

Notitie van beantwoording zienswijzen

Ontwerpbestemmingsplan 'Ontwikkellocatie Heistraat-Zoom'

Gemeente Veldhoven
September 2021
Geregistreerd onder: 21int13761
Geanonimiseerde versie (21int21211)

Inhoudsopgave_Toc82592080

1. Aanleiding bestemmingsplan	4
2. Ontwerpbestemmingsplan ter inzage	4
3. Ingediende zienswijzen.....	5
3.1 <i>Indieners zienswijzen.....</i>	5
3.2 <i>Ontvankelijkheid zienswijzen</i>	6
3.3 <i>Inhoud zienswijzen</i>	7
4. Reactie op ingediende zienswijzen	9
4.1 <i>Aantasting karakter Zeelst en bezwaren tegen bouwplan.....</i>	9
4.2 <i>Verkeerssituatie.....</i>	12
4.3 <i>Gezondheid.....</i>	28
4.4 <i>Zwerfvuil en (geluids)overlast vanwege rondhangende jongeren/extra verkeer.....</i>	31
4.5 <i>Luchtkwaliteit en geurhinder</i>	33
4.6 <i>Behoefte/nadelige gevolgen bestaande horeca.....</i>	37
4.7 <i>Economische motieven.....</i>	43
4.8 <i>Slechte communicatie/ geen samenspraak.....</i>	44
4.9 <i>Strijdigheid met beleid en wet- en regelgeving</i>	46
4.10 <i>Planschade</i>	51
4.11 <i>Alternatieven.....</i>	52
4.12 <i>Overige zienswijze reclamant 7.....</i>	54
4.13 <i>Overige zienswijzen reclamant 18.....</i>	55

4.14	Overige zienswijzen reclamant 20.....	55
4.15	Overige zienswijzen reclamant 21.....	56
4.16	Overige zienswijzen reclamanten 24 en 25.....	57
4.17	Overige zienswijzen reclamant 31.....	58
4.18	Overige zienswijze reclamant 34.....	58
4.19	Overige zienswijzen reclamant 35.....	59
4.20	Overige zienswijzen reclamant 38.....	60
5.	Ambtshalve aanpassingen	61

1. Aanleiding bestemmingsplan

Na de crisis wordt weer gebouwd in Veldhoven. Zowel de woningbouw is aangetrokken, als bedrijfsmatige bouw. Plekken die jarenlang braak hebben gelegen, krijgen nu eindelijk een invulling. Veldhoven groeit en is in ontwikkeling. Aan de Meerenakkerweg ligt een perceel braak. Deze weg heette voor de grenscorrectie met Eindhoven in 2017, de Heistraat. De gemeente probeert op deze locatie al sinds de jaren '90 van de vorige eeuw tot een ontwikkeling te komen. Aanvankelijk als onderdeel van de plannen voor wijk 't Slot, later als ontwikkeling samen met Slot-oost en ná aanleg van de Slowlane én nieuwe verbinding Kruisstraat-Heistraat als afzonderlijke ontwikkeling.

Sinds oktober 2018 is de gemeente concreet in onderhandeling met de combinatie Domino's Pizza en Kentucky Fried Chicken (hierna: KFC) om tot een overeenkomst te komen. In december 2019 heeft dit geresulteerd in een koop- en realisatieovereenkomst. Het plan is om op het perceel een hoogwaardig en duurzaam vormgegeven gebouw te realiseren voor twee fastfoodketens. Naast de bedrijfsbebouwing voor de restaurants en bijbehorende parkeerplaatsen worden bij de beide restaurants zogenaamde 'drive-thru's' gerealiseerd. Omdat de ontwikkeling niet past binnen het huidige bestemmingsplan, moet een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld. Het ontwerpbestemmingsplan 'Ontwikkellocatie Heistraat-Zoom' is opgesteld en in procedure gebracht.

2. Ontwerpbestemmingsplan ter inzage

Het terinzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan 'Ontwikkellocatie Heistraat-Zoom' is op woensdag 27 januari 2021 bekendgemaakt via een publicatie in de Staatscourant, en in het Gemeentenuws in het Veldhovens Weekblad.

Iedereen kon het ontwerpbestemmingsplan digitaal inzien op www.ruimtelijkeplannen.nl en via www.veldhoven.nl. Van vrijdag 29 januari 2021 tot en met donderdag 11 maart 2021 was het mogelijk om een reactie/zienswijze in te dienen. Die periode lag het plan ook op papier ter inzage in het gemeentehuis van Veldhoven.

3. Ingediende zienswijzen

3.1 Indieners zienswijzen

Tijdens de termijn van terinzagelegging zijn 516 zienswijzen ingediend. Hiervan zijn er 40 zienswijzen 'uniek'. Dat wil zeggen dat hiervan er maar één is ingediend. De overige 476 zienswijzen zijn gelijkloidend en gebaseerd op een 'modelzienswijze', welke is gefaciliteerd door de actiegroep 'HeistraatZoomVerzet'. Deze is als bijlage 2 aan deze Notitie van beantwoording zienswijzen opgenomen.

Van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen is gebruik gemaakt door:

1. Reclamant 1; registratienummer [21.01224](#);
2. Reclamant 2; registratienummer [21.01358](#);
3. Reclamant 3; registratienummer [21.01444](#);
4. Reclamant 4; registratienummer [21.01623](#);
5. Reclamant 5; registratienummer [21.01357](#);
6. Reclamant 6; registratienummer [21.02086](#) en [21.01689](#).
7. Reclamant 7; registratienummer [21.02298](#)
8. Reclamant 8; registratienummer [21.02347](#) en [21.02902](#)
9. Reclamant 9; registratienummer [21.02665](#)
10. Reclamant 10; registratienummer [21.02649](#)
11. Reclamant 11; registratienummer [21.02898](#)
12. Reclamant 12; registratienummer [21.02899](#)
13. Reclamant 13; registratienummer [21.02900](#)
14. Reclamant 14; registratienummer [21.02901](#)
15. Reclamant 15; registratienummer [21.02904](#)
16. Reclamant 16; registratienummer [21.02903](#)
17. Reclamant 17; registratienummer [21.02984](#)
18. Reclamant 18; registratienummer [21.0371](#)
19. Reclamant 19; registratienummer [21.03254](#)
20. Reclamant 20; registratienummer [21.03255](#)
21. Reclamant 21; registratienummer [21.03256](#)
22. Reclamant 22; registratienummer [21.03257](#)
23. Reclamant 23; registratienummer [21.03258](#)
24. Reclamant 24; registratienummer [21.03259](#)

25. Reclamant 25: registratienummer [21.03260](#)
26. Reclamant 26: registratienummer [21.03340](#)
27. Reclamant 27: registratienummer [21.03341](#)
28. Reclamant 28: registratienummer [21.03342](#)
29. Reclamant 29: registratienummer [21.03343](#)
30. Reclamant 30: registratienummer [21.03344](#)
31. Reclamant 31: registratienummers [21.03345](#) en [21.03346](#)
32. Reclamant 32: registratienummer [21.3506](#)
33. Reclamant 33: registratienummer [21.03507](#)
34. Reclamant 34: registratienummer [21.03508](#)
35. Reclamant 35: registratienummer [21.03509](#)
36. Reclamant 36: registratienummer [21.03510](#)
37. Reclamant 37: registratienummer [21.03522](#)
38. Reclamant 38: registratienummer [21.03823](#)
39. Reclamant 39: registratienummer [21.03824](#)
40. Reclamant 40: registratienummer [21.03984](#)
41. 476 overige reclamanten met 'modelzienswijze': diverse adressen (reclamanten 41 t/m 516: diverse registratienummers).

3.2 Ontvankelijkheid zienswijzen

Alle ingediende zienswijzen zijn binnen de ter inzage ligging van het ontwerpbestemmingsplan gepost of ontvangen. Alle zienswijzen voldoen aan de indieningsvereisten en zijn ontvankelijk.

3.3 Inhoud zienswijzen

De onderwerpen die naar voren worden gebracht in de zienswijzen zijn grotendeels terug te brengen naar 11 categorieën. Er is gekozen om te categoriseren op hoofdthema's om de zienswijzennotitie leesbaar te maken. In onderstaande tabel is per reclamant aangegeven op welke categorie zijn of haar zienswijze betrekking heeft. Iedere categorie wordt in een aparte paragraaf behandeld (paragrafen 4.1 t/m 4.11). Indien een reclamant een aanvullende reactie geeft, is hiervoor een aparte paragraaf opgenomen (zie laatste kolom; aanvullende zienswijzen, paragrafen 4.12 t/m 4.20).

De 476 gelijkkluidende zienswijzen zijn benoemd onder reclamanten 41 t/m 516. In een enkel geval heeft een reclamant in handgeschreven tekst een aanvullende opmerking geplaatst. Een reactie hierop is verwerkt in de paragraaf die betrekking heeft op de categorie.

Reclamant nummer	4.1. Aantasting karakter Zeelst en bezwaren tegen bouwplan	4.2. Verkeerssituatie	4.3. Gezondheid	4.4. Zwerfvuul en (geluids)overlast door rondhangende jongeren/extra verkeer	4.5. Lucht-kwaliteit en geurhinder	4.6. Behoeft/n adelige gevolgen bestaande horeca	4.7. Economi-sche motieven	4.8. Slechte communi-catie/ geen samen-spraak	4.9. Strijdig-heid met beleid en wet-en regelge ving¹	4.10 Plan-schade	4.11 Alterna-tieven	Aanvullende zienswijzen
1		x	x									
2	x	x	x	x		x						
3			x			x						
4		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
5	x	x	x	x	x		x	x				
6	x	x	x	x		x		x			x	
7				x								x (paragraaf 4.12)
8	x	x	x	x	x							
9	x	x		x	x							
10	x	x	x	x			x					
11	x	x	x	x	x	x		x			x	
12	x	x	x	x	x	x		x			x	
13		x	x	x		x	x		x		x	
14	x	x	x	x	x					x		
15	x	x	x	x	x	x	x					

¹ De zienswijzen die betrekking hebben op beleid en wet- en regelgeving en gaan over gezondheid (waaronder JOGG) zijn behandeld onder 4.3 'Gezondheid'

Reclamant nummer	4.1. Aantasting karakter Zeelst en bezwaren tegen bouwplan	4.2. Verkeerssituatie	4.3. Gezondheid	4.4. Zwerfvuil en (geluids)overlast door rondhangende jongeren/extra verkeer	4.5. Lucht-kwaliteit en geurhinder	4.6. Behoeft/n adelige gevolgen bestaande horeca	4.7. Economi-sche motieven	4.8. Slechte communi-catie/ geen samen-spraak	4.9. Strijdig-heid met beleid en wet-en regelge ving¹	4.10 Plan-schade	4.11 Alterna-tieven	Aanvullende zienswijzen
16	x	x	x	x	x						x	
17	x	x	x	x	x	x		x		x		
18	x	x	x	x		x					x	x (paragraaf 4.13)
19	x	x	x	x	x		x	x	x	x		
20												x (paragraaf 4.14)
21		x	x	x	x	x		x	x		x	x (paragraaf 4.15)
22		x		x				x				
23	x	x		x	x	x				x	x	
24	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x (paragraaf 4.16)
25	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x (paragraaf 4.16)
26		x	x	x				x				
27	x		x			x		x				
28		x	x	x				x				
29		x	x	x				x				
30		x	x	x				x				
31		x		x	x							x (paragraaf 4.17)
32	x	x	x		x	x		x				
33	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	
34		x	x	x	x	x		x	x			x (paragraaf 4.18)
35		x			x			x	x		x	x (paragraaf 4.19)
36	x	x	x	x	x		x			x	x	
37	x	x	x	x	x							
38	x	x	x	x	x					x	x	x (paragraaf 4.20)
39	x	x	x	x		x		x				
40	x	x	x	x		x		x				
41 t/m 520	x	x	x	x		x		x				

4. Reactie op ingediende zienswijzen

In deze paragraaf wordt een reactie gegeven op de ingediende zienswijzen. Eerst per categorie, zoals ook in de hiervoor opgenomen tabel is opgenomen. Daarna, indien van toepassing, nog per aanvullend ingebracht onderwerp én per reclamant een reactie in een aparte paragraaf ('aanvullende zienswijzen'). Steeds wordt de inhoud van de zienswijze samengevat. De zienswijzen zijn samengevat, maar wel volledig beoordeeld. Als het gaat om een gecategoriseerde zienswijze, is de samenvatting tot stand gekomen met input uit iedere individueel ingediende zienswijze. Onderstaand wordt per (gecategoriseerde) zienswijze een reactie van de gemeente gegeven in een apart deelparagraaf. Bij de gecategoriseerde zienswijzen is de reactie voor sommige reclamanten uitgebreider dan wanneer deze niet gecategoriseerd zouden zijn. Per categorie/ aanvullende zienswijzen wordt afsluitend aangegeven of deze reactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Indien bij vergissing of vanwege een onduidelijkheid bij een reclamant geen kruisje is gezet één bepaalde kolom in paragraaf 3.3. en een zienswijze blijkt wel betrekking te hebben op dit onderdeel, dan is de gemeentelijke reactie op dat onderdeel voor die reclamant van toepassing.

4.1 Aantasting karakter Zeelst en bezwaren tegen bouwplan

4.1.1 Inhoud zienswijzen

Het aanzicht van Zeelst zal voorgoed veranderen. Wat de gemeente ziet als een versterking van het stedelijke karakter, zien omwonenden als (alweer) een inbreuk op het karakter van de historische ontsluitingsweg van Zeelst. De fastfoodrestaurants kunnen worden beschouwd als een wezensvreemde en vooral platte invulling van de toegang van Zeelst. Er komt een terrein met asfalt in plaats van groen. Dit is niet gunstig vanwege het klimaat en de steeds extremere weersomstandigheden.

Het oude dorpsgevoel onder de Zeelstenaren is nog intact en verdraagt zo'n inbreuk niet. Het al jaren braakliggend terrein wacht op een verantwoorde invulling en geen verrommeling waar Zeelst jarenlang mee wordt opgescheept. Een bezinepomp met aanpalende 'vreeschuur' draagt niet bij aan een 'visitekaartje' voor de entree naar Veldhoven. De verwachting was dat de ontsluiting van Noord Veldhoven, en dan met name Zeelst, ruimtelijk gezien een prachtig Brainport-welkom zou krijgen door een goede ruimtelijke invulling van het gebied Heistraat-Zoom.

Zeelst staat beschreven als historisch dorp uit de Kempen dat behouden moet blijven. Behoud van dorps kwaliteiten/ cultuurhistorische waarden wordt in beleid vooropgesteld. De komst van de restaurants aan het begin c.q. einde van een van de dorpslinten valt niet te rijmen met het cultuurhistorisch perspectief. Van de groene vinger blijft niets meer over. Al het groen wordt volgebouwd. Waarom wordt één van de laatste stukjes groen opgeofferd voor fastfood?

De wijk is voor het overgrote deel een woonwijk. Een aantal bedrijven aan de Kruisstraat en Zoom zijn in de laatste jaren verdwenen. Er spelen diverse ontwikkelingen in de wijk waardoor deze nog meer een woonwijk wordt. Deze bedrijfsmatige ontwikkeling past hier niet. Men krijgt te maken met 'urban life', met veel herrie op straat. Er wordt een groot aantal verhuizingen voorspeld omdat het nieuwe karakter niet meer past bij het karakter waar de huizenkopers voor waren gevallen destijds.

Inzet van ruimtelijk beleid zou het creëren van een goede omgevingskwaliteit met een verkeers- en sociaal veilige, aantrekkelijke en gezonde leefomgeving moeten zijn. Wat is in dit kader de waarde van KFC/Domino's op deze plek? De ontwikkeling getuigt niet van een visionaire lange termijnvisie, net als andere plannen in het oosten van Zeelst. Het plaatsen van 2 fastfood drive-thru's op een parkeerplaats, met een muur eromheen en een uitkijktoren van 20 meter (als verplicht stedelijk accent), is niet gewenst aan de toegang tot Zeelst. Er is geen sprake van een groene/duurzame uitstraling, hoe duurzaam de gebouwen zelf ook mogen zijn. Reclame voor fastfood is op geen enkele wijze te verenigen met het begrip duurzaam.

