakel tussen bedrijventerrein De Run in Veldhoven en **HTCE** (zijnde de High Tech Campus Eindhoven). Het tracé loopt via De Run 4200 in Veldhoven naar Eindhoven, alwaar dit verder loopt via de straten Ulenpas en Hunenborg en over het fietspad door het natuurgebied Klotputten langs de Dommel naar de noordingang van de HTCE (deze route wordt hierna **Voorkeurstracé** genoemd).

1.1. Nadat tussen april 2019 en eind 2020 bleek dat er bezwaren waren van bewoners, is de "samenspraak en inspraak" vormgegeven door van april tot november 2021 een zestal klankbordgroep sessies met een geselecteerde groep bewoners te houden over alternatieven voor het deel van het tracé binnen Eindhoven.

1.2. Het Veldhovens deel van het onder 1.1 genoemde tracé is door de raad van de Gemeente Veldhoven vastgesteld bij besluit van 16 maart 2021. Tegen dit besluit is beroep aangetekend door de Wijkvereniging. De uitspraak van de Raad van State hierover van 31 augustus 2022 ECLI:NL:RVS:2022:2531 ziet alleen op het in Veldhoven aan te leggen fietspad.

1.3. De RIB van 21-12 2021 "Doorfietsroute De Run - HTCE routekeuze" vermeldt dat de routekeuze herbevestigd wordt met enig voorbehoud op basis van de uitkomst van de klankbordgroep. In deze RIB staat onterecht: "*Op 15 december 2020 heeft u deze route vastgesteld als onderdeel van het Maatregelenpakket Bereikbaarheid De Run*…". Echter, deze "vaststelling" betrof alleen de verhoging van een krediet en niet de routekeuze.
In de RIB van 21-12-2021 wordt de benaming doorfietsroute gebruikt met als uitleg: "...*doorfietsroute (voorheen snelfietsroute genaamd)*…". Kortom, dit is een andere benaming voor dezelfde functie.

1.4. Het Bestuursakkoord van 10 juni 2022 van het op 14-6-2022 geïnstalleerde nieuwe college vermeldt: "*Voor het fietspad HTC de Run kiezen we voor route Ulenpas-Hunenborg wanneer het een verbetering betekent voor de ecologie*."

1.5. De RIB van 8-11-2022 "Voorlopig ontwerp Fietsroute De Run-HTCE") vermeldt dat het voorlopig ontwerp voor de fietsroute de Run – HTCE is vastgesteld, met als voorwaarde dat wordt voldaan aan een lijst van mitigerende en versterkende maatregelen.

1.6. Op 14-12-2023 is het ontwerp bestemmingsplan "Fietspad HTCE - De Run" dat betrekking heeft op het deel van het tracé over het fietspad door het natuurgebied langs de Dommel, ter inzage gelegd.

1.7. De Wijkvereniging heeft op 21-01-2024 een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan ingediend (hierna genoemd **Zienswijze**), die bijgevoegd is als **Bijlage 1**. De Wijkvereniging verzoekt u de inhoud van haar zienswijze als hier herhaald en ingelast te beschouwen.

1.8. Op 13-05-2024 is door de Gemeente de Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen, Bestemmingsplan: fietspad HTCE - De Run, hierna genoemd **Nota,** gepubliceerd.

1.9. Op 02-07-2024 heeft de raad van de Gemeente het bestemmingsplan "Fietspad HTCE-De Run" gewijzigd vastgesteld. Tot deze datum is er geen voor bezwaar en beroep vatbaar raadsbesluit genomen over het Voorkeurstracé.

2. **Gronden van beroep**

De Wijkvereniging gaat in beroep tegen het besluit betreffende het Bestemmingplan omdat de voorbereiding van het besluit kennelijk onzorgvuldig is geweest en de inhoud kennelijk onvoldoende is gemotiveerd. Het besluit voldoet dan ook niet aan de algemene beginselen van behoorlijk bestuur die van toepassing zijn voor het tot stand komen van en de inhoud van een besluit. Het betreft met name het zorgvuldigheids- en motiveringsbeginstel, maar ook het beginsel van fair play. Hieronder wordt eerst onderbouwd, waarom de punten uit de zienswijze in de Nota niet steekhoudend weersproken zijn en dus onterecht niet gegrond verklaard zijn. Vervolgens worden aanvullende gronden van beroep opgevoerd.

3. **<u>Geen enkel punt van de Zienswijze is weerlegd in de Nota</u>**

De kopjes in dit hoofdstuk corresponderen met de kopjes in de Zienswijze van de Wijkvereniging. Het punt 3.1 komt overeen met punt 1 van de Zienswijze, etc. De nummering in de tekst van deze kopjes (zoals bijvoorbeeld 2.1 en 2,2) verwijst naar de nummers in de toelichting bij het (ontwerp)bestemmingsplan (hierna **Toelichting** genoemd).

3.1. **<u>Wat betreft Toelichting punt 2.1 Historisch perspectief</u>**

Er staat: "….waarbij in de huidige situatie reeds een fietspad aanwezig is met een breedte van ca. 2,5 meter." Er wordt onder Ad.1 van de Nota aan voorbijgegaan aan het feit dat dit fietspad uitsluitend voor "extensief recreatief medegebruik" gebruikt mag worden. De regels van het bestemmingsplan Buitengebied 2006 zijn immers duidelijk: Onder "6.*2. Nadere detaillering van de doeleinden*" staat :

"6.2.3. Het gebied dient als recreatief uitloopgebied te worden behouden. In het hele gebied mogen <u>bestaande paden worden gebruikt ten behoeve van extensief recreatief medegebruik</u>." Ander gebruik dan expliciet toegestaan in de regels is strafbaar.

Ook het Groenbeleidsplan 2016-2026, uitgave gemeente Eindhoven oktober 2016 (hierna **Groenbeleidsplan** genoemd) staat alleen extensief recreatief medegebruik toe.

Diverse malen in de Toelichting wordt van de onterechte veronderstelling uitgegaan dat het huidig fietspad gebruikt zou mogen worden voor woon-werk verkeer. Ten gevolge hiervan zijn onjuiste conclusies getrokken en is de raad onjuist geïnformeerd.

3.2. Wat betreft Toelichting punt 2.2 Beschrijving toekomstige situatie

Wat betreft verwachte aantallen fietsers wordt in de Nota verwezen naar een memo op de projectwebsite. De prognose in deze memo is niet opgesteld conform de "Geactualiseerde aanbevelingen voor de breedte van fietspaden 2022 Versie 2 Utrecht, juni 2022" van **CROW** (de

landelijke instantie die onder andere richtlijnen voor veilige inrichting van wegen en fietspaden opstelt):

- Er is niet uitgegaan van de aantallen op de drukste dagen, maar van een gemiddelde over de getelde dagen inclusief de regendagen met veel minder fietsers. Met deze wijze van berekenen staat de gemeente toe dat op 50% van de dagen de aantallen fietsers veel groter zijn, dan waar de fietspaden op berekend zijn, met als gevolg groot risico op ongelukken.
- Er is een gemiddelde genomen van een telling uit 2019 met een telling van een jaar eerder tijdens de winter.
- Er worden alleen aantallen per dag genoemd, terwijl CROW aangeeft dat aantallen per uur tijdens de drukste spits bepalend zijn.

Ook is de prognose voor de toekomstige groei onderschat:

- Er is met een groei van 2% per jaar gerekend, terwijl een recente publicatie (Zie Eindhovens Dagblad van 4 -11-2023) een groei van 3% per jaar noemt.
- Gezien de verwachte sterke groei van werkgelegenheid, groei van aantal inwoners en de trend naar snelle elektrische fietsen, waarmee over grotere afstanden gereden kan worden, zal de groei nog sterker zijn.
- Tenslotte is er geen rekening gehouden met de groei vanwege geplande aansluitingen op het Voorkeurstracé vanuit Veldhoven noordoost, Eersel, Bergeijk en Heeze.

Wij verwijzen naar de uitvoerige berekening van 30-7-2021, zoals de Wijkvereniging die heeft ingediend tijdens de procedure bij de Raad van State over het besluit van de gemeente Veldhoven van 16 maart 2021 (zie 1.2 hierboven). Hierin wordt aangetoond dat er op termijn op de Ulenpas meer dan 9000 fietsers/ etmaal te verwachten zijn.