Het architectonisch hoogstandje en landmark Hovenring is bijzonder, de uitkijktoren is erg concurrerend op zo'n korte afstand hiervan. Dit zogenaamde visitekaartje levert geen enkele bijdrage aan de leefomgeving en tast deze juist ingrijpend aan. De uitkijktoren komt er vast omdat een reclamezuil nodig is om de locatie vanaf de N2 zichtbaar te maken. Komt de toren er ook als er geen reclame- uitingen op mogen komen? Een knipperende reclamezuil van 20 meter is een forse inbreuk op het woongenot. Reclame-uitingen zouden uitsluitend in de richting van de Meerentakkerweg komen. Op de ontwerptekening staat toch duidelijk 'Domino's in de richting van de wijk, die waarschijnlijk ook verlicht wordt. Waarom 20 meter hoog als je maar op 12 meter hoogte kunt uitkijken?

4.1.2 Gemeentelijke reactie

Wij vinden het jammer dat niet iedereen het bouwplan ziet als een passende invulling voor de locatie. Wij zien dit anders en we leggen hierna uit waarom wij deze mening hebben en waarom wij achter het project staan.

De braakliggende locatie is al sinds de jaren '90 in beeld als ontwikkellocatie voor een bedrijfsmatige functie. De locatie ligt aan een lint van bedrijven op een plek waar de stedelijke kant van Veldhoven tot uiting komt danwel mag komen. Dit is in 2019 ook zo opgenomen in het Ambitiedocument 'Samen voor ruimtelijke kwaliteit'. Dit beleidsdocument beschrijft dat zowel de stedelijke als de dorpsse kant van Veldhoven belangrijk zijn. Voor de Veldhovense identiteit is het belangrijk dat beide kanten zichtbaar blijven. Het beleid zegt dat contrasten ertussen zelfs groter mogen worden. De locatie heeft door de ligging aan de 'stedelijke kant' van Veldhoven en bij inval- en uitvalswegen een entreefunctie voor geheel Veldhoven, en niet alleen voor Zeelst. Het is een uitgesproken plek waar de stedelijke kant van Veldhoven sterker tot uiting mag komen. De locatie ligt aan de rand van Zeelst en maakt onderdeel uit van het bedrijvenlint die qua uitstraling vooral gericht is op de

Meerenakkerweg. Dit bedrijvenlint ligt op de overgang van de Meerenakkerweg, als belangrijke ontsluitingsroute voor Veldhoven, naar de achterliggende woonwijken en verderop het centrum van Zeelst. De dorpse kwaliteiten van Zeelst zijn in het centrum en de aanloopstraten daarnaar toe nog goed zichtbaar. Behoud/versterken van de dorpse kwaliteiten op plekken die cultuurhistorisch gezien waardevol zijn is belangrijk. De planlocatie zelf heeft geen cultuurhistorische waarde. Ook ligt de locatie niet aan een groene vinger of een belangrijk te behouden groenstructuur. Met het bouwplan wordt invulling gegeven aan de ambitie om de stedelijke kant van Veldhoven op hiervoor geschikte locaties te versterken.

De publieke opinie keert zich in het algemeen regelmatig tegen fastfoodconcerns. Vaak heeft dit te maken met effecten op gezondheid of vanwege de vrees voor overlast. Eventuele negatieve beeldvorming/ een negatief imago rondom fastfood heeft echter geen rol gespeeld bij de beoordeling van het verzoek tot het vestigen van de ketens. Het verzoek is objectief beoordeeld en het traject is niet anders gelopen dan bij andere verzoeken: er komt een initiatief en wij benaderen deze in beginsel met een 'ja-mits' houding. In dit geval zijn er geen beleidskaders, wetten, regelgevingen of milieukundige belemmeringen redenen te benoemen om het verzoek af te wijzen. Het specifieke voedselaanbod kan niet betrokken worden bij de beoordeling. Horeca met een bovenregionale functie in een duurzaam en hoogwaardig vormgegeven gebouw vinden wij goed passend op deze 'stedelijke' locatie. Uit geen enkel onderzoek die is uitgevoerd blijkt dat de omgevingskwaliteit onvoldoende is. Bovendien blijkt hiermee voldoen te worden aan een concrete behoefte (zie ook de gemeentelijke reactie onder 4.6). De overheid heeft niet de bevoegdheid om in te grijpen in de individuele keuzes die mensen maken als het gaat om het eten van bepaald voedsel.

Om te komen tot een verantwoorde invulling van deze plek hebben wij ruimtelijke en functionele randvoorwaarden gesteld. Hierbij kan worden gedacht aan: hoogwaardige architectuur en het toepassen van een stedenbouwkundig accent in de vorm van hogere bebouwing of een hoogte-accent, waarbij rekening is gehouden met de omgeving. Een uitwerking hiervan is bijvoorbeeld de situering van de toren met een geïntegreerde reclame-uiting en uitkijkpunt. Deze is gesitueerd aan zijde waar zich geen woningen bevinden om de inbreuk op privacy zoveel mogelijk te beperken. Hoewel er ook een reclame-uiting wordt gerealiseerd aan de zijde van de woningen, zal deze niet worden verlicht om overlast te voorkomen. Het heeft dus alleen een stedenbouwkundige reden dat deze toren er komt en niet om een reclame-uiting verplicht te stellen. Dat niet op 20 meter hoogte uitgekeken wordt staat los van de wens om een stedenbouwkundig accent te willen realiseren. Een andere randvoorwaarde was bijvoorbeeld dat de overgang naar het achterliggende woongebied op een zorgvuldige wijze wordt vormgegeven, qua ruimtelijke uitstraling en om eventuele overlast te beperken. Een resultaat hiervan is dat er onderzoeken zijn uitgevoerd naar mogelijke geluidsoverlast en er hierdoor een geluidscherm van een bepaalde hoogte gaat komen die groen wordt ingepast. Ook vinden wij duurzaamheid belangrijk. Het planvoornemen kent een hoge duurzaamheidsambitie. Dit is te lezen in de toelichting en terug te zien in het ontwerp. Daar is uitgelegd dat het gebouw optimaal duurzaam wordt ontwikkeld ('nul-op-de-meter'). Dit is uitzonderlijk voor de horecabranche. Daarnaast wordt maximaal circulair gebouwd en wordt ter plaatse energie opgewekt en wordt water op eigen terrein geborgen. Conclusie is dat wij vinden dat deze stedelijke ontwikkeling met respect voor de omgeving plaatsvindt.

Vanwege de ligging van het kavel en de positie van Veldhoven in de Brainportregio is het "Kwaliteitsteam Brainport" betrokken geweest bij de planvorming van deze locatie. Het kwaliteitsteam is opgericht om ruimtelijke ontwikkelingen te stimuleren en te monitoren of deze passend zijn binnen de gewenste "Brainport uitstraling". Zij hebben geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling op de locatie niet binnen de 'beschermingszone' ligt waarbinnen geen hoge elementen mogen staan die concurreren met de beeldkwaliteit van de Hovenring.

4.1.3 Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan

4.2 Verkeerssituatie

4.2.1 Inhoud en reactie op zienswijzen

Verkeersproblemen

De gemeente creëert bewust en moedwillig een onveilige verkeerssituatie. Dat is in strijd met de burgerrechten op veiligheid en goed bestuur. Het plan houdt onvoldoende rekening met de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van de buurt staat onder druk. Door de bezoekersaantallen ontstaat een forse toename van het aantal verkeersbewegingen voornamelijk rondom etenstijd/spitsuur, maar ook in de nachtelijke uren en in het weekend. Het plan spreekt van een voor autoverkeer toegankelijke drive-thru met 3.500 auto's per week extra. Dit zijn ook onbekende weggebruikers en jeugdig hardrijdend verkeer. Gevaar dreigt voor alle weggebruikers, maar met name voor voetgangers en de vele fietsers (van en naar scholen en recreatieve fietsers). Nu al wordt rekening gehouden met filevorming bij de opritten van de N2. Het extra verkeer voert de druk nog verder op. Het genoemde kruispunt met verkeerslichten aan de Heistraat-Meerenakkerweg is een zeer belangrijke ontsluiting van Zeelst. Extra verkeersbewegingen genereren doen daaraan geen recht. De bereikbaarheid van de wijk het Slot via de Kruisstraat wordt door al dit verkeer ernstig bemoeilijkt. De Kruisstraat is nu al een racebaan en met de komst van de KFC en Domino's wordt het nog veel drukker en zal de snelheid niet afnemen. Het is goed voorstelbaar dat (in de zomer) met enige regelmaat files ontstaan waardoor bewoners hun eigen huis lastig kunnen bereiken. Ook is het niet zo moeilijk voor te stellen dat er meer sluipverkeer via de Vijverstraat de wijk in zal gaan met alle gevaren van dien.

De (kleine) rotonde Kruisstraat/Zoom/Peter Zuidlaan is nu al gevaarlijk en onoverzichtelijk omdat (elektrische) fietsers (uit twee richtingen en met voorrang), vrachtverkeer, bussen en auto's er gezamenlijk en veelvuldig gebruik van maken. Het zicht op de rotonde wordt minder vanwege het hoge hekwerk dat er komt (tot 3,6 meter hoog). Op de hoek is de hele openheid, i.c.m. de sociale veiligheid, voor fietsers en voetgangers verdwenen. De afwikkeling via de Zoom dat nu een tweebaansweggetje is, wordt een probleem. Ruimte voor uitbreiding van deze weg zal er na realisatie van dit

bestemmingsplan niet meer zijn. De locatie bevindt zich op enkele meters van bestaande woonbebouwing. De woningen direct aan de rotonde krijgen in de avonduren constant last van koplampen.

Nu al gebeuren bij de rotonde vrijwel wekelijks ongelukken met tot op heden gelukkig alleen licht persoonlijk letsel en materiële schade, welke niet officieel gemeld worden. Het wordt straks alleen maar erger vanwege de toenemende drukte. In alle beleidsstukken van de gemeente staat dat het fietsverkeer meer, beter en veiliger de ruimte moet krijgen. Dit plan met zeer veel autoverkeer betekent het tegenovergestelde. Daarbij wordt de rotonde straks nog eens extra belast vanwege andere ontwikkelingen, denk b.v. aan werkverkeer (inzet van busjes) en fietsers van ASML-medewerkers, via de Peter-Zuidlaan naar De Run 1000, het verkeer vanwege de Hurkmansgroep, Zilverackers, Slot-Oost en het Vale-terrein aan de Kruisstraat. Door alle plannen gefaseerd door te voeren blijf je natuurlijk onder de bestaande normen, echter alles samen krijgen we in de toekomst een uitzichtloze situatie. Het wordt tijd om het grote geheel te bekijken. In de brief van 20 mei 2020 van de gemeente Veldhoven aan belangenvereniging Wijk 't Slot wordt melding gemaakt dat de verkeersafwikkeling van de rotonde in het actualiserende verkeersonderzoek opnieuw bezien wordt. Dit is niet gebeurd. Enige vorm van onderzoek naar de gevolgen voor de slowlane en de rotonde vanwege alle ontwikkelingen wordt gemist.

De gemeente heeft destijds de gevaarlijke verkeerssituatie zelf gecreëerd. Omwonenden werden voor een voldongen feit gesteld onder het mom dat het kruispunt Kruisstraat niet meer voldeed aan de nieuwe Heistraat-plannen. Dus werd de verkeerssituatie aangepast, zonder inspraak. Gesteld wordt dat de situatie is ontstaan vanwege afspraken met de firma Baselmans, die zich uiteindelijk daar niet heeft gevestigd. Omwonenden zijn nu wel opgezadeld met een gewijzigde verkeerssituatie. Waar was de lange termijnvisie toen de gemeente koos voor de huidige verkeerssituatie?

Parkeren

Er komen 90 parkeerplaatsen, waardoor niet wordt voldaan aan de gemiddelde parkeernorm, maar volgens de 'Memo parkeren' wel aan de minimale parkeernorm. Echter is het parkeren voor personeel niet in de norm begrepen, maar wordt hier wel ingerekend. Bovendien zijn 4 parkeerplaatsen bestemd als uitwijk bij de afhaaloketten, dus niet als parkeerplaats voor bezoekers. Ook zijn bij de in-uitgang naar de rotonde tenminste 3 parkeerplaatsen zo niet verboden volgens de regels, dan toch bijzonder gevaarlijk. Verder is er geen rekening gehouden met frictieleegstand. Dat wil zeggen extra parkeer capaciteit die wordt opgenomen om zoekverkeer naar een parkeerplaats en inefficiënt gebruik van de parkeerplaatsen op te vangen. Er is een aantal parkeerplaatsen getekend en als de zaken goed gaan lopen zal hier een tekort aan ontstaan en gaat men wild parkeren. Dit is niet wenselijk.

In de Memo parkeren wordt uitgegaan van een te lage aantal verwachten transacties en wordt meer dan een factor 3 van de CROW-referentiedata afgeweken. Er wordt een vergelijking gemaakt met andere KFC's waarbij het aantal parkeerplekken nog lager uitvalt. De opgevoerde referentie-objecten liggen alle op industriegebied, ver buiten een woonomgeving. Er is niet gekeken in de analyse of deze te lage aantal parkeerplekken op andere locaties afdoende zijn. Verzocht wordt om de aannames aan te passen en de berekeningen opnieuw uit te voeren en meer én onafhankelijk onderzoek te doen om te onderbouwen waarom de minimale parkeernorm gehanteerd kan worden. Er is geen analyse gemaakt van de gevolgen van

deze te lage aantal parkeerplekken op andere locaties, met name de situatie waarbij een KFC in een woonwijk ligt zou in deze analyse betrokken moeten worden.

Er mag volgens het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) bovendien niet uitgegaan worden van de minimale parkeernorm. Onder 7.2 staat dat momenteel gebruik wordt gemaakt van de kencijfers van het CROW, waarbij het midden van de bandbreedte wordt aangehouden. Het is in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel om nu de minimale norm aan te houden. De passages ten aanzien van het afwijken van de parkeernorm zijn dan ook niet relevant. Er moeten dus 98 parkeerplaatsen komen en die passen niet. Het huidige ontwerp moet dus worden herzien. Mocht toch kunnen worden afgeweken, kan niet zomaar uitgegaan worden van de verstrekte gegevens door de initiatiefnemer noch van de genoemde referentieprojecten. Of deze representatief zijn moet objectief getoetst worden.

Voor fietsparkeren geldt een norm van 2,5 per 100 m² bvo waardoor 19 plaatsen nodig zijn. Er wordt maar 1 parkeerplaats extra gerealiseerd, waaruit blijkt wat voor prominente rol de duurzaamheid heeft bij de ontwikkelaar.

Rapportage Goudappel Coffeng

De volgende opmerkingen zijn geplaatst/vragen zijn concreet gesteld over het rapport van bureau Goudappel Coffeng:

1. Citaat: Voor de rotonde zijn geen recente verkeerstellingen beschikbaar, alleen de opgaven van KFC/Domino's (zie tabel 2.2 op blz. 5). Komen we bij de conclusies op blz. 14, tweede alinea: Tijdens het maatgevende uur op een werkdag (18:00-19:00) genereren de KFC en Domino's gezamenlijk maximaal 190 autobewegingen (95 in + 95 uit). Als men tabel 2.2 als uitgangspunt neemt dan komt men uit op 112,5 'in' en 112,5 'uit' autobewegingen. Er wordt getwijfeld of de cijfers en de conclusies correct en onafhankelijk zijn.
2. In het verkeersonderzoek staat ten onrechte niets over fietsers, aantallen, veiligheid, invloed op doorstroming etc.
3. Naast de nu al bekende slowlane wordt ook de Peter-Zuidlaan/Kempenbaan-Oost/De Run als fietsverbinding aangegeven in het GGVP. De verbinding Peter-Zuidlaan-Julianastraat wordt in 2022 geopend. Verondersteld wordt dat dit niet of nauwelijks extra verkeer oplevert en al helemaal niet meer verkeer op Zoom-Meerenaakkerweg. Waarom wordt het project dan uitgevoerd?
4. Het rapport is mogelijk onjuist in de aannames over de tot 2030 niet hoger wordende bezoekersaantallen en de veranderde verkeersstromen als gevolg van reeds geplande ontwikkelingen. Het aantal klanten per auto is een ervaringsgegeven uit 2018, geactualiseerd en geldend tot 2030. Dit lijkt niet aannemelijk als bedrijfsontwikkeling.
5. Consumenten die met de auto komen kruisen 4x de slowlane. Elke toename van verkeer leidt tot meer ongelukken. Hier wordt niet op ingegaan.
6. Het expeditie verkeer moet ook meegenomen worden in de analyses. Het is niet terecht dat dit niet is meegenomen omdat het aantal vervoersbewegingen te verwaarlozen is. Er is een onevenredig groot effect op overlast zoals geluid en luchtvervuiling omdat het vrachtverkeer betreft.
7. In de verkeersanalyse zijn de bewegingen van de bezorgers van de fastfoodketens/bezorgscooters niet meegenomen/genoemd.