Zoals reeds in de Zienswijze vermeld, zijn bij tellingen uitgevoerd door Basec in juni 2023 al meer dan 4500 fietsers/etmaal geteld. In de Nota is hier niet op ingegaan. Door niet zorgvuldig met de prognoses om te gaan, bestaat groot risico voor onveilige situaties.

In de Nota onder Ad. 18 wordt desondanks vastgehouden aan de veel te lage prognose in de memo, waarnaar verwezen wordt. Maar zelfs dan voldoet de breedte van 3,5 m voor het fietspad niet aan de richtlijnen van CROW en al helemaal niet als rekening gehouden moet worden met pedelecs.

3.3. Wat betreft Toelichting punt 2.2 Beschrijving toekomstige situatie

De conclusie dat 3,5 m breedte voldoende zou zijn bij aantallen van 600 fietsers/ uur, zoals genoemd in het audit rapport van Goudappel van 29-7-2022 is niet juist. De tabel op pagina 6 van de Geactualiseerde aanbevelingen laat zien dat de breedte minimaal 4,6 m dient te zijn zonder pedelecs en 5,5 m met pedelecs. Volgens het audit rapport van Goudappel, moet ook met pedelecs rekening gehouden worden, als deze op het fietspad weliswaar niet worden toegestaan, maar er niet gehandhaafd wordt.
Bij de behandeling van het raadsvoorstel voorafgaande aan de vaststelling van 2-7-2024, is door de wethouder desgevraagd toegegeven dat de Gemeente niet beslist over handhaving en afhankelijk is van de politie.

Reeds in 2018 is in het Antea Rapport aangegeven dat de breedte liefst 4,5 m zou moeten worden (en minimaal 4,1 m).

Als in de toekomst verbreding noodzakelijk blijkt, zal de natuur nog verder verstoord worden.

3.4. Wat betreft Toelichting punt 2.2 Beschrijving toekomstige situatie

Het fietspad komt op een verhoogde waterkering te liggen, met aan weerszijden een "verticaal afstapje" van 45cm hoog. Fietsers lopen volgens het audit rapport van Goudappel van 18-82023 het risico op letsel als ze van het pad af willen rijden en niet door hebben dat er een 45cm hoog afstapje is. Dit risico wordt volgens de Nota opgelost door boomstammen te leggen op de randen van de verhoogde waterkering langs het fietspad. Maar hierdoor wordt de uitloopruimte verder verkleind en de veiligheid juist verminderd. Deze uitloopruimte is toch al te krap volgens het Goudappel rapport. Dit punt is dus niet opgelost met de uitleg in de Nota.

3.5. Wat betreft Toelichting punt 2.2 Beschrijving toekomstige situatie

De Gemeente geeft onder punt Ad. 5a) van de Nota toe dat ook pedelecs en brommers illegaal gebruik zullen maken van het geplande fietspad, daar er geen toezeggingen zijn om hier op te handhaven. Volgens het audit rapport van Goudappel van 29-7-2022 dient de breedte van het fietspad in deze situatie berekend te zijn op gebruik van pedelecs en brommers. De breedte van 3,5 m voldoet dan niet volgens dit audit rapport. De Gemeente staat bij dit ontwerp van het fietspad dus een onveilige situatie toe.

3.6. Wat betreft Toelichting punt 2.2 Beschrijving toekomstige situatie

In de Zienswijze is onder punt 6 geconcludeerd, dat de versmalling om bomen te behouden resulteert in een fietspad wat volgens de richtlijnen van CROW niet veilig is. In punt 3.3 hierboven is dit aangetoond.

3.7. Wat betreft Toelichting punt 3.3.2. Interim omgevingsverordening

De uitleg onder Ad. 9 van de Nota, dat het huidige fietspad voor woon-werk verkeer gebruikt mag worden is niet juist, zoals in punt 3.1 hierboven uitgelegd is. Ook het Antea rapport over de natuurtoets vermeldt dat "alleen recreatie met een meer extensief karakter" is toegestaan in het gebied, waar het fietspad doorheen loopt. En ook het Groenbeleidsplan staat alleen extensief recreatief medegebruik toe.

Er wordt niet voldaan aan Art 3.32 van de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant als het huidig fietspad van 2,5 m breed voor extensief recreatief medegebruik heringericht wordt als een drukke verlichte snelfietsroute van 3,5 m breed op een 5,5 m brede verhoging van 45 cm. Dit punt is daarom niet weerlegd in de Nota.

Bovendien staat het Bestemmingsplan toe dat het fietspad verbreed kan worden tot 5,5 m. Nergens blijkt uit dat hier op getoetst is.

3.8. Wat betreft Toelichting punt 3.3.2. Interim omgevingsverordening

De uitleg in de Toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan laat niet zien dat voldaan wordt aan artikel 3.32 van de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant. De verdere uitleg in de Nota onder ad. 9 is ook niet steekhoudend. Er wordt onterecht het argument gebruikt dat het bestaande fietspad gebruikt mag worden voor woon-werk verkeer (zie uitleg bij 3.1 hierboven) en dat het daarom alleen gaat om een beperkte verbreding van het bestaande

fietspad. De vereiste toelichting volgens lid 2 van artikel 3.32 is onterecht beperkt tot voornoemde uitleg.
Er wordt verwezen naar afstemming met de provincie over het deel van de route dat over NNB gebied loopt. Artikel 3.32 gaat echter over de groenblauwe mantel, die van toepassing is voor het hele gebied, waarvoor dit nieuwe Bestemmingsplan is vastgesteld.

3.9. Wat betreft Toelichting punt 3.3.2. Interim omgevingsverordening

Wat betreft: "Omdat het plangebied binnen 'Landelijk Gebied' gelegen is, betekent dit dat conform artikel 3.9 IOV ruimtelijke ontwikkelingen gepaard moeten gaan met fysieke verbetering van de landschappelijke kwaliteit van het gebied of de omgeving".

Onder Ad. 9 van de Nota is niet aangetoond dat dit onderzocht is. Er wordt alleen verwezen naar overleg met de provincie over een klein deel van de route vallend onder NatuurNetwek Brabant (hierna **NNB** genoemd), dus niet over de hele route.
De uitleg in de Nota maakt niet duidelijk, wat de gemeente ter beoordeling aan de provincie heeft voorgelegd (Is de hele route voorgelegd, of alleen een specifiek deel, is de constructie van 5,5 m breed besproken, welke NNB gebieden precies, is rekening gehouden met de Ecologische Verbindings Zone, hierna **EVZ** genoemd, het gebruik als snelfietsroute?). De uitleg in de Nota weerlegt daarom niet dit punt.

Bovendien geeft de eerder beschreven verhoogde constructie van 5,5 m breed over een lengte van bijna 500 m langs de Dommel zeker geen verbetering van de landschappelijke kwaliteit van het gebied of de omgeving. In dit geval wordt de landschappelijke kwaliteit van de directe omgeving, zijnde het natuurgebied dat nog steeds valt onder het bestemmingsplan Buitengebied 2006, aan weerszijden van deze 5,5 brede constructie sterk verstoord.

3.10. Wat betreft Toelichting punt 3.3.2. Interim omgevingsverordening

Op het punt dat de route over een EVZ zone loopt, wordt in de Nota onder Ad. 7.b) gereageerd dat de EVZ niet in het vigerende bestemmingsplan (Buitengebied 2006) is opgenomen. Echter, op deze locatie zijn ook andere (bestemmings) plannen van de provincie van kracht , waar deze EVZ zone wel opgenomen was. Dat betekent dat er getoetst had moeten worden of over de EVZ zone wel het geplande snelfietspad aangelegd mag worden.

3.11. Wat betreft Toelichting punt 3.3.2. Interim omgevingsverordening

Onder 5.3 hierboven is uitgelegd dat er geen toezegging is voor handhaving, zodat brommers het fietspad illegaal zullen gebruiken en er geluidsoverlast zal zijn. Het punt over geluidsoverlast is dus niet weerlegd in de Nota.