8. Er wordt geen rekening gehouden met draaiende motoren van auto's welke door de drive thru's rijden.
9. Er is geen rekening gehouden met andere ontwikkelingen. Zo zijn de pendelbusjes van ASML (+/-100 busjes 's morgens en 100 einde werkdag) die in de toekomst over de rotonde Zoom - Peter Zuidlaan- Kruisstraat gaan rijden niet meegenomen. Alsook Slot-Oost en Zilverackers.
10. In de verkeersanalyse is het te verwachten extra bezoek aan het tankstation aan de Zoom niet meegenomen. Bezoekers van de fastfoodketens zullen immers van de gelegenheid gebruik maken om te gaan tanken.
11. Uit de verkeersanalyse blijkt dat er mogelijk een probleem ontstaat bij kruispunt Heistraat- Zoom in verband met opstellengte. De file is langer dan er plaats is op de weg. Hier zijn geen acties voor genoemd.
12. Gevraagd wordt om een analyse te maken van het aantal ongelukken in de afgelopen 3 jaar op alle beoordeelde kruispunten uit de verkeersanalyse.
13. Om de toekomstige verkeerssituatie te analyseren worden aannames gedaan over bezoekersaantallen van de fastfoodketens. Veldhoven houdt zich bij ontwerpen van rotondes aan de CROW-richtlijnen. CROW geeft aan dat er 2.285 motorvoertuigbewegingen per gemiddelde fastfoodvestiging per weekdagemaal te verwachten zijn. Goudappel Coffeng hanteert echter een meer dan 3 maal lager getal, namelijk 680 mvt per dag per restaurant. Dit aantal is gebaseerd op ervaringscijfers en opgave van KFC en Domino's over te verwachten bezoekersaantallen. Daarnaast stellen zij dat de ketens overeenkomstig gaan functioneren. Het gaat om een significant verschil. De ketens verwachten samen 3.500 transacties per week. Dit aantal is niet correct in vergelijking met soortgelijke locaties. Verzocht wordt om de aannames in lijn te brengen met de onafhankelijke CROW-data en de verkeersanalyse opnieuw uit te voeren. Voor het kruispunt Heistraat - Zoom: In de huidige situatie met de komst van KFC en Domino's is de cyclustijd 85 seconden. Dit is een redelijke verkeersafwikkeling. Met de verkeersgroei neemt de cyclustijd toe tot 108 seconden. Hoewel de cyclustijd onder de 120 seconden blijft, zijn de benodigde opstellengtes op een aantal richtingen groter dan de beschikbare ruimte. Door beide fietsoversteken te bundelen aan de noordwestzijde (tweerichtingenfietspad) worden de cyclustijden en de benodigde opstellengtes korter. Deze conclusie en de benodigde verandering en bijbehorende kosten van het fietspad komen nergens terug. Waarom is dit?
14. In de begroting is op pagina 32 opgenomen dat de mogelijke doorverbinding van de Peter Zuidlaan-Julianastraat al jaren een onderwerp is. Het kosten hiervan à 2,7 miljoen zijn nog niet voorzien. In tabel 2.1 wordt een kanttekening gemaakt voor het effect van de doorverbinding van de Peter-Zuidlaan-Julianastraat. Het verschil tussen intensiteiten in het scenario inclusief of exclusief deze verbinding is zeer gering. Dit duidt op het beperkte effect op de verkeersstromen over de kruispunten van de Heistraat/Meerenakkerweg. Bij geen van de kruispunten uit tabel 2.1 is de verwachte intensiteit in het scenario inclusief doorverbinding maatgevend. De doorverbinding speelt dus geen rol bij de uitgevoerde kruispunttoetsen. Deze aanname is nergens gemotiveerd en ongefundeerd. Het is belachelijk te verwachten dat de verkeersintensiteit in 2030 afneemt ten opzichte van 2015 als er bekend is dat ASML 4000 man kantoorpersoneel aan de Run 1000 wil vestigen. De aannames zijn te laag en niet realistisch. Oplossingsrichtingen zijn er niet.
15. Uit de verkeersanalyse blijkt dat Kruispunt Meerenakkerweg -A2 — Hoevenweg in de huidige situatie al niet voldoet en een overbelast kruispunt is en in de toekomst wordt het nog slechter. Hoezo geen onevenredige verslechtering?

Om de verkeersafwikkeling op een acceptabel niveau te krijgen, moeten twee rijstroken worden toegevoegd. De fysieke mogelijkheden bij de aansluiting Meerenakkerweg zijn echter beperkt. Is deze verdere verslechtering besproken met Rijkswaterstaat en de provincie Noord- Brabant?

16. De definitieve versie van het rapport met aangepaste conclusies is niet gedeeld met de partners uit het vooroverleg.

4.2.2 Gemeentelijke reactie

a. Verkeersproblemen

Met het actualiserende verkeersonderzoek is uitvoerig onderzocht wat de gevolgen van de ontwikkeling zijn op het omliggende verkeersnetwerk en de verkeersveiligheid ter plaatse. Het gaat om 3.500 transacties (bestellingen) per week. Dat zijn niet het aantal verwachte auto's per week. Op het maatgevende drukste uur gaat het om 190 autobewegingen per uur (in- en uitgaand).

De verkeerskundige conclusies zijn gebaseerd op het meest recente verkeersprognosemodel (de Brabant Brede Model Aanpak (BBMA)). Toen het verkeersmodel werd opgesteld, is een regiobrede inventarisatie van ontwikkelingen gemaakt. Er is dus zicht op het 'grotere geheel'. Voor Veldhoven geldt dat de ontwikkelingen als Zilverackers en Slot-Oost bekend waren en zijn meegenomen. Het kan altijd zijn dat er nadien een nieuwe ontwikkeling komt, maar ook vallen er tussentijds ontwikkelingen af. Zo gaat de realisatie van een tijdelijke of permanente parkeerlocatie voor ASML (P+R Meerhoven) niet door en hoeft de Peter Zuidlaan vanwege deze ontwikkeling niet opengesteld te worden voor collectief busvervoer. Deze ontwikkeling geeft dan ook geen extra druk op de kruispunten en verkeerslichten. Continue aanpassing van het model is niet realistisch, dit gebeurt periodiek. Het model dat nu is gebruikt is van recente datum en geeft een actueel beeld van alle concrete ontwikkelingen in de regio. De modelwaarden blijken op de Heistraat/Meerenakkerweg goed overeen te komen met de registraties van de verkeerslichten. De prognoses en conclusies zijn hierdoor realistisch. Opgemerkt moet worden dat voor eventuele nieuwe ontwikkelingen, die nog niet voorzien waren in het verkeersmodel, nieuwe bestemmingsplannen nodig zijn en dat op dat moment moet onderzocht worden of de verkeerskundige effecten acceptabel zijn.

Op basis van de verwachte verkeersintensiteiten is de verkeersafwikkeling op de kruispunten in het gebied beoordeeld voor de situatie zonder en met ontwikkeling KFC/Domino's. Daaruit blijkt dat de wegen en rotondes het extra verkeer kunnen verwerken. Alleen ter plaatse van Kruispunt 8022 (Meerenakkerweg – N2 – Hoevenweg) wordt een knelpunt gesignaleerd. Met de ontwikkeling wordt de cyclustijd ter plaatse 5 seconden langer (van 125 seconden naar 130 seconden). Er bestaan in de verkeerskunde geen harde normen voor cyclustijden, maar de richtlijnen schrijven idealiter een cyclustijd van 120 seconden voor. Wij vinden een verdere overschrijding met 5 seconde acceptabel. Het gaat om slechts één kruispunt en de extra overschrijding is marginaal. Bovendien is een overschrijding er ook al zonder de ontwikkeling. Dit als gevolg van de bestaande en toenemende verkeersdruk omdat de regio in zijn geheel verstedelijkt. In drukkere/stedelijker gebieden zijn langere cyclustijden niet uitzonderlijk en niet (altijd) te voorkomen. Belangrijk is dat de verkeersveiligheid niet in het geding

komt en hier is geen aanleiding voor. Bovendien zou ieder ander voorstelbare functie ook (in meer of mindere mate) verkeersbewegingen opleveren. De voorgestelde invulling is gunstig voor de ochtendspits aangezien er met name in de avonden en weekenden bezoekers op afkomen. In de avondspits heeft deze ontwikkelcombinatie, relatief gezien, een beperkt nadelig verkeerskundig effect. Zo ook in de namiddag, wanneer de scholen over het algemeen uit zijn.

Op de Kruisstraat geldt een 50 km/u regime. Eventuele verkeersovertredingen kunnen niet aan de ontwikkeling toebedeeld worden. Bovendien zullen de meeste bezoekers niet via de Kruisstraat rijden en bewoners kunnen ook via andere wegen Zeelst verlaten, zodat de verkeersdruk verspreid wordt. Ook is het de bedoeling dat de Kruisstraat in de toekomst wordt ingericht als 30 km/uur zone. Daarmee wordt (te) hard rijden ook zoveel mogelijk voorkomen. De inrichting van de Kruisstraat als 30 km/uur zone valt niet binnen dit bestemmingsplan.

In de bestaande situatie zijn reeds woningen nabij de rotonde Kruisstraat/Zoom/Peter Zuidlaan gesitueerd. De rotonde heeft in het midden een (lichte) verhoging, inclusief beplanting. Verlichting van auto's schijnt hier niet of nauwelijks overheen. Daarnaast zijn rondom de rotonde ook hagen gesitueerd die inschijning van koplampen beperken. Bij het verlaten van de locatie via de nieuwe aftakking ontstaat geen extra lichthinder van koplampen richting de woningen vanwege de situering en de bocht die auto's moeten maken om op de rotonde te kunnen komen.

In de zienswijze wordt verondersteld dat ter hoogte van de rotonde een muur van 3,6 meter hoog wordt gerealiseerd. Dit is niet correct. De muur van 3,6 meter hoog wordt alleen gerealiseerd ter hoogte van de beoogde nieuwe bebouwing. Meer richting de rotonde Kruisstraat/Zoom/Peter Zuidlaan is de muur 2,2 meter hoog in verband met het aspect geluid. Ter hoogte van de rotonde zelf heeft de muur een hoogte van maximaal 0,8 meter. Daarmee wordt het zicht op de rotonde zeker gesteld.

Tot slot een reactie op de vraag wat de lange termijnvisie is. Dat het terrein in beeld is als ontwikkellocatie ten behoeve van bedrijvigheid is al sinds de jaren '90 bekend. En ook recent beleid bekrachtigt dat een stedelijke ontwikkeling op deze locatie past binnen de ruimtelijke ambities van de gemeente (zie ook paragraaf 4.1).

b. Parkeren

Er is geen reden om aan te nemen dat er parkeeroverlast ontstaat in de omgeving. Hierna leggen wij uit waaruit dit blijkt.

Bij het uitrekenen hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn, wordt gebruikt gemaakt van de CROW-parkeerkencijfers. Het parkeren voor personeel maakt hier onderdeel van uit. Parkeerkencijfers zijn geen parkeernormen, maar richtlijnen. Parkeerkencijfers zijn ontwikkeld als hulpmiddel en helpen om een orde van grootte uit te rekenen voor het bepalen van het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde ontwikkeling. Aan de hand van specifieke kenmerken van de betreffende ontwikkeling kan met kennis van zaken beargumenteerd afgeweken worden van de CROW-parkeerkencijfer. Als de lokale situatie daar aanleiding tot geeft, is het soms juist aan te bevelen om een norm te kiezen die afwijkt van het

gemiddelde CROW-parkeerkcijfers en heel soms zelfs buiten de bandbreedte ligt van de kencijfers (want meer maatwerk). De twee fastfoodrestaurants krijgen een bruto vloeroppervlakte van totaal 750 m² bvo. CROW-publicatie 381 geeft voor restaurants (inclusief fastfoodrestaurants) een parkeerkcijfer van minimaal 12 en maximaal 14 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. De publicatie zegt wat betreft restaurantfuncties dat alleen globale parkeerkcijfers gegeven worden en dat bij het toepassen van deze cijfers een forse marge in acht moet worden genomen. Maatwerk is dus erg belangrijk en dit is gedaan.

Bijlage 12 van de toelichting bevat een memo waarin is onderzocht en onderbouwd welke parkeernorm gehanteerd kan worden. Dit blijkt een norm van 12,0 parkeerplaats per 100 m² te zijn.

Bij het bepalen van deze norm is uitgegaan van een worst-case situatie. Worst-case, omdat wordt gerekend met een hoog percentage bezoekers in het drukste uur (25%) op het absolute piekmoment, een langer dan gemiddelde verblijfsduur (30 minuten) en omdat buiten beschouwing wordt gelaten dat een deel van de transacties door drive-thru klanten wordt veroorzaakt, die niet altijd gebruik maken van het parkeerterrein. Dit betekent dat 79 parkeerplaatsen voor bezoekers noodzakelijk zijn en er wordt (wederom worst-case) rekening gehouden met 10 parkeerplaatsen voor personeel. De maximale parkeerbehoefte komt daarmee neer op 89 parkeerplaatsen.

Het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt gemotiveerd op basis van ervaringscijfers bij andere vergelijkbare restaurants als referentieprojecten. Bij deze referentieprojecten is in de praktijk geen sprake van knelpunten in de parkeersituatie. Voor het bepalen van de parkeernorm is de locatie van de ontwikkeling van belang. Het CROW maakt hiervoor onderscheid in de gebiedstyperingen 'centrum', 'schil/overloopgebied', 'rest bebouwde kom' en 'buitengebied'. De referentieprojecten zijn representatief, vooral omdat deze allemaal zijn te typeren als 'rest bebouwde kom'. Dit heeft overigens als gevolg dat er een relatief strenge norm geldt ten opzichte van de andere mogelijke gebiedstypes in bebouwd gebied ('centrum of 'schil/overloopgebied'). Voor deze andere gebiedstypes gelden namelijk lagere parkeernormen. Dus als het te ontwikkelen terrein onder een andere gebiedstype zou vallen, zouden minder parkeerplaatsen nodig zijn.

De referentieprojecten hanteren een parkeernorm van 5,0 tot 10,8 parkeerplaatsen per 100 m² BVO. Voor de combinatie KFC en Domino's wordt uitgegaan van 12,0 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Op basis van de referentieprojecten kan gesteld worden dat er sprake is van een overcapaciteit van minimaal 9 plaatsen (10,8 pp/100m² bvo = 81 pp). Daarmee worden eventuele onvoorziene piekmomenten opgevangen. Aangezien er gerekend is met worst-case varianten, is niet te verwachten dat er gebruik zal worden gemaakt van deze extra parkeerplaatsen.

Overigens biedt de directe omgeving van het plangebied (Zoom/Kruisstraat/Peter Zuidlaan) geen mogelijkheden om, binnen de verkeersregels, wild te parkeren. Eventuele overtredingen zullen worden bestraft op basis van de wegenverkeerswet en/of RVV 1990.