3.12. Wat betreft Toelichting punt 3.7 Groen

Zoals uitgelegd in de Zienswijze onder punt 12 staat het Groenbeleidsplan alleen onder zeer strikte voorwaarden toe dat er infrastructuur gerealiseerd wordt. Bij aanleg van een snelfietsroute is er sprake van aanleg van infrastructuur. Er is niet getoetst op deze zeer strikte voorwaarden. In dit Groenbeleidsplan staat: "*Verstedelijking of andere ingrepen (infrastructuur) zijn in deze categorie niet aan de orde, tenzij het gaat om zwaarwegende*

maatschappelijke belangen, waarvoor alternatieven ontbreken, en met toepassing van compensatie."

Er is niet onderzocht of er alternatieve routes zijn en niet aangetoond dat er zwaarwegende maatschappelijke belangen zijn.

Ook is geen compensatie toegepast. De Nota geeft hier onder Ad.3. a) geen antwoord op.

3.13. Wat betreft Toelichting punt 4.4.5 Planbeschrijving en toetsing

Daar er in de Nota geen toezeggingen gedaan zijn om te handhaven om er voor te zorgen dat brommers het fietspad niet gebruiken, moet dus wel rekening mee gehouden worden met brommers. De Gemeente is namelijk zelf niet bevoegd om te handhaven, maar is afhankelijk van de politie. Dat betekent zoals gesteld in de Zienswijze onder punt 13, dat het plan niet te plaatsen is onder een categorie die is opgenomen in de bijlage van de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen (NIBM)". Bovendien , zoals in punt 7.3 hieronder gemeld, staat het gepubliceerd Bestemmingsplan nog steeds het gebruik als woonstraat toe, zodat ook auto's van deze route gebruik zouden kunnen maken.

3.14. Wat betreft Toelichting punt 4.7 Natuur

De Nota bevat geen antwoord op het punt "*Een toets of de ecologie versterkt kan worden met een optelsom van alle positieve en negatieve aspecten ontbreekt.* ".

Onder Ad. 16 van de Nota wordt hier op gereageerd met onterechte argumenten:

- Het rapport van 10-6-2022 met de natuurtoets van Antea bevestigt wel degelijk onder punt 5.3.3. dat er door Antea van uitgegaan is dat het een recreatieve route betreft. Antea heeft dus de invloed van de aanleg en gebruik van een snelfietsroute niet beoordeeld..
- Het in het midden laten of het fietspad voor recreatief gebruik of voor woon-werk verkeer bedoeld is, is niet juist en misleidend. Een drukke route met veel snelfietsverkeer en verlichting tijdens de spits in de wintermaanden in plaats van een beperkts recreatief gebruik, zal zeker gevolgen hebben voor de ecologie. Dit is dus niet onderzocht.
- Er is geen enkel rapport overlegd dat voornoemde toets van de ecologie beschrijft. De beschikbaar gemaakte rapporten tonen alleen specifieke kleine onderdelen van het natuuronderzoek.

3.15. Wat betreft Toelichting punt 4.7 Natuur

In de Zienswijze is op basis van de Boomeffectanalyse (Bijlage 2 bij het ontwerpbestemmingsplan van 7-8-2023, hierna genoemd **BEA**) geconcludeerd: "*Er kunnen dus veel (43, waarvan 11 zeker) bomen sneuvelen als gevolg van de werkzaamheden*." De Nota geeft onder punt Ad. 17 als antwoord met verwijzing naar de BEA, dat er slechts 9 bomen gekapt hoeven te worden, daar 2 treurwilgen niet gekapt hoeven te worden. In de BEA is deze conclusie niet terug te vinden.

De compensatie van te kappen bomen wordt wel toegezegd in de Nota, maar niet is aangegeven hoe dit geborgd is.

Er wordt toegezegd dat er een werkprotocol komt om bomen te behouden, maar in de BEA staan ook maatregelen betreffende te gebruiken materialen en constructies. Uit het antwoord in de Nota blijkt niet, dat hier rekening mee gehouden wordt.

De uitleg onder Ad. 17 geeft op basis van het voorafgaande onvoldoende waarborgen dat er niet meer dan de genoemde 9 bomen sneuvelen.

3.16. Conclusies over punten 5.1 t/m 5.15

Geen enkel van de in de Zienswijze genoemde punten is steekhoudend weerlegd. Al deze punten zijn dus onterecht ongegrond verklaard.