Gesteld wordt dat 4 van de 90 parkeerplaatsen dienen als uitwijkmogelijkheid bij de afhaaloketten en daarom niet mogen meetellen. Deze parkeerplaatsen zijn gesitueerd aan het einde van de drive-thru, als de afhaaloketten al gepasseerd zijn. Deze zijn goed toegankelijk en kunnen volwaardig worden gebruikt.

Er worden 20 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd, inderdaad slechts 1 meer dan noodzakelijk op basis van de normen. Aan de norm wordt voldaan, dus het is niet aannemelijk dat er een tekort is aan fietsparkeerplaatsen. Bezoekers die graag op de fiets komen, gaan niet ineens de auto pakken omdat ze denken geen fietsparkeerplaats te kunnen vinden. Wij zien niet in dat een overschot aan fietsparkeerplaatsen zou bijdragen aan het realiseren van hogere duurzaamheidsambities.

Rapportage Goudappel Coffeng

c.1:

Intensiteiten rotonde

Om de door het verkeersmodel geschatte verkeersaantallen op de rotonde te valideren is gebruik gemaakt van een verkeerstelling op het nabijgelegen kruispunt Heistraat-Zoom. Deze verkeerstelling is gebaseerd op registraties van auto's door de verkeersregelinstallatie tijdens een representatieve periode (zie onderstaande tabel + onderschrift).

De totale verkeersaantallen op het gehele kruispunt Heistraat-Zoom zijn niet één op één te vergelijken met die van de rotonde. Om een goede vergelijking te maken moet alleen gekeken worden naar de rijrichtingen 3, 5, 6 en 7 uit onderstaande tabel. Dit zijn de afslagbewegingen op het kruispunt die van en naar de rotonde gaan (Zoom). De totale verkeersaantallen op deze rijrichtingen uit de telling moet ongeveer gelijk zijn aan de totale verkeersaantallen op de rotonde uit het verkeersmodel. Op de genoemde rijrichtingen bedragen de gecombineerde verkeersstromen ca. 777 motorvoertuigen tijdens het drukste uur (tussen 17 en 18 u). Het verkeersmodel schat de totale verkeersaantallen op de rotonde tijdens dezelfde periode op 809 motorvoertuigen. Hiermee kan aangetoond worden dat de inschatting van het verkeersmodel op de rotonde voldoende accuraat is.

Van	Tot	% Beschik	2	3	5	6	7	8	9	11	Totaal
16:00	16:15	100	107,5	41,25	45,75	29,25	21,75	140,5	0,5	2,5	389
16:15	16:30	100	129,75	42	40	22,5	24	131,25	0	2,25	391,75
16:30	16:45	100	140	48	41	26	26	132,75	1,25	1,75	416,75
16:45	17:00	100	155	51,5	40,75	28,25	24,25	137,25	0,75	3,5	441,25
16:00-17:00			532,25	182,75	167,5	106	96	541,75	2,5	10	1638,75
17:00	17:15	100	203,25	67,25	54	44	35,25	217,25	0,5	4,5	626
17:15	17:30	100	219	67	48,75	38,25	40,25	214,5	0,5	3	631,25
17:30	17:45	100	229,5	75	51,25	35,5	37,25	196,25	1,75	1,75	628,25
17:45	18:00	100	236,5	69,25	35,25	32,75	46,25	171	1,5	2,75	595,25
17:00-18:00			888,25	278,5	189,25	150,5	159	799	4,25	12	2480,75
18:00	18:15	100	188,5	59	30,5	41,25	31,75	159,75	1,75	0,5	513
18:15	18:30	100	169,25	49,25	34,75	31	27,5	145,5	0,25	4,5	462
18:30	18:45	100	144,25	46,75	32,75	31,25	36,25	126,75	0,75	0,75	419,5
18:45	19:00	100	125,25	42,5	38	31,5	45,5	121,25	1,5	1,25	406,75
18:00-19:00			627,25	197,5	136	135	141	553,25	4,25	7	1801,25
Geselecte	16:00-19:00		0	0	0	0	0	0	0	0	0

GEMIDDELDE WAARDEN OVER 4 DAGEN

Intensiteiten VRI 2025 Heistraat-Zoom (gemiddelde over 4 dinsdagen/donderdagdagen in februari 2020)

Verkeersgeneratie KFC

Er wordt gesteld dat de berekening van het drukste spitsuur tijdens de werkdag in tabel 2.2 niet uitkomt op 190 autoritten. Volgens ons klopt deze berekening wel: $25\% * 2 * 3.500 * 90\% * 12\% = 190$.

Ref	Uitgangspunt	Aantal	Bron
U1	Aantal 'transacties' per week	3.500	Opgave KFC/Dominio's
U2	Percentage bezoekers per auto	90%	'Worst case' inschatting. Gelijk aan onderzoek 2018
U3	Percentage bezoekers per werkdag	12%	Opgave KFC/Dominio's
U4	Percentage bezoekers per weekenddag	20%	Opgave KFC/Dominio's
U5	Drukste uur werkdag	18-19u	Opgave KFC/Dominio's
U6	Percentage bezoekers tijdens drukste uur werkdag	25%	'Worst-case' inschatting*. Gelijk aan onderzoek 2018
U7	Verkeersgeneratie per weekenddag-etmaal (In+uit)	1.260	= 2 * U1 * U2 * U4
U8	Verkeersgeneratie per werkdag-etmaal (In+uit)	756	= 2 * U1 * U2 * U3
U9	Verkeersgeneratie drukste uur werkdag (In+uit)	190	U6 * U8

c.2:

Aantallen fietsers

In het verkeersmodel BBMA worden de aantallen fietsers op de rotonde geschat op circa 2.000 – 3.000 per etmaal in het basisjaar van het verkeersmodel (2015).

Veiligheid

Uit onderzoek blijkt dat een rotonde over het algemeen een verkeersveilige gelijkvloerse kruispuntvorm is, ook voor langzaam verkeer (zie o.a.: Rotondes in Nederland over het algemeen zeer veilig voor fietsers (dtvconsultants.nl)). De rotonde Kruisstraat – Zoom heeft een vrijliggend fietspad, fietsers in de voorrang, en is ontworpen met goed zicht op fietsers. Belangrijk voordeel is dat het gemotoriseerd verkeer in twee manoeuvres de rotonde op kan rijden: Eerst wordt het fietspad gepasseerd, waarna het gemotoriseerde verkeer zich kan opstellen voordat zij de rotonde oprijden. Hierdoor kan het gemotoriseerde verkeer zich goed focussen op het langzame verkeer.

Aandachtspunt is dat de 'Slowlane Veldhoven-Eindhoven', die via de rotonde loopt, onderdeel is van een schoolroute. Hierdoor is het wenselijk het aantal verkeersbewegingen op deze locatie te beperken, met name op piekmomenten voor schoolgaande fietsers. De piekperiode van de ontwikkeling ligt buiten de tijden dat de meeste schoolgaande kinderen gebruik maken van deze route. De invloed van de ontwikkeling op schoolgaande stromen zal daardoor beperkt zijn.

Doorstroming

Uit de geactualiseerde verkeersrapportage, p.13 blijkt dat de verzadigingsgraad van de rotonde tijdens de avondspits 0,29 bedraagt zonder en 0,36 met ontwikkeling KFC/Domino's. Een verzadigingsgraad <0,8 duidt op goede doorstroming. Dit betekent dat de rotonde met ontwikkeling KFC/Domino's nog aardig wat extra verkeer kan verwerken voordat er problemen ontstaan met de doorstroming. Door het meewegen van fietsers in de berekening zal de verzadigingsgraad in het scenario met ontwikkeling KFC/Domino's mogelijk iets hoger worden, maar zeker niet in de buurt komen van de grenswaarde 0,8.

c.3: Peter Zuidlaan

De doorverbinding Peter Zuidlaan-Julianastraat is vooral bedoeld om verkeer uit de kern Zeelst te halen dat een bestemming heeft in Zeelst en/of Meerveldhoven. Dat is positief voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de kern Zeelst. Ook is langs de Peter Zuidlaan een vrijliggend fietspad voorzien. Dit vanwege verkeersveiligheid, om een goede aansluiting te krijgen op de omliggende fietsstructuur. In het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan staat de ambitie om deze fietsschakel te verbeteren.

c.4:

Bezoekersaantallen

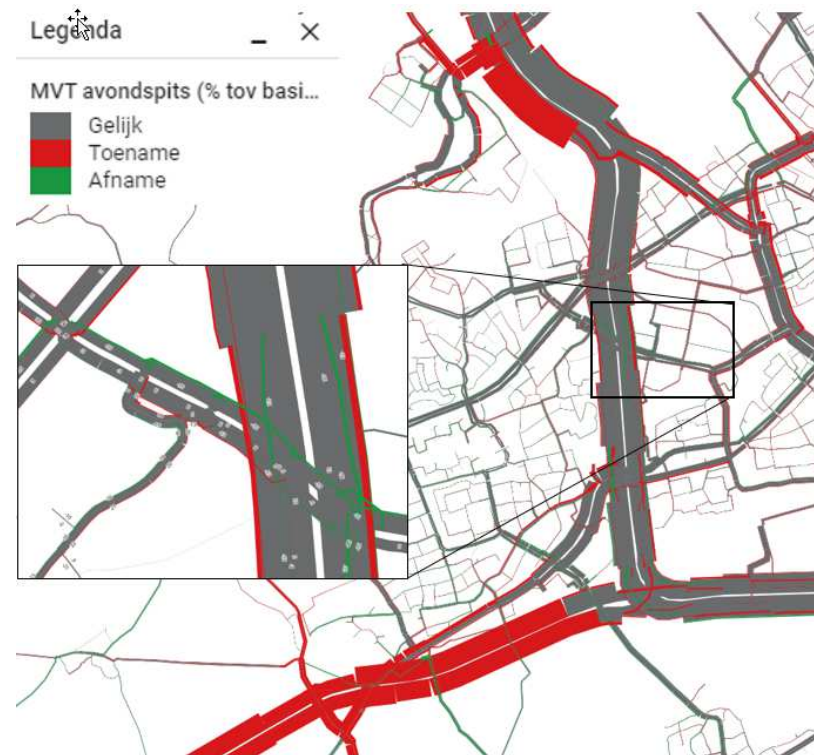
Het bepalen van de bezoekersaantallen is gebaseerd op de inwoners in het afgebakende verzorgingsgebied. Daarnaast is uitgegaan van een percentage voor de toevloeiing, oftewel de bezoekers van buiten het afgebakende verzorgingsgebied. De berekening van de bezoekersaantallen is dus gebaseerd op het aantal inwoners in het verzorgingsgebied, rekening houdend met groeicijfers die het CBS verwacht ten aanzien van 2030.

In het algemeen geldt dat de eerste maanden na opening iedereen benieuwd is en een bezoekje komt brengen aan nieuw geopende horecavestigingen. Vervolgens stabiliseert het aantal. Er is sprake van een representatieve bedrijfssituatie.

Verkeersstromen:

Uit de geactualiseerde verkeersrapportage blijkt dat de verkeersintensiteiten op de onderzochte kruispunten tussen 2015 en 2030 in het verkeersmodel niet toenemen, maar zelfs licht afnemen. De verklaring voor de verkeersafname op de onderzochte kruispunten is echter dat bepaalde grote infrastructurele projecten in de omgeving zorgen voor een verschuiving van verkeer wat gunstig uitpakt voor de Heistraat/Meerenakkerweg. Het gaat dan met name om het project Kempenbaan-West (incl. nieuwe aansluiting op de A67 nabij Koningshof), N69/Westparallel, Kempenbaan-Oost en de aanpassingen bij de aansluiting N2 nabij Eindhoven Airport. Deze nieuwe infrastructuur maakt Veldhoven en Meerhoven beter bereikbaar vanaf de noord-, zuid- en westzijde en trekt verkeer aan wat anders via de N2 aansluiting 31 en Heistraat/Meerenakkerweg zou rijden. In onderstaande afbeelding is zichtbaar op welke wegvakken er toe- en afnames van verkeer zitten in modelscenario 2030 t.o.v. modelscenario 2015. In de hiernaast afgebeelde detailuitsnede zijn de verwachte afnames op de Heistraat/Meerenakkerweg zichtbaar.

Overigens rijdt er per saldo in het gehele verkeersmodelscenario 2030 wel meer verkeer dan in 2015. Dit komt onder anderen door grote ontwikkelingen op bijvoorbeeld bedrijventerrein De Run en Zilverackers.



c.5: Slowlane

Zie antwoorden onder 4.2.2 onder a en c2.

c.6: expeditieverkeer

Het verkeersonderzoek richt zich op de verkeersafwikkeling van kruispunten tijdens het maatgevende drukste moment tijdens de avondspits. Tussen 17:00-18:00 op de werkdag speelt expeditie verkeer geen significante rol in de verkeersgeneratie van KFC/Domino's. Dit is geen logisch moment om te bevoorraden en mocht dit toch plaatsvinden dan zal het hooguit om één of enkele vrachtwagens/motorvoertuigen per uur gaan. Zie ook eerder antwoord over restcapaciteit op de rotonde.

Ten aanzien van de gevolgen van het planvoornemen op het gebied van geluid en lucht wordt verwezen naar de antwoorden onder respectievelijk 4.4.2 en 4.5.2.

c.7: bezorgers

De bezorgers, uitgaande van een bezorging per (elektrische) fiets, zullen uitsluitend op de fietspaden rijden. Mogelijk hebben zij hierdoor enige invloed op de doorstroming van de rotonde maar dit zal op basis van de berekende intensiteiten niet leiden tot doorstromingsproblemen. Zie ook eerder antwoord over restcapaciteit op de rotonde. Wat betreft de doorstroming van de verkeerslichten zal dit ook niet leiden tot een slechtere doorstroming. In de kruispuntberekeningen is er namelijk al rekening mee gehouden dat het langzaam verkeer elke cyclus ook een keer groen moet krijgen. Het maakt dan voor de doorstroming van het autoverkeer niet uit als extra bezorgers oversteken (de groentijd voor het langzaam verkeer blijft hetzelfde).

c.8: geluid draaiende motoren

Deze reactie ziet met name op het aspect geluid. In het akoestisch onderzoek omgevingslawaaï is wel degelijk rekening gehouden met het geluid dat afkomstig is van draaiende motoren. Dit zijn mobiele bronnen die in het model zijn verwerkt (zie tabel 4.1 van het akoestisch onderzoek, mb 02 en mb 03). In de berekeningen is ter plaatse van de drive-thru's rekening gehouden met het piekniveau van 96 dB(A).

Verder dient in dit kader, aansluitend op de gemeentelijke reacties onder 4.4.2 en 4.5.2, te worden opgemerkt dat de afstanden tussen het plangebied en milieugevoelige objecten, voldoen aan de indicatieve richtafstanden op basis van de VNG-publicatie.

c.9: andere ontwikkelingen

Slot-Oost en Zilverackers zijn als nieuwbouwontwikkelingen meegenomen in het toekomstig verkeersmodel. Verder is de huidige stand van zaken dat bij de P+R Meerhoven geen tijdelijke of permanente parkeerlocatie/hub voor ASML ingericht wordt. Zie ook het antwoord 4.4.2 onder a waar in de tweede alinea een toelichting wordt gegeven op het verkeersmodel.

c.10: tankstation

Als dit gecombineerd bezoek (tankstation en eten) plaatsvindt, dan leidt dit niet of nauwelijks tot meer verkeersbewegingen op de onderzochte kruispunten. Het kan zelfs iets gunstiger uitpakken, vooral bij het kruispunt Heistraat/Meerenakkerweg-Zoom. Tankstationbezoekers komende vanaf de Hovenring pakken de bypass naar het tankstation en daarna rechtsaf richting de KFC. Hiermee komen zij de verkeerslichten bij Heistraat/Meerenakkerweg-Zoom niet tegen, behalve op de terugweg.

c.11: opstellengte/filevorming

Vooralsnog is het niet aannemelijk dat (structurele) problemen ontstaan in of rondom het plangebied. Toch zijn in het onderzoeksrapport soms acties benoemd per kruispunt, zoals: 'Mocht de ontwikkeling KFC/Domino's doorgang vinden, adviseren wij daarom om het kruispunt enige tijd te monitoren. Mocht blijken dat de situatie dan toch voor problemen zorgt op de Heistraat, dan kan binnen de bestaande configuratie van het kruispunt nog naar optimalisaties in de verkeersregeling worden gezocht'.

c.12: analyse ongelukken

In onderstaande figuren zijn de geregistreerde ongevallen weergegeven in het gebied rondom de ontwikkeling in de periode 2016 t/m 2020.