4. Er heeft geen zorgvuldige integrale afweging van alternatieve routes plaatsgevonden.

- Uit notulen van de Gemeente Eindhoven van 25-5-2018 blijkt dat het Voorkeurstracé voor de Gemeente al vast stond, voordat het Antea Rapport was uitgebracht en voordat Antea is gevraagd dit tracé uit te werken. Zie de tekst uit de notulen van het 'project slowlane' van 25-5-2018, hieronder:

> Veldhoven en Eindhoven zijn het ambtelijk erover eens dat tracé 1 bestuurlijk moet worden vastgesteld. [redacted] geeft hierop aan dat er een nieuwe wethouder is genaamd Monique List van de VVD. Voorstel is om de wethouder van Veldhoven en Eindhoven in een bilateraal overleg tracé 1 nader uit te laten werken door Antea.

  Hieruit valt op te maken dat in het Antea Rapport geen objectieve vergelijking van alternatieven gemaakt is. De doelomschrijving in dit rapport bevestigt dit. Ook is de afgelopen jaren o.a. via een inspreekavond aan de Gemeente kenbaar gemaakt dat het Antea Rapport vele andere tekortkomingen bevat. Zonder nader onderzoek had de Gemeente dit rapport niet mogen gebruiken.
- Er zijn in het Antea Rapport geen alternatieven beschouwd, die niet door het natuurgebied gaan, welk de "nee, tenzij" beperking kent, zoals in punt 3.12 hierboven uitgelegd is.
- Bij de latere samenspraak in de klankbordgroep mochten alternatieven van het Antea Rapport niet besproken worden , en zijn argumenten tegen alternatieven gepresenteerd die niet op onafhankelijk onderzoek zijn gebaseerd. De discussies tussen de niet representatief gekozen leden en de voorzitter, die werkzaam was bij de beoogde uitvoerder van het Voorkeurstracé, waren gestuurd door zijn onvolledige en deels onjuiste argumenten. Desalniettemin is de uitkomst door het College gebruikt als een "advies" en het gemankeerde samenspraakproces onterecht geduid als "integrale afwegingen".

- **Conclusie**:
  Op grond van het voorafgaande kan het na de rapportage van Antea uitgevoerde proces niet als "*zorgvuldige integrale afweging*" van de tracékeuze beschouwd worden. Op grond hiervan is het besluit niet met de vereiste zorgvuldigheid tot stand gekomen en is onvoldoende gemotiveerd. Handelen zoals de gemeente heeft gedaan, is strijdig met het "fair play" beginsel.

5. Bij het besluit over het Bestemmingsplan is onvoldoende rekening gehouden met strijdige punten op de onvermijdelijke aansluitende vervolgroutes.

5.1. De vervolgroute over Hunenborg en Ulenpas is in strijd met het aldaar geldende bestemmingsplan.

Genoemde straten zijn woonstraten volgens het bestemmingsplan. Volgens de definitie in van Dale zijn dit straten met zeer beperkt verkeer ten behoeve van de bewoners. Een drukke snelfietsroute voor het gebruik zoals beschreven in de Toelichting is hier mee in strijd.

5.2. De vervolgroute over de laatste 110 m naar de HTCE is in strijd met het aldaar geldend bestemmingsplan.

- Het bestemmingsplan Buitengebied 2006 staat hier alleen extensief recreatief medegebruik toe (zie 3.1 en 3.7 hierboven) . Dus het gebruik als snelfietsroute met druk fietsverkeer is niet toegestaan.
- Volgens het verkeersveiligheidsaudit rapport van DTV is het fietspad hier te smal en de oversteek van de ringweg op de HTCE onveilig.

Conclusie:

Het besluit is onzorgvuldig voorbereid door geen rekening te houden met de beperkingen op de onvermijdelijke vervolgroutes.

6. De naam van het besluit "Gewijzigde vaststelling bestemmingsplan 'Fietspad HTCE- De Run' is misleidend.

6.1. Het vastgestelde plan heeft slechts betrekking op een gedeelte van de route in de gemeente Eindhoven, namelijk het tracédeel door het natuurgebied langs de Dommel, vanaf de Hunenborg tot circa 110 m van de ingang van HTCE.