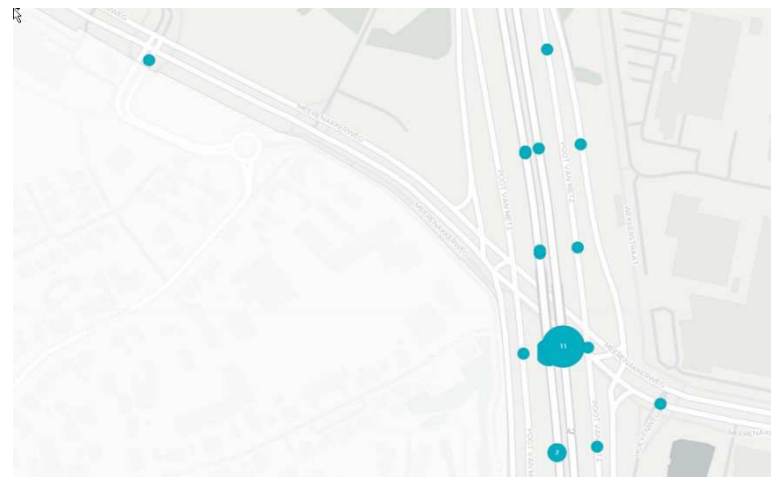


Ongevallen van 01 januari 2014 t/m 31 december 2020.

- UMS
- Gewonden
- Doden

Eenheid Ongevallen

Selectie: Inleverende Instantie (Bergers (2016 en 2017), Politie (vanaf 2014), Mobielshademelders (vanaf 2019), Rijkswaterstaat (tot 2018)), Afloop in 3 categorieën (Dodelijk, Letsel, UMS), Jaar (2017, 2018, 2019, 2020)



Selectie: Inleverende Instantie (Bergers (2016 en 2017), Politie (vanaf 2014), Mobielshademelders (vanaf 2019), Rijkswaterstaat (tot 2018)), Afloop in 3 categorieën (Dodelijk, Letsel, UMS), Jaar (2017, 2018, 2019, 2020) (Bron: [ViaStat](#))

Op de rotonde Zoom-Peter Zuidlaan zijn twee ongevallen geregistreerd, waarvan één letselongeval. Bij beide ongevallen was een automobilist en fietser betrokken. Er is geen concentratie van geregistreerde ongevallen waar te nemen op Veldhovens grondgebied.

Bij het kruispunt Heistraat – Zoom is één ongeval geregistreerd. Bij het ongeval was enkel gemotoriseerd verkeer betrokken en was uitsluitend sprake van materiele schade (UMS). Op de Meerenakkerweg, nabij de aansluiting met de N2 zijn twee ongevallen geregistreerd op diverse locaties (NB: de blauwe bol in de tweede figuur met 11 geregistreerde ongevallen ligt op de N2 zelf). Bij deze ongevallen was enkel gemotoriseerd verkeer betrokken, en was er sprake van UMS-ongevallen.

Er zouden zich ook veel ongelukken voordoen die niet geregistreerd worden. Hierover kunnen we opmerken dat hier geen officiële cijfers van bekend zijn en dat we daarom geen rekening kunnen houden met dergelijke suggestieve opmerkingen.

c.13:

Verkeersgeneratie KFC

De CROW-kengetallen voor fastfoodrestaurants betreft een zeer indicatieve schatting. Bij dit kengetal staat in CROW-publicatie 381 de opmerking "Van deze functie kunnen alleen globale kengetallen gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht genomen worden". Het verdient bij dit soort ontwikkelingen altijd de voorkeur om op basis van ervaringscijfers de verkeersgeneratie te berekening in plaats van het CROW-kengetal. Hiervoor is uitgegaan van 3.500 transacties per week. Dat zijn niet het aantal verwachte auto's per week, maar het hangt wel met elkaar samen. Als dit wordt doorvertaald gaat het om 680 mvt per dag per restaurant, waarvan op het maatgevende drukste uur om 190 autobewegingen per uur (in- en uitgaand).

Het aantal van 3.500 transacties is representatief. Actuele cijfers uit week 21/2021 van restaurants in de buurt/met een soortgelijk omzetniveau):

- Helmond: 3.589 transacties in de week
- Waalwijk: 3.118 transacties in de week
- Den Bosch: 3.810 transacties in de week

Hier moet je dan nog rekening houden dat niet elke persoon een transactie genereert maar vaak meerdere personen in 1 auto zitten en deze transactie genereren. Deze restaurants met een drive-thru hadden in week 21 een hogere omzet dan in 2019 (toen dine-in nog open was) dus de cijfers zijn representatief voor de toekomstige situatie in Veldhoven.

Kruispunt Heistraat-Zoom

De genoemde resultaten komen uit een verouderd rapport. In de geactualiseerd berekeningen komt de cyclustijd uit op 76 seconden. Dit duidt op een goede/betere verkeersafwikkeling. De suggestie van het veranderen van fietsoversteken/fietsstructuren is mede daarom niet onderzocht want er zijn geen knelpunten. Dit afgezien van de vraag of de suggestie ruimtelijk haalbaar is.

c.14

Doorverbinding Peter Zuidlaan-Julianastraat

De effecten van de doorverbinding Peter Zuidlaan-Julianastraat zijn in 2018 middels een modelstudie onderzocht en vastgelegd in een onderzoeksrapportage. In dit onderzoek is ook rekening gehouden met de verdere ontwikkelingen op de terreinen van ASML. Twee belangrijke redenen dat deze verbinding weinig verkeer aantrekt:

- a) de reistijd via de N2 Randweg is, ondanks de nodige congestie in de spits, sneller dan via de Heistraat-Zoom-Peter Zuidlaan en verder door Meerveldhoven;
- b) er is geen gemotoriseerde aansluiting tussen De Run 1000 en Julianastraat voorzien, behalve voor openbaar en/of collectief vervoer.

Overigens is het budget voor de doorverbinding Peter Zuidlaan-Julianastraat in de tussentijd in de begroting opgenomen. Wel moet het project nog opgestart worden (waarbij de benodigde wettelijke procedures uiteraard ook doorlopen gaan worden).

Afname verkeer 2030 t.o.v. 2015

Zie eerder antwoord onder c.4 over de verkeersstromen in het modelscenario 2030

c.15: Kruispunt Meerenakkerweg-N2-Hoevenweg

De Provincie Noord-Brabant heeft geen directe rol in of nabij het onderzoeksgebied. Er liggen geen provinciale wegen rondom het plangebied. Het rapport 'Actualisatie Verkeersberekeningen KFC-Domino's' is naar Rijkswaterstaat en de gemeente Eindhoven gestuurd. Beide organisaties konden zich vinden in dit rapport, waarbij in eerste instantie onder oplossingsrichtingen een tweede rechtsaffer richting N2 in zuidelijke richting opgenomen was. Vanwege de fysieke onmogelijkheden is die oplossingsrichting in de definitieve versie van het rapport komen te vervallen. Rijkswaterstaat heeft aangegeven op de hoogte gesteld te willen worden als er iets zou veranderen aan de op- en afritten. Dit is dus niet van toepassing.

In het rapport ('Actualisatie Verkeersberekeningen KFC-Domino's') is verder al het nodige uitgelegd over deze kruispunten. Op 3.1.4 staat onder andere het volgende over deze kruispunten:

Oplossingsrichtingen:

In theorie zou het toevoegen van een extra rijstrook voor signaalgroep 107 (rechtsaffer richting N2 zuid) de cyclustijd van het gehele kruispunt verlagen naar 80 seconden (zonder ontwikkeling KFC/Domino's) tot 84 seconden (incl. ontwikkeling KFC/Domino's). Echter, door de beperkte ruimte rondom het kruispunt is deze maatregel ruimtelijk niet inpasbaar. Andere mogelijkheden om de belasting op dit kruispunt te verlagen zijn:

- Verkeerscirculatiemaatregelen, bijvoorbeeld: extra toerit N2 in zuidelijke richting met Noord Brabantlaan of Tilburgseweg
- Mobiliteitsmanagement (verminderen autogebruik)
- Een reconstructie van het kruispunt incl. fietsvoorzieningen.

Aangezien (1) de overschrijding in cyclustijd relatief beperkt is, (2) er door het verkeersmodel geen verkeersgroei wordt voorspeld richting de toekomst en (3) de genoemde oplossingen nogal ingrijpend zijn, kan ervoor worden gekozen om deze situatie met een kleine overschrijding van de maximale cyclustijd te accepteren. Dit hebben wij gedaan. Voor een aanvullende motivatie zie ook het antwoord in paragraaf 4.2.2. onder a.

Onder Hoofdstuk 4 van dit rapport staat verder over deze kruispunten:

De verkeersregelinstallatie 2022 op de kruisingen van de Meerenakkerweg – N2 –Hoevenweg zijn niet in staat om het verkeer volledig c.q. filevrij af te wikkelen. Deze problemen in de verkeersafwikkeling zijn echter vrijwel niet toe te schrijven aan de KFC/Domino's maar zijn voornamelijk het gevolg van de bestaande verkeersdruk. Vanwege de beperkte ruimte rondom het kruispunt is het niet mogelijk om een extra rijstrook aan te leggen om de capaciteit van de beperkende signaalgroep/rijrichting (de rechtsaffer richting N2 zuid) te vergroten.

Aanvullend aan hetgeen al in het rapport is genoemd, is een andere mogelijke oplossingsrichting om binnen de bestaande configuratie van het kruispunt naar optimalisaties in de verkeersregeling te kijken om de doorstroming te verbeteren. We blijven de situatie in de toekomst monitoren en houden deze oplossingsrichting daarbij in het achterhoofd. Mocht dit aan de orde zijn, dan zullen wij een verzoek voor optimalisatie aan de regeling doen aan de gemeente Eindhoven, want het gaat om hun grondgebied.

c.17: Vooroverleg

Vooroverlegpartners kijken vanuit hun taken en bevoegdheden op hoofdlijnen of zij vanwege een ontwikkeling in hun belangen worden geraakt. Het is niet ongebruikelijk en noodzakelijk dat in dit stadium van de procedure alle onderzoeksrapporten definitief zijn. Zij zagen geen aanleiding om inhoudelijk te reageren en hadden allen geen problemen met het plan. In het ontwerpbestemmingsplan waren alle definitieve onderzoeksrapporten wel opgenomen. De vooroverlegpartners zijn ervan op de hoogte gesteld toen dit ontwerpbestemmingsplan in procedure ging. Ook toen hebben zij geen bezwaren geuit.

4.2.3 Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijzen vormt geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

4.3 Gezondheid

4.3.1 Inhoud zienswijzen

De voorgestelde wijziging is in strijd met een gezonde leefomgeving. Gezondheidsaspecten zijn niet meegenomen en daarmee is de voorgestelde wijziging in strijd met wet- en regelgeving.

Fastfood is geen duurzame vorm van voedselvoorziening en is gewoonweg 'niet gezond'. De huidige COVID-19 pandemie maakt duidelijk dat we op de huidige voet niet verder kunnen. De problemen rondom obesitas zijn serieus. Alle gemeenten hebben de opdracht om in het kader van de volksgezondheid de komst van nog meer fastfoodketens te beperken. De gemeente zou fastfood moeten tegenhouden in plaats van binnenhalen. De vestiging ervan draagt bij tot ongezonder eetgedrag (van de kinderen). Er bestaat een verband tussen overgewicht bij kinderen en de nabijheid van fastfoodrestaurants in de buurt. Ook staat wetenschappelijk vast dat dikke kinderen, vrijwel altijd dikke volwassenen worden. In dit geval wordt fastfood aangeboden langs een slowlane waar veel middelbare scholieren fietsen. Met deze twee volledig overbodige restaurants (er zijn al snackbars in de buurt en een McDonalds) komen er straks meer dikke kinderen en volwassenen in Veldhoven, met alle gezondheidsrisico's van dien (en uiteindelijke hogere zorgkosten). Men gaat volkomen voorbij aan de waarschuwingen van artsen en onderzoekers, in krantenberichten, op TV en Social Media. Uit onderzoek blijkt dat voedselaanbod invloed heeft op de voedselkeuzes van mensen. Daarnaast heeft de universiteit van Utrecht aangetoond dat coronaire hart- en vaatziekten vaker voorkomen onder mensen die wonen in een straal van een kilometer van één of meer fastfoodrestaurants. Uit onderzoek van de universiteit van Utrecht en het Erasmus MC blijkt eveneens dat veranderingen in eetgedrag en gezondheid tussen laag en hoogopgeleiden structurele maatregelen nodig zijn die zich richten op de leefomgeving. Dit plan is een super-etalage voor fastfood. Daarmee help je als overheid de mensen niet die kennelijk zelf geen gezonde keuzes kunnen maken.

Schaamteloos wordt in het 'Behoeftesonderzoek' gewezen op het 'profiel van de inwoners van het verzorgingsgebied: kleine huishoudens, jong met een hoog inkomen, die gemiddeld vaker buitenshuis gaan eten. Daarom wordt nu en in de nabije toekomst, fastfoodvoorzieningen ook als een winstgevendende bedrijfstak gezien. Bij het 'Dominante profiel' worden jongvolwassenen tussen de 25 en 45 jaar genoemd. Jonge mensen dus, met jonge kinderen, die op weg van- en naar school op deze locatie direct geconfronteerd worden met fastfood alsof het de normaalste zaak van de wereld is.

In de nieuwe Omgevingswet wordt het opnemen van gezondheidsbeleid een verplicht veld. De waarden veiligheid, gezondheid en duurzame omgevingskwaliteit staan in deze wet centraal. Beschreven staat dat het plan past binnen de

ambities in de Omgevingsvisie van de provincie Noord-Brabant omdat het gebouw optimaal duurzaam wordt ontwikkeld en er sprake is van meerwaardecreatie. Er wordt compleet voorbijgegaan aan het aspect gezonde leefomgeving. In de omgevingsvisie Noord-Brabant staat: De Omgevingswet vraagt het en wij gaan er volmondig voor een veilige en gezonde leefomgeving met een goede omgevingskwaliteit. De Wet Publieke Gezondheid stelt dat het college van burgemeester en wethouders verantwoordelijk is voor het bewaken van gezondheidsaspecten in bestuurlijke beslissingen. Bovendien dient de gemeente volgens artikel 16 van deze wet advies aan de GGD te vragen. Voor zover bekend, is dit niet gedaan. Kinderartsen uit de wijk hebben hun bezwaren hierover al eerder kenbaar gemaakt. In de Veldhovense sportnota wordt gepleit voor 'gezonde' sportkantines. Het laten vestigen van fastfoodketens op de fietsroute van scholieren en op de toegangsweg naar sportcentrum David Lloyd en tennis- en padelclub Metzpoint is tegenstrijdig aan deze ambitie. En in de Uitwerkingsnota lokaal gezondheidsbeleid 2020 staat o.a. dat we de gezondheid van mensen willen bevorderen en chronische ziekten voorkomen door een integrale aanpak in een omgeving waarin mensen wonen, werken, leren en leven. Ook staat er dat we preventie een prominente plaats geven in de gezondheidszorg. Onder het kopje burgerparticipatie blijkt dat aan de samenwerking tussen gemeente, inwoners en maatschappelijke partners niet is voldaan.

De gemeente heeft nu op het gebied van wet- en regelgeving nog maar beperkte mogelijkheden om fastfoodketens tegen te houden. De ontwikkeling staat haaks op landelijke ontwikkelingen waarbij de centrale overheid juist wetten wil maken om het voor gemeentes makkelijker te maken om fastfoodrestaurants te weren. De gemeente Veldhoven heeft deze wetten niet nodig. De grond is juridisch nog in hun eigendom en het bestemmingsplan hoeft niet aangepast te worden.