6.2. Het gedeelte Ulenpas Hunenborg is geen fietspad (een fietspad is een pad uitsluitend voor fietsers en daar is geen sprake van in deze straten). Zowel de Ulenpas als de Hunenborg zijn woonstraten, gelegen in het bestemmingsplan Gestel buiten de ring 2020.

6.3. Er wordt verzwegen dat het gaat om een snelfietsroute, die een hoogwaardige verbinding zou moeten vormen in het netwerk van snelfietsroutes.

Conclusie:

Door in de naamgeving de gehele route De Run (Veldhoven)-HTCE op te nemen en de term fietspad in plaats van snelfietsroute, is de raad niet juist geïnformeerd. Om deze redenen is de besluitvorming onzorgvuldig voorbereid.

7. Omissie in het besluit.

7.1. In het raadsbesluit met titel "Raadsvoorstel Gewijzigde vaststelling bestemmingsplan 'Fietspad HTCE – De Run' " , vastgesteld op 2-7-2024 (Inboeknummer 24bst00602) staat onder punt 2 opgenomen:

"Met uitzondering van de zienswijze met nummer 25 voor het overige geen wijzigingen in het vast te stellen bestemmingsplan aan te brengen …." .

7.2. In de Nota onder punt Ad. 20 staat: " *Deze zienswijze geeft aanleiding de regeling in artikel 5.1 gewijzigd vast te stellen*." Alhoewel deze zienswijze zowel door bewoner 25 als de Wijkvereniging (zienswijze 49) is opgebracht, wordt de op dit onderdeel gegronde zienswijze niet genoemd in het raadsbesluit van 2-7-2024.

Hieruit blijkt dat de zienswijze van de Wijkvereniging ten onrechte geheel ongegrond is verklaard.

7.3. Bovendien is de in de Nota beschreven wijziging over dit punt, betreffende Artikel 5.1,<u>niet doorgevoer</u>d in het via het Omgevingsloket gepubliceerd bestemmingsplan.

Conclusie:
Reeds hierom behoort het besluit over het Bestemmingsplan te worden vernietigd.

8. Alternatieven zijn onvoldoende onderzocht.

8.1. Er zijn geen alternatieven onderzocht die niet in strijd met het Groenbeleidsplan zijn. Uit het voorafgaande blijkt dat keuze voor het Voorkeurstracé onzorgvuldig en onvoldoende gemotiveerd tot stand is gekomen. Om tot een verantwoorde keuze te kunnen komen, had onderzocht moeten worden of er alternatieven zijn, die buiten het natuurgebied om gaan, om te voldoen aan het Groenbeleidsplan.

8.2. Ook had, gezien de door de bewoners/leden gesignaleerde verkeersonveilige situatie van een snelfietsroute door de wijk, onderzocht moeten worden of de snelfietsroute buiten de woonstraten van de wijk om aangelegd kan worden. Temeer omdat door bovengemeld Bestemmingsplan extra fietsverkeer zal worden aangetrokken dat door onze (smalle) woonstraten een weg zal moeten vinden. Pedelecs worden niet toegestaan op het fietspad door het natuurgebied en moeten zelf een alternatieve route door de wijk zoeken. De verkeersveiligheidsaudits en de ontwerpnotitie van 6 juli 2023 bevestigen dat op veel punten niet voldaan wordt aan de richtlijnen van CROW. Ook wijkt de Gemeente soms af van aanbevelingen van de audits en van haar eigen ontwerpnotitie. Dat geldt niet alleen voor de route over het fietspad door het natuurgebied, maar ook voor de fietsroute door de wijk.

8.3. Uit de vergelijking van alternatieven in de Nota kunnen geen conclusies getrokken worden. In de Nota wordt het Voorkeurstracé (route 1) vergeleken met 2 alternatieven, maar deze vergelijking betreft alleen het Eindhovens deel van de route. Ook zijn de alternatieven niet in dezelfde mate uitgewerkt. Tot slot toont de vergelijking in de Nota alleen voordelen van route 1 en nadelen van route 2 en 3, waardoor van een gebalanceerde besluitvorming geen sprake is.