De ontwikkeling is (wellicht) winst op de korte termijn (geld voor de gemeente door vergunningen?), echter een groot verlies op de lange termijn. Het enige dat het behoefteonderzoek laat zien, is dat er een (ongezonde) behoefte gecreëerd wordt.

4.3.2 Gemeentelijke reactie

De publieke opinie keert zich in het algemeen regelmatig tegen fastfoodconcerns. Vaak heeft dit te maken met effecten op gezondheid of vanwege de vrees voor overlast. Eventuele negatieve beeldvorming/ een negatief imago rondom fastfood heeft echter geen rol gespeeld bij de beoordeling van het verzoek tot het vestigen van de ketens. Het verzoek is objectief beoordeeld en het traject is niet anders gelopen dan bij andere verzoeken: er komt een initiatief en wij benaderen deze in beginsel met een 'ja-mits' houding. In dit geval zijn er geen beleidskaders, wetten, regelgevingen of milieukundige belemmeringen redenen te benoemen om het verzoek af te wijzen. Het specifieke voedselaanbod kan niet betrokken worden bij de beoordeling. Horeca met een bovenregionale functie in een duurzaam en hoogwaardig vormgegeven gebouw vinden wij goed passend op deze 'stedelijke' locatie. Uit geen enkel onderzoek die is uitgevoerd blijkt dat de omgevingskwaliteit onvoldoende is. Bovendien blijkt hiermee voldoen te worden aan een concrete behoefte (zie ook de gemeentelijke reactie onder 4.6). De overheid heeft niet de bevoegdheid om in te grijpen in de individuele keuzes die mensen maken als het gaat om het eten van bepaald voedsel.

We begrijpen echter de zorg voor de gevolgen van overgewicht en obesitas (bij kinderen), en de positieve rol die preventie en bewustwording daarbij spelen. Via andere wegen dan het concreet sturen op ruimtelijke ontwikkelingen, helpen wij mensen zeker graag om gezondere keuzes te maken. Zo verzorgen onze gesubsidieerde partners voorlichting over thema's zoals overgewicht en zijn er lopen er andere acties in de geest van de JOGG-aanpak (waar we tot 1 maart 2021 bij aangesloten waren) en werken wij momenteel aan een gezondheidsconvenant waar zowel sport- als bedrijfskantines zich aan kunnen conformeren. Wij kiezen daarbij voor een brede en positieve benadering van gezondheid. Dit komt ook zo tot uiting in de 'Uitwerkingsnota lokaal gezondheidsbeleid' (vastgesteld door het college van Burgemeester en wethouders op 1 september 2020). Onze rol als regiegemeente is faciliterend en niet dwingend. Concrete beleidskaders om de vestigen van specifieke horecabranches uit te sluiten zijn er niet.

Als we daarnaast kijken naar wet- en regelgeving omtrent gezondheid, dan geeft dit geen concrete handvaten om bij de ruimtelijke afwegingen te betrekken. Mede met het oog op de Europese Dienstenrichtlijn en de vrijheid van vestiging van diensten kunnen in het bestemmingsplan in beginsel geen brancheringsbeperkingen worden opgelegd, tenzij deze ruimtelijk relevant zijn. Het aanbod kan niet worden bepaald en dus ook niet het onderscheid tussen gezond of ongezond voedsel. Alleen ruimtelijke motieven wegen mee in het vestigingsbeleid. Hierdoor heeft een gemeente slechts beperkt in de hand welk horecabedrijf zich ergens mag vestigen en biedt het geen reden om fastfoodketens uit te sluiten in een bestemmingsplan. Ook kunnen wij bijvoorbeeld niet bepalen dat een supermarkt alleen gezond voedsel mag verkopen. Gezondheid (in de vorm van gezond eten) is op dit moment geen factor die in het bestemmingsplan bepalend mag zijn voor een juridisch planologische regeling.

Overigens luidt artikel 16 van de Wet Publieke Gezondheid als volgt:

"Voordat besluiten worden genomen die belangrijke gevolgen kunnen hebben voor de publieke gezondheidszorg vraagt het college van burgemeester en wethouders advies aan de gemeentelijke gezondheidsdienst."

Het initiatief wordt niet beschouwd als een ontwikkeling die "belangrijke gevolgen heeft voor de publieke gezondheidszorg". Met dergelijke besluiten worden besluiten bedoeld die directe gevolgen hebben voor de publieke gezondheid. Bijvoorbeeld plannen waarbij risicovolle bedrijven mogelijk worden gemaakt. Het mogelijk maken van fastfoodrestaurants vormt geen direct gevaar voor de volksgezondheid. Indirect en op lange termijn zou het veelvuldig eten van fastfood voor gezondheidsklachten kunnen zorgen. Zoals hiervoor aangegeven ligt hier voor eenieder ook een eigen verantwoordelijkheid en vormt opvoeding bijvoorbeeld ook een belangrijke rol. De Wet Publieke Gezondheid is op het planvoornemen niet van toepassing.

4.3.3 Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijzen vormt geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

4.4 Zwerfvuil en (geluids)overlast vanwege rondhangende jongeren/extra verkeer

4.4.1 Inhoud zienswijzen

- a. Gevreesd wordt voor zwerfvuiloverlast, dichtbij maar ook verderop (in de woonwijken). Zwerfvuil betekent een behoorlijke achteruitgang van leefomgeving en woongenot van mensen in Zeelst. Zwerfvuil en de grote afvalstromen leveren o.a. toename op van overlast door ongedierte. Welk onderzoek toont aan dat het woongenot niet te hard achteruitgaat?

De gemeente heeft in haar reactie op een brief aan 400 omwonenden erkent dat er zwerfafval ontstaat. Omwonenden willen geen zwerfafval in hun buurt en ook niet op hun erven of in hun tuinen. Omdat het eten van fastfoodmaaltijden voornamelijk buiten het plangebied zal plaatsvinden, is een (enorme) toename van restafval te verwachten. Kijk ook naar het effect van de McDonald's; de ervaring heeft ons geleerd dat het opruimen van McDonald's afval door de exploitant zwaar onvoldoende is. Zelfs op 1,5 km afstand van deze keten worden verpakkingen teruggevonden. Weersomstandigheden spelen ook een rol en kunnen ervoor zorgen dat het afval zich enorm in de wijk verspreidt. De gedachte dat dit continu netjes wordt bijgehouden is een illusie. Hoe denkt de gemeente dit probleem aan te pakken? Veel vaker (dagelijks) opruimen door de gemeente is financieel geen optie. Het overlaten aan de exploitant is geen oplossing gebleken. Bij de McDonalds lijkt het steeds erger te worden. Er wordt bovendien weinig aan gedaan en de ketenbezoekers voelen geen sancties. Er is dus ook een grote kans dat hetzelfde patroon rondom de nieuwe ketens gaat ontstaan.

Dat een convenant deze vervuiling tegengaat is ongeloofwaardig en de opruimkosten betalen uit de belastingen is ongewenst. Omwonenden zijn tot op heden niet benaderd over de inhoud van dit convenant. De grootste vervuilers (jeugd/oudere jeugd) gaan echt geen convenant tekenen. Verzocht wordt om in het bestemmingsplan een verplichting op te nemen dat de uitbaters zorgdragen voor het voorkomen en indien desondanks aanwezig, (laten) verwijderen van zwerfafval, ongedierte en andersoortig (in)directe overlast. Een andere optie is om als voorwaarde te stellen dat er door het merendeel van de omwonenden ondertekend convenant moet zijn voordat er gestart mag worden met de bouw. Vooral door de nachtelijke openstelling ontstaat een serieus risico van ongewenst gedrag of gebruik. Denk aan uitgaanspubliek vanuit Eindhoven. Parkeerplaatsen bij dergelijke gelegenheden staan erom bekend dat ze worden gebruikt als verkoopplaats voor drugs, XTC etc. De directe leefomgeving wordt sociaal onveiliger en zal meer nachtelijke overlast ervaren. Hierover staat niets in het plan. Er is een negatief effect vanwege geluidsoverlast door extra verkeer en rondhangende schreeuwende jongeren tot laat in de avond en nacht. Geluid van draaiende motoren en dat tot laat in de nacht kan de nachtrust ernstig verstoren en leiden tot grote frustratie en onrust. Dit is niet te corrigeren of te beperken, ook niet met het plaatsen van een omheining.

De berekening voor geluidsoverlast door extra verkeer is gedaan onder aanname van een toename van 1.260 mvt/etmaal (worst-case). Dit aantal ligt minimaal een factor 3 lager dan de onafhankelijke CROW-getallen aangeven. Gevraagd wordt om eerst onderzoek te doen naar de juiste aannames met betrekking tot de verkeersbewegingen en daarna de berekening voor geluidsoverlast te herhalen.

4.4.2 Gemeentelijke reactie

- a. Wij zijn ons er, net als de initiatiefnemers, van bewust dat er zwerfafval kan ontstaan. De consumenten die zich hier schuldig aan maken kunnen we niet heropvoeden, maar de aandacht gaat uit naar het zoveel mogelijk stimuleren om gebruik te maken van de daarvoor bestemde afvalcontainers. Als gemeente hechten wij er belang aan dat er goed wordt schoongemaakt. Afspraken hierover worden op een later moment vastgelegd in een schoonmaakconvenant die de initiatiefnemers in samenspraak met omwonenden (die hiervoor openstaan) en de gemeente vormgeeft. Dit is door de initiatiefnemer tijdens de informatiebijeenkomst van 27 januari 2020 ook toegezegd. Bij het opstellen van het schoonmaakconvenant, kunnen bijvoorbeeld (financiële) sancties bij niet nakoming van afspraken worden besproken dan wel worden opgenomen. Onderdeel van het schoonmaakconvenant zal in ieder geval ook worden dat er ruim voldoende en eenvoudig te bereiken afvalbakken op het terrein komen waardoor zwerfvuil zoveel mogelijk wordt voorkomen. Er bestaan geen juridische mogelijkheden om een verplichting op te nemen voor het beperken en verwijderen van zwerfafval in een bestemmingsplan.
- b. De beoogde horecagelegenheden zullen open zijn tot 01:00 uur. Daarna wordt het parkeerterrein afgesloten en is het dus niet mogelijk om met auto's op het terrein te verblijven. Hierdoor wordt overlast vanaf het parkeerterrein na dit tijdstip voorkomen. Op basis van het verkeersonderzoek en ervaringscijfers van vergelijkbare restaurants zal slechts circa 2% van de bezoekers tussen 24:00 en 01:00 uur gebruik maken van de drive-thru. Dat komt neer op circa 25 mvt in dit uur in de weekenden en 15 mvt in dit uur op werkdagen. Worst-case wordt ervan uitgegaan dat 50% van de bezoekers hun maaltijd zullen nuttigen in hun auto op het parkeerterrein. De overige 50% zal de maaltijden meenemen naar huis of elders. Aangezien de maaltijden over het algemeen in de auto worden genuttigd, is hiervan geen overlast te verwachten. Sporadisch zullen ook maaltijden buiten de auto genuttigd worden. Ook komen er geluidsschermen. Overigens wordt benadrukt dat er ruimschoots wordt voldaan aan de aan te houden richtafstanden vanaf het parkeerterrein tot geluidgevoelige objecten zoals woningen. Dit is reeds nader onderbouwd in paragraaf 4.4.2 van de toelichting. Tot slot zal er door het personeel ook op worden toegezien en gehandhaafd dat er geen versterkte muziek vanuit de auto's zal worden afgespeeld. Hierdoor wordt overlast ook voorkomen. Het CROW geeft voor fastfoodrestaurants alleen globale kencijfers per gemiddelde vestiging. Aangegeven wordt ook dat er een forse marge in acht moet worden genomen bij het toepassen van deze cijfers. Op basis van de CROW-normen zou de verkeersgeneratie 2.285 mvt/etmaal bedragen. Aangezien dit dus globale cijfers zijn op basis van gemiddelde vestigingen, zijn deze kencijfers niet representatief voor het planvoornemen. Gestimuleerd wordt ook om onderzoek te doen naar de specifieke verkeersgeneratie per situatie. De onafhankelijke onderzoeken zoals opgenomen in bijlagen 1 en 11 van de toelichting voorzien daarin. De toename van 1.260 mvt/etmaal op de maatgevende dag is geen aanname maar een berekende verkeersgeneratie op basis van het verwachte aantal bezoekers (worst-case). Daarmee is deze verkeersgeneratie representatief voor deze ontwikkeling.

4.4.3 Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijzen vormt geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

4.5 Luchtkwaliteit en geurhinder

4.5.1 Inhoud zienswijzen

- a. Men wil geen extra luchtvervuiling door extra verkeer en de fastfoodketens. In plaats van een groengebied dat de zuurstof in de lucht middels fotosynthese voorziet van zuurstof komen uitlaatgassen. De geparkeerde auto's en extra verkeersbewegingen (waaronder de vele vrachtwagens) zorgen voor extra luchtvervuiling. Met name in de winter blijven de auto's stationair draaien. Bovendien is er geen rekening gehouden met hoe lang de auto's met draaiende motor in de rij staan voor de drive-thru. Ook wordt de lucht sterk vervuild met de vetlucht die uit de schoorstenen komt (gemeten in ppm). Al met al is dit zo ver buiten de Europese normen van luchtvervuiling. Bovendien is geen rekening gehouden met andere ontwikkelingen in de buurt. Elk van de veranderingen levert aan de Zoom geen overschrijding op, maar opgeteld wel (Aanleg van de Zoom, plan KFC-Domino's, opening Peter Zuidlaan). Zoals algemeen bekend en volgens tal van onderzoeken is de lucht in Eindhoven/Veldhoven langs de A2/N2 al niet te best. De overheid heeft de taak strengere eisen te stellen aan uitstoot van o.a. het verkeer. Wat wil de gemeente? Men heeft zorgen over de toename van fijnstof en ultrafijnstof op de wegen die midden door woonwijken gaan, denk aan de drukke St. Severinuslaan, Kruisstraat en Broekweg. De situatie is de laatste jaren al enorm verslechterd als gevolg van de verbreding van de A2 en de ontwikkeling van de Heistraat/Meerenakkerweg tot grote verkeersader. En wat als het Eindhovense terrein achter de Campanile ontwikkeld wordt? Welk onderzoek toont aan dat er geen volksgezondheid effecten zijn op de korte en lange termijn? Het is een kwestie van stapelen, dan blijven we onder de norm. Immers ieder traject wordt afgedaan als niet noemenswaardig.

De berekening van de luchtkwaliteit is gebaseerd op het aantal transacties dat is ingeschat door KFC/Domino's. Dit is geen onafhankelijke bepaling. De berekening is gedaan onder aanname van een toename van verkeer van 1.260 mvt/etmaal (worst-case). Uit de berekening blijkt dat deze verkeerstoename zorgt voor een toename van het gehalte stikstof in de lucht van 1,09 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en van fijnstof van 0,31 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Beide berekende toenames zijn net onder de norm van 1,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Echter, ligt de aanname van 1.260 mvt/etmaal minimaal een factor 3 lager dan de onafhankelijke CROW-getallen aangeven. Gevraagd wordt om eerst onderzoek te doen naar de juiste aannames met betrekking tot de verkeersbewegingen en daarna de berekening te herhalen.

Daarnaast mist in de berekening van de luchtkwaliteit de toename van de CO₂ ten gevolge van het extra verkeer en de exploitatie van de fastfoodrestaurants. In 2019 oordeelde de Hoge Raad gebaseerd op het VN-Klimaatverdrag en op de rechtsplichten van de Staat tot bescherming van het leven en het welzijn van burgers in Nederland tot een verdere reductie van de uitstoot van broeikasgassen. Die verplichtingen zijn verankerd in het Europees Verdrag tot bescherming van de Rechten van de Mens (het EVRM).