8.4. Er zijn geschikte alternatieven.

De gemeentes Veldhoven en Eindhoven hebben uitbreidingen van het snelfietsnetwerk in hun plannen staan om ook een aansluiting te maken aan de zuidzijde nabij de tunnels van de Hogt richting HTCE. Ook zijn voorbereidingen gestart om aansluitingen te maken vanuit richting Bergeijk en Eersel op de Voorkeursroute. Een alternatief langs de zuidzijde van Eindhoven dicht langs de snelwegen richting HTCE ligt daarom voor de hand: dit alternatief sluit perfect aan op voornoemde plannen en de voorgenomen aansluiting richting Geldrop. Bij realisatie van dit alternatief is de investering in het fietspad zoals voorgesteld in het Bestemminsplan niet nodig.

Een dergelijk alternatief, strak langs de A2 en dus vrijwel zonder natuurschade, zal ongeveer even lang zijn als het Voorkeurstracé. Er zijn hier geen bochten, in- en uitritten of kruisingen, en het is sneller en veiliger te rijden door alle snelle fietstypes, aangezien hier wel een breedte van 5,5m mogelijk is. Aansluiting richting Veldhoven kan overwogen worden via de bestande tunnels onder de Hogt of via de Binckhorst en de bestaande tunnel onder de A2 bij de Ulenpas naar De Run 4200. Onderstaand kaartje geeft de denkrichting aan, voor een dergelijk alternatief.



Daarnaast is het tijdens een recente gemeenteraadsvergadering geopperde voorstel om de snelfietsroute langs de hoofdwegen buiten de wijk om aan te leggen in combinatie met de aan te leggen “HOV 4 lijn” een goede optie.

8.5. Conclusie over alternatieven

Het in het Bestemmingsplan beschreven Voorkeurstracé kent veel nadelen. Alternatieven buiten het natuurgebied, hadden overwogen moeten worden vanwege onder andere de ”nee, tenzij” regel voor dit natuurgebied. Voor de hand liggende alternatieven, die hier aan voldoen, zijn niet onderzocht of nader uitgewerkt. Het besluit over het Voorkeurstracé was kennelijk onzorgvuldig en slecht gemotiveerd. Een nieuw onderzoek naar alternatieven buiten het natuurgebied en de woonwijken om is nodig.

De wijk Ooievaarsnest is vooral geliefd vanwege de aangrenzende ligging van het natuurgebied. Aantasting van dit natuurgebied bij aanleg van het fietspad leidt onherroepelijk tot vermindering van het woon- en leefklimaat van de leden, wiens belangen de Wijkvereniging behartigt.

9. Eindconclusies

De punten in de Zienswijze zijn onvoldoende weersproken en onterecht ongegrond verklaard. Dit betekent ook dat de gemeenteraad van Eindhoven met de Nota niet correct is geïnformeerd en dus geen verantwoord besluit heeft kunnen nemen over het Bestemmingsplan.
De voorbereiding en inhoud van het Bestemmingsplan voldoen op veel punten niet aan de beginselen van behoorlijk bestuur, zoals het zorgvuldigheids- en motiveringsbeginsel en soms ook niet aan fair play.
Wij verzoeken u daarom dit beroep ontvankelijk en gegrond te verklaren, het bestreden besluit te vernietigen en de Gemeente in overweging te geven de mogelijkheden te onderzoeken van een alternatieve snelfietsroute die het natuurgebied en de woonstraten in onze wijk vermijdt.

Daarnaast wordt u verzocht de gemeente te veroordelen tot terugbetaling van het griffierecht en tot vergoeding van de proceskosten en eventueel nog te maken deskundigenkosten.

Hoogachtend,

Het bestuur van Wijkvereniging Ooievaarsnest

Naam: Jan-Laurens van der Steen (voorzitter)
[redacted]
e-mail: voorzitter@ooievaarsnest.info

Naam: Frank Lemmens (secretaris)
[redacted]
e-mail: secretaris@ooievaarsnest.info

Naam: Leon Kierkels (penningmeester)
[redacted]
e-mail: penningmeester@ooievaarsnest.info

Bijlagen:

1. Zienswijze Wijkvereniging Ooievaarsnest
2. Statuten Wijkvereniging
3. Uittreksel Kamer van Koophandel