De memo van de stikstofberekening geeft geen beeld van de werkelijke luchtkwaliteit. Werkelijke en toekomstige waarden ontbreken. De belangrijkste bronnen van luchtverontreiniging zijn de industrie, landbouw, verkeer en

energievoorziening. Deze bronnen genereren veel vervuilende stoffen en van de volgende vervuilende stoffen wordt totaal geen melding gemaakt zoals: fijnstof PM_{2,5}, Ozon₀₃, stikstofmonoxide NO, roet (BC) FN, zwaveldioxide S₀₂, koolmonoxide CO, methaan CH₄, ammoniak NH₃ en vluchtige Organische Componenten.

Om de ergste effecten van klimaatverandering te voorkomen moet vervuilende uitstoot met 7,6% per jaar verminderen. De laatste 10 jaar is de wereldwijde uitstoot met 1,5 % per jaar toegenomen. Alle reden voor de gemeente om dit bedrijfsconcept van deze fastfoodketens niet toe te staan.

Ook wordt gevreesd voor geuroverlast. De stank is ongehoord en onmogelijk tegen te houden door enige maatregelen. Ondanks allerlei geurreductiefilters in het afzuig/afblaassysteem kan niet worden voorkomen dat er reukhinder door baklucht vrijkomt. Net als nu rondom de McDonald's het geval is. Het is te voorbarig geformuleerd/geconcludeerd dat dit geen belemmering is. Het is niet geconcretiseerd of getoetst.

4.5.2 Gemeentelijke reactie

- a. Voor gedeeltelijke beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar het antwoord onder 4.4.2 onder c.

Voor ruimtelijke plannen is het noodzakelijk dat de gevolgen van het planvoornemen op basis van Stikstofdioxide en fijnstof inzichtelijk wordt gemaakt. De gevolgen zijn inzichtelijk gemaakt in paragraaf 4.3.2 van de toelichting. Voor de beantwoording van deze zienswijze doen we nog een paar stappen extra. We berekenen hier een extreme worst-case variant door. Dit betreft echter geen representatieve berekening en hier kunnen geen rechten aan ontleend worden. Ter hoogte van het plangebied gelden op basis van de NSL-monitoringstool de volgende concentraties van de genoemde stoffen voor de jaren 2020 en 2030:

	Totale concentratie [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]		Jaargemiddelde grenswaarde [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]
	2020	2030	
Stikstofdioxide NO ₂	26,244	17,008	35
Fijnstof PM ₁₀	19,859	16,847	35
Fijnstof 2,5	12,85	9,495	25

Zoals te zien is in de tabellen nemen de concentraties richting 2030 af. Dit heeft onder andere te maken met de opkomst van elektrische auto's en deelmobiliteit. Voor deze casus wordt (worst-case) uitgegaan van de concentraties in 2020. Het gaat hierbij om een model waarin de verwachtingen zijn gezet en gekeken is naar de situatie buiten de corona-pandemie om. In dat jaar zou ter plaatse 8,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ aan stikstofdioxide, 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ aan PM₁₀ en 12 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ aan PM_{2,5} aanwezig zijn. Die aantallen worden pas bereikt bij een toename van de verkeersgeneratie met 7.500 mvt/etmaal en 10% vrachtverkeer. Zie ook onderstaande uitvoer van de meest recente NIBM-tool (6 april 2021).

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie	2022
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	7500
Aandeel vrachtverkeer	10,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	8,65
PM ₁₀ in µg/m ³	1,68
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is mogelijk in betekenende mate; nader onderzoek noodzakelijk	

Het planvoornemen voorziet in een veel beperktere toename van het verkeer en er dreigt ook geen overschrijding van de grenswaarden. De NIBM-tool gaat uit van een worst-case situatie waarbij uitgegaan wordt van stagnerend verkeer. Zie link en handleiding: <https://www.infomil.nl/onderwerpen/lucht-water/luchtkwaliteit/slag/hulpmiddelen/nibm-tool/> Uit de toetsing blijkt dus dat zelfs bij worst-case uitgangspunten het plan NIBM is en ruimschoots aan de grenswaarden wordt voldaan.

Buiten de in de toelichting benoemde duurzaamheidsambitie (onder andere gasloos) heeft het planvoornemen geen invloed op de uitstoot van CO₂. De auto's die het plangebied bezoeken bestaan reeds en zijn geen nieuwe CO₂ bronnen. In het kader van CO₂ en de doelstelling om wereldwijd de CO₂ uitstoot te verminderen, is geen sprake van extra verkeer of extra CO₂ uitstoot.

De stikstofberekeningen zijn uitgevoerd om uit te kunnen sluiten dat ter plaatse van Natura 2000-gebieden sprake is van extra stikstofdepositie. De berekeningen hebben dit inderdaad uitgesloten. De uitstoot van andere stoffen hoeft in het kader van ruimtelijke procedures niet onderzocht te worden.

De gemeente Veldhoven neemt deel aan het Regionale Meetnet Zuidoost-Brabant die is opgericht om te achterhalen hoe de luchtkwaliteit in de regio Zuidoost-Brabant er feitelijk bij staat, want 'meten is weten'. Dit is aanvullend op het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), waarvan de resultaten hiervoor zijn beschreven. Metingen worden verricht op een aantal specifieke plekken met als uitgangspunt een regiobrede dekking en de mogelijkheid om op die locatie ook goed een meetpunt te kunnen inrichten. Er ligt geen specifiek punt de nabijheid van het plangebied,

maar de punten zijn zodanig gekozen dat de resultaten ook gebruikt kunnen worden voor Veldhoven, waaronder Zeelst. Op de site www.luchtmeetnet.nl kunnen de metingen worden geraadpleegd waarbij per week en per dag inzichtelijk is gemaakt wat de feitelijke luchtkwaliteit is. De kwaliteit van de lucht wordt op deze site gemeten aan de hand van de stoffen stikstofdioxide, stikstofmonoxide, fijn stof en roet. Het meest nabijgelegen meetpunt ligt aan de Noord-Brabantlaan in Eindhoven. Sinds week 25 van 2021 worden daar metingen verricht. Voor de genoemde stoffen geldt dat de concentraties voldoen aan de normen en dat de luchtkwaliteit goed tot matig is. Er is op geen enkel moment sprake van een onvoldoende, slechte of zeer slechte luchtkwaliteit.

Het aspect geur is onderzocht in paragraaf 4.4.2. van de toelichting. De VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering geeft voor dergelijke bedrijven (restaurants, cafetaria's, snackbars e.d.) een richtafstand van 10 meter behorende bij milieucategorie 1. Worst-case is in dit geval uitgegaan van een milieucategorie 2 bedrijf met aan te houden richtafstanden van 30 meter in een rustig woongebied. Overigens zijn de richtafstanden niet gemaakt met als doel iedere overlast tot nul te beperken omdat dat in Nederland simpelweg niet mogelijk is met zoveel stedelijke functies op korte afstand van elkaar. De richtafstanden zijn wel gemaakt omdat we met elkaar vinden dat, als de VNG-normen worden aangehouden, een voldoende acceptabel woon- en leefklimaat wordt gegarandeerd.

Ter plaatse is beargumenteerd dat er geen sprake is van een rustig woongebied vanwege de ligging nabij de hoofdinfrastructuur A2/N2 en de Meerenakkerweg alsmede de ligging in de directe nabijheid van een tankstation, een autobedrijf en de bedrijven die aan de noordzijde aan weerszijden van de Kruisstraat aanwezig zijn. De richtafstand kan in dergelijke gevallen worden verkleind naar 10 meter. De aan te houden richtafstand wordt bepaald door een viertal aspecten; Geur, Stof, Geluid en Gevaar. De richtafstand van 10 meter wordt in het geval van een fastfoodrestaurant bepaald door de aspecten geur, geluid en gevaar. Van de richtafstand kan worden afgeweken als door middel van onderzoek kan worden aangetoond dat de daadwerkelijke afstand kleiner kan zijn. In dit geval is de afstand van het restaurant tot geurgevoelige objecten zoals woningen, minimaal 18 meter. Daarmee is aangetoond dat voldaan wordt aan de richtafstanden. Er wordt dus voldaan aan de normen en overlast als gevolg van de geuruitstoot van de restaurants is niet te verwachten. Een voldoende woon- en leefklimaat kan in dat kader worden gegarandeerd.

4.5.3 Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijzen vormt aanleiding het bestemmingsplan aan te passen. De paragraaf over luchtkwaliteit zal worden uitgebreid.

4.6 Behoeft/nadelige gevolgen bestaande horeca

4.6.1 Inhoud zienswijzen

- a. Er staat dat de projectlocatie een strategische locatie is om een KFC/Domino's toe te voegen. Men ziet echter niet in dat er behoefte is aan 2 fastfoodketens op deze locatie en voor wie dat zou zijn. Voor de lokale bevolking in ieder geval niet. De potentiële klanten zouden komen uit Eindhoven-Centrum, winkelgebied de Hurk, industriegebied de Hurk, jonge tweeverdieners uit Meerhoven en passanten vanaf de A2 en N2. De gemeente Veldhoven zou haar eigen inwoners voorop moeten stellen.
- b. In het behoefteonderzoek wordt gesuggereerd dat de fastfoodrestaurants voldoen aan het beleid en zouden bijdragen aan de sociale cohesie in de kernen, de leefbaarheid en een betere leefomgeving. Dit is bijzonder stuitend te noemen en nergens op gebaseerd. Kan uitgelegd worden hoe 2 drive-thru's de sociale contacten verbeteren? En het heeft hier ook zeker niet de 'additionele waarde voor kantoren, cultuur en toerisme' wat volgens het horecabeleid trouwens moet worden aangetoond. De twee fastfoodrestaurants hebben in Zeelst op deze wijze en deze plek niets te maken met het te verwachten klantenpotentieel uit Brainport. Dit wordt in dit rapport opgesomd als een grote kans op succes voor de vestiging ervan.
- c. In het bestemmingsplan staat dat 'de behoefte aan fastfood is aangetoond' en er ruimte is om hiervan 750 m² te ontwikkelen. Maar het rapport laat alleen een gat in de markt zien, geen echte behoefte. De behoefte aan fastfood in Nederland is breed geschat, resulterend in een grote potentie voor het onderzoeksgebied Eindhoven-Veldhoven, een dergelijke uitkomst is voor vele branches te verwachten. Het bestemmingsplan zegt dat er behoefte is aan bijna 6.150 m² bvo horeca in de huidige situatie. Tot 2030 betreft de behoefte in het onderzoeksgebied circa 17.650 m² bvo. Vervolgens stelt het rapport dat de kwalitatieve behoefte vast door de aanname te doen dat de behoefte aan fastfoodrestaurants in 2030 gelijk is aan de huidige situatie (16% in m² bvo) of meer (30% in m² bvo). De aanname is gebaseerd op de historische groei van de fastfoodsector. Dit is een niet onderbouwde aanname en er is alle reden om hieraan te twijfelen, want er gaat steeds meer aandacht uit naar gezond en duurzaam voedsel.
- d. Is er wel behoefte aan fastfoodketens op de planlocatie want binnen 1.500 m bevinden zich meer dan 16 friet/kebab/shoarma tenten, verder meer dan 10 grote en kleine restaurants en de MC Donalds en binnen 2 km zijn er al 2 Domino's ketens gevestigd. Verder zouden er 29 afhaalhorecagelegenheden zijn die het zwaar hebben. De plaatselijke horeca wordt dus (mogelijk) benadeeld. Verzocht wordt om meer onderzoek te doen naar het verdringingseffect. Te meer doordat de horeca al noodlijdend is als gevolg van de COVID-19 pandemie. Gevreesd wordt dat de komst van de ketens leidt tot faillissement van één of meer horecaondernemers (in het centrum van Zeelst) met leegstand tot gevolg.
- e. Bij het behoefteonderzoek ontbreekt elke objectiviteit en het onderzoek is niet onafhankelijk uitgevoerd want de opdrachtgever is de potentiële ontwikkelaar. Vervolgens is er wederom geïsoleerd naar de behoefte fastfood gekeken, zonder vergelijking met andere behoeften waaronder de oorspronkelijke bestemming 'Groen'. Het ontbreken van een fastfoodvestiging binnen de gemeente Veldhoven wordt als belangrijk argument voor realisatie genoemd, maar in de volgende paragraaf wordt de concurrentie met het nabijgelegen (maar inderdaad net buiten de gemeentegrens van

Veldhoven) McDonald's geëvalueerd. Daarnaast wordt gesuggereerd dat het hebben van een fastfoodketen binnen je gemeentegrens een must is. Agevraagd wordt of dit zo is.

- f. Als er al sprake zou zijn van behoefte aan fastfood-horeca in dit gebied is het onbegrijpelijk waarom niet gezocht wordt naar een clustering met de reeds bestaande fastfood horeca. Op het gebied van behoefte wordt een onderzoek gemist naar alternatieve locaties zoals een foodcourt in combinatie met de huidige McDonald's op het braakliggende veld naast het terrein van de P+R. Dan zouden overlastproblemen centraal aangepakt kunnen worden.
- g. Er ontbreekt een onderbouwing van het onderzoeksgebied. Er zijn vele alternatieven op de weg naar Zeelst toe. Het rapport vermeldt slecht dat het onderzoeksgebied moet samenvallen met het belangrijkste deel van de vraag-aanbod relaties. Vreemd is dat Eindhoven betrokken wordt terwijl de KFC hier al zit en er 6 vestigingen van Domino's gevestigd zijn. Ook ten aanzien van de selectie van heel Veldhoven is dubieus. Er zit al een Domino's aan de Burgemeester van Hoofflaan, mensen die hier dichtbij wonen gaan niet naar Heistraat-Zoom. Dat de keten in een duurzaam gebouw wordt gevestigd is geen motief.
- h. Voorts gaat het rapport niet in op behoeften naar arbeid. In de horecanota staat dat er onvoldoende werknemers zijn voor de horeca. Dan is het onbegrijpelijk dat deze vraag-aanbod relatie niet onderzocht is in het behoefteonderzoek.
- i. Paragraaf 2.1.3 van de toelichting gaat over de 'Ladder voor duurzame verstedelijking'. De tekst onder Regionale afspraken is misleidend en kennelijk bedoeld om te suggereren dat dit plan een voorbeeldplan is waaraan in de 9 SGE-gemeentes ruim baan wordt gegeven. Omdat het hier niet om woningbouw gaat is er geen reden om hieraan te refereren.

De 'Ladder voor Duurzame Verstedelijking' vereist dat de behoefte aan de fastfoodrestaurants op de locatie Heistraat-Zoom in Veldhoven zowel kwalitatief als kwantitatief inzichtelijk wordt gemaakt en actueel is. Een onderzoek dat dateert van december 2019 kan momenteel niet als actueel bestempeld worden, zeker niet vanwege de COVID-19 pandemie. De methode om de behoefte inzichtelijk te maken is volgens de Ladder marktonderzoek. Dit marktonderzoek/ behoefteonderzoek/ een kwalitatieve onderbouwing ontbreekt. Bij het bepalen van de behoefte aan een specifieke functie dient bij voorkeur zowel de totale behoefte (kwantitatieve behoefte) berekend te worden als de behoefte per deelsegment (kwalitatieve behoefte). In de praktijk kan het namelijk zo zijn dat er geen sprake is van een behoefte aan een bepaalde functie, maar wel aan bepaalde onderdelen. Er zijn alleen aannames gedaan die zijn gebaseerd op groei van de fastfoodsector in het verleden en haaks staan op de trends naar gezond voedsel, dierenwelzijn en 'local for local'. Trends die nog versterkt worden door de huidige COVID-19 pandemie. Er is geen enkele onderbouwing te vinden waarom de onderzoekers denken dat er bij inwoners behoefte is dat bijna 1/3 deel van alle restaurants van het fastfoodsoort is. Bij een goed kwalitatief onderzoek naar behoefte dienen de inwoners van de gemeente Veldhoven gevraagd te worden naar wat voor soort horeca zij zouden willen zien in hun omgeving. Gevraagd wordt om onderzoek te doen naar de achterliggende aannames en met data te komen dat de bevolking daadwerkelijk vraagt om een toename van het percentage fastfoodrestaurants.

- j. De kwantitatieve eis wordt niet behaald aangezien er al meer dan voldoende fastfood te verkrijgen is op een steenworp afstand in iedere windrichting (A50 Ekkersrijt, A58 Tilburg, A67 Geldrop, A2 Best, A2 Weert, A2 Eindhoven). Onderzoek met cijfers over potentiële gebruikers ontbreekt. Wat gebeurt er als gebouw niet rendabel is vanwege onvoldoende klandizie?

4.6.2 Gemeentelijke reactie

- a. De ontwikkeling van de KFC/Domino's is wel degelijk een ontwikkeling die zich ook richt op de eigen inwoners van de gemeente Veldhoven. Door vestiging van twee nieuwe horecagelegenheden in de gemeente Veldhoven is er spreiding van het horeca aanbod binnen de gemeente, waaronder bij de Domino's op de Burgemeester van Hoofflaan. Zodoende kan de horeca in Veldhoven blijven functioneren op het huidige niveau met de gewenste service, die verloren zou kunnen gaan wanneer het te druk zou worden in deze horecalocaties.
De locatie wordt als strategisch bestempeld door de toegankelijkheid en verbinding met de doorgaande wegen (N2/A2), winkelgebied de Hurk en industriegebied de Hurk. Vanuit deze ligging zijn de voornaamste klanten, inwoners uit de eigen en buurgemeenten, de passanten die langs deze wegen komen en de bezoekers en werknemers van winkel- en industriegebied De Hurk.
Het is lastig om te achterhalen waar de passanten en bezoekers van deze gebieden precies vandaan komen. De ligging aan de rand van zowel de gemeente Eindhoven als de gemeente Veldhoven maken dat deze gemeenten een goede basis bieden voor het onderzoeksgebied. Zij vormen het primaire verzorgingsgebied. De ligging is zodanig dat ook bezoekers uit de regio en andere delen van het land bezoekers vormen.
- b. Op verschillende fronten voldoet het plan aan het beleid. De ambities voor het duurzaam ontwikkelen van het bouwplan aan de Meerenakkerweg sluiten dan ook aan op het provinciaal beleid. Daarnaast worden twee ketens bij elkaar gecombineerd.
De gemeente Veldhoven zet wat betreft horeca voornamelijk in op nieuwvestiging binnen bestaande (winkel)clusters. Het beleid gaat daarbij in op de invloed die de horeca als totaalsector heeft op de sociale cohesie. Hierin is geen onderscheid gemaakt in het type horeca en de invloeden van de verschillende horecasectoren op de sociale cohesie. Net als andere horecavoorzieningen is deze horeca openbaar toegankelijk en daarmee een gelegenheid voor mensen om elkaar tegen te komen en te ontmoeten. Dit geldt vooral voor Veldhovenaren. Vooral daghoreca, zoals lunchrooms hebben een sterke wisselwerking met bestaande winkelclusters. De wisselwerking van fastfoodketens en vooral Drive-thru fastfoodconcepten is vanuit de verkeersbewegingen die dergelijke concepten met zich meebrengen beperkter. De waarde van dergelijke concepten is echter sterk relevant vanuit de ligging aan doorgaande wegen en daarmee de focus op automobilisten. Op die manier heeft het concept een functie voor langrijdend verkeer vanuit de nabije woonwijken, voor hotelgasten, passanten, gebruikers P+R-terrein en werknemers van het bedrijventerrein. Vanuit de ligging aan de rand bij de snelweg worden de retailclusters van Veldhoven ontlast en draagt het plan bij aan het versterken van de leefbaarheid en verkeersveiligheid van de clusters van Veldhoven.

Daarnaast blijkt uit de berekening dat binnen het verzorgingsgebied behoefte is aan het concept en speelt het plan in op deze behoefte.

- c. De behoefte is gebaseerd op een algemeen geaccepteerde berekeningsmethode voor ladderonderbouwingen, namelijk een distributieplanologische berekening (dpo). Uit die methode blijkt dat er voldoende behoefte is om de beoogde 750 m² te ontwikkelen. Naast het dpo is een tweede methode gehanteerd, de zogenaamde dichthedenanalyse, om het dpo nog extra te staven. Vanuit die methodiek is de fastservice sector in het onderzoeksgebied vergeleken met het Nederlands en provinciale niveau en de vier grootste steden. Dit om een representatieve benchmark te hebben om het huidige aanbod in het onderzoeksgebied mee te vergelijken. Ook uit die methode blijkt dat er voldoende behoefte is aan horecameters in het onderzoeksgebied om het plan mogelijk te maken.
- De kwalitatieve methodiek is eveneens algemeen geaccepteerd. De landelijke cijfers laten al jarenlang een toenemende behoefte zien aan horeca en binnen de horeca vooral aan fastfood. De fastfoodsector is dan ook al jarenlang de hardst groeiende sector binnen de horecabranche (bron: CBS, 2021).
- Het feit dat er steeds meer aandacht uitgaat naar gezond en duurzaam voedsel valt niet te weerleggen. Steeds meer fastfoodrestaurants passen hun menu dan ook aan en bieden steeds vaker gezonde en vegetarische en veganistische maaltijden.²³
- d. Het gehele horeca aanbod in de gemeenten Veldhoven en Eindhoven is in het onderzoek meegenomen. Naast de bestaande aanbieders laat het onderzoek duidelijk zien dat er behoefte en ruimte is voor een uitbreiding van het aanbod aan fastfoodzaken. De KFC en Domino's zouden daarmee naast de bestaande aanbieders moeten kunnen functioneren. De ruimtelijk-economische paragraaf van het rapport gaat in op de effecten voor de omgeving. Daaruit blijkt dat de effecten van de komst van de beoogde KFC en Domino's verwaarloosbaar zijn en niet leiden tot onaanvaardbare aantasting van het woon-, leef- en ondernemersklimaat.
- Afgezien van de aanwezige ruimte en zeer beperkte effecten is het bestaansrecht van horeca in zijn algemeenheid afhankelijk van het inspelen op de vraag van de consument. Spelers die niet goed inspelen op de wensen van de consument lopen altijd het gevaar dat zij onvoldoende omzet genereren om hun voortbestaan te kunnen garanderen. Door de ligging aan de N2 en de A2 kan ervan worden uitgegaan dat KFC en Domino's een ander publiek trekken dan de horeca in het centrum van Zeelst en de andere kernen in de omgeving. De verwachting is dat bezoekers van de centra van deze kernen niet snel doelgericht naar de planlocatie rijden, maar alleen gebruik maken van de geplande fastfoodrestaurants wanneer zij er toevallig langskomen. Het klantenbestand van de lokale ondernemers is daarmee sterk lokaal gericht, terwijl KFC en Domino's vanuit hun ligging aan een doorgaande weg veel sterker een regionale functie krijgen.
- e. Het onderzoek is uitgevoerd vanuit de systematiek van de Ladder zoals de wetgever dat verplicht stelt richting de initiatiefnemer. De initiatiefnemer hoeft daarbij alleen de behoefte aan te tonen inclusief de ruimtelijk-economische

² <https://www.dominos.nl/over-dominos/duurzaam-ondernemen>

³ <https://www.trouw.nl/nieuws/kfc-gaat-experimenteren-met-kiploze-kip~b00a36fc/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>

effecten van de invulling die hij aan de locatie wil geven. Het is aan de gemeente om andere gebruiksmogelijkheden van een locatie tegen het licht te houden.

Het argument dat een fastfoodvestiging in de gemeente Veldhoven ontbreekt wordt inderdaad genoemd. Het onderzoek toont aan dat er behoefte is aan fastfoodaanbod. Een KFC op een strategische locatie kan een functie vervullen voor met name dit deel van het onderzoeksgebied. De pizzaketten Domino's kan zich, onder andere met bezorgservice, juist meer richten op de nieuwbouwwijk Meerhoven, het noorden van de gemeente Veldhoven en het gedeelte ten oosten van de A2/N2.

De huidige Domino's in Veldhoven heeft het momenteel zo druk dat de service naar klanten hier onder komt te leiden. Bezorgtijden lopen op en ook het restaurant zelf heeft het vaak te druk. Door een extra vestiging toe te voegen aan het verzorgingsgebied kan de druk van de al bestaande vestiging in Veldhoven verspreid worden over beide vestigingen. Hierdoor krijgen klanten een betere service wanneer ze het restaurant bezoeken als wel als dat bezorgtijden van pizza's afnemen. Eenzelfde verhaal speelt momenteel voor de KFC gelegen in Eindhoven. Ook hier is de druk momenteel te hoog, door het toevoegen van een extra vestiging in de omgeving, wordt de druk die op de huidige vestiging in Eindhoven ligt verspreid over beide vestigingen.

Versterking van het vestigingsklimaat is een aanvullende reden voor vestiging van de KFC en Domino's als een welkome aanvulling binnen Veldhoven. Aantrekkelijke horeca die aan de moderne maatstaven voldoet en op een goede locatie is gevestigd versterkt het vestigingsklimaat voor bewoners en bedrijven (bijvoorbeeld op bedrijventerrein de Hurk). Ook draagt de horeca bij aan het concurrentieprofiel van het gebied.

McDonald's ligt binnen Eindhoven op de gemeentegrens met Veldhoven waarmee de Veldhovenaren op korte afstand een fastfoodrestaurant binnen hun bereik hebben. De vergelijking tussen KFC, Domino's en McDonald's gaat niet geheel op. Alle vertegenwoordigen het fastfoodsegment, maar zijn eerder complementair aan elkaar dan dat ze concurrerend zijn. Hun concepten zijn niet 1-op-1 te vergelijken en de formules trekken in de regel andere doelgroepen. Daar komt bij dat de nieuwe vestiging van de KFC/Domino's aan de Meerenakkerweg gunstiger ligt en makkelijker te bereiken is voor klanten die de doorgaande weg tussen Veldhoven en Eindhoven gebruiken dan de McDonald's.

- f. De projectlocatie is gelegen in de nabije omgeving van de McDonald's en de P+R Meerhoven. Het voordeel van de huidige locatie is de gemakkelijk te realiseren aansluiting op de rotonde, om zo de doorstroom van het verkeer te bevorderen. Dat voordeel hebben de locaties die hierboven genoemd worden niet. Zes jaar geleden is de initiatiefnemer begonnen met het onderzoeken van een vestiging in de nabijheid van de McDonald's. Dit bleek destijds niet haalbaar door de geplande ontwikkelingen van Eindhoven Brainport op dit stuk grond. In de zoektocht naar een geschikt alternatief toonde de initiatiefnemer interesse in het kavel aan de Heistraat/Zoom. Deze is sinds de jaren '90 in beeld als ontwikkellocatie en ligt op een goede locatie in de nabijheid van diverse in-uitvalswegen en in een lint van bedrijven. Het braakliggende terrein naast P+R Meerhoven heeft als bestemmingsplan Meerhoven en is een toekomstige bestemming voor woningbouw. Daardoor is deze locatie niet geschikt als projectlocatie.
- g. Het onderzoeksgebied beslaat het gebied waar de meeste potentiële klanten voor de toekomstige Domino's en KFC verwacht worden vandaan te komen, en waar ook het verdringingseffect het grootste is. De locatie ligt op de grens van

Veldhoven en Eindhoven aan een doorgaande weg. De fastfoodrestaurants krijgen daarmee een regionale functie, waardoor het logisch is dat zowel Veldhoven als Eindhoven in het onderzoek zijn meegenomen.

In de berekening is rekening gehouden (vanuit de koopkrachtbinding) met het feit dat niet alle inwoners van Veldhoven en Eindhoven deze KFC/ Domino's gaan bezoeken. Er is dan ook rekening gehouden met het feit dat mensen uit Veldhoven of Eindhoven een andere KFC of Domino's of een andere pizzeria of fastfoodrestaurant in de gemeente bezoeken.

- h. Vanuit de systematiek van de Ladder is werkgelegenheid geen item dat een uitwerking behoeft. Echter geldt voor fastfoodrestaurants dat zij behoorlijk wat lokale werkgelegenheid met zich meebrengen. Landelijk gezien steeg het aantal Nederlanders dat werkzaam was in de horeca tot voor de coronacrisis. Verwacht werd zelfs dat het aantal werknemers met 20% zou toenemen tussen 2020 en 2025.⁴ Door de coronacrisis zijn veel werknemers door de langdurige sluiting van de horeca opzoek gegaan naar ander werk, oorzaak hiervoor zijn voornamelijk het gebrek aan zekerheid en onvoldoende financiële middelen.⁵ Verwacht kan worden dat deze argumenten met het bijtrekken van de economie en de lessen die de sector trekt uit de coronacrisis deels komen te vervallen en het aantal werknemers in de horeca weer zal toenemen.
- i. De Ladderonderbouwing Domino's en KFC te Veldhoven is recentelijk geüpdate, om zo de nieuwste data te gebruiken en de effecten van corona en de nieuwste trends mee te nemen in het rapport. In het algemeen geldt de verplichting dat de gehanteerde cijfers in een Ladderonderbouwing ten behoeve van een bestemmingsplan-aanpassing niet ouder mogen zijn dan twee jaar. De systematiek die gevolgd is voldoet zowel kwantitatief als kwalitatief aan de eisen die gesteld worden.

In de actualisatie is de invloed van de Coronacrisis meegenomen. De verwachting is dat Corona geen tot weinig invloed heeft op de ontwikkelingen voor 2030, waar de rapportage zich op richt.

- j. Uit de kwantitatieve toets blijkt dat er momenteel geen ruimte is voor een toevoeging in de fastservice sector. Echter blijkt dat er in de toekomst voldoende ruimte is om 750 m² bvo toe te voegen aan de huidige metrage fastservice in het onderzoeksgebied. Zoals eerder aangegeven is dit specifieke onderzoeksgebied gekozen door de aantrekkelijke ligging en goede bereikbaarheid voor zowel passanten als inwoners van de gemeenten Eindhoven en Veldhoven. Een dergelijk onderscheidend concept als dit past niet goed in de verschillende kernen en centrumlocaties van de gemeente Veldhoven. Dit omdat de Drive-thru's in het plan focussen op automobilisten. Wanneer deze focus in een van de kernen wordt toegebracht zal dit een negatief effect hebben op de verkeersveiligheid en leefbaarheid van de kern en het centrumgebied. De huidige ligging van het voorliggende plan zorgt ervoor dat automobilisten niet door de kern hoeven en geen extra verkeersdruk creëren in de kern.

⁴ <https://www.nu.nl/economie/6023523/een-half-miljoen-nederlanders-werkt-in-de-horeca-en-dat-aantal-stijgt.html>

⁵ <https://www.ad.nl/koken-en-eten/bijna-90-000-medewerkers-keren-horeca-de-rug-toe-is-er-straks-nog-iemand-die-je-biertje-brengt~a7cf26ba/>

4.6.3 Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijzen vormt aanleiding het bestemmingsplan aan te passen. Zo wordt het actuele behoefteonderzoek dat is uitgevoerd (zie bijlage 1) aan het bestemmingsplan toegevoegd.

4.7 Economische motieven

4.7.1 Inhoud zienswijzen

De gemeente wekt de indruk meer belang te hechten aan het kort termijn financiële gewin, dan aan de belangen van zijn inwoners. De bevolking zit niet op het project te wachten. Aan alle uitgangspunten met betrekking tot gezonde, toekomstbestendige, duurzame en prettige leefomgeving voor de bewoners van Zeelst wordt voorbijgegaan. Op de lange termijn geeft een gezonde, toekomstbestendige, duurzame en prettige leefomgeving voor de bewoners immers juist financieel-economische winst. Inbreiding betekent iets anders dan geld genereren aan een ontwikkelaar met uitsluitend financiële belangen.

De gemeente moet openheid van zaken geven over hoeveel belastinginkomen of anderzijds inkomsten men denkt te genereren uit het plaatsen van deze ketens en wat men van plan is om met deze extra inkomsten te doen? Is er sprake van een financieel probleem of wat is de echte motivatie? Wordt het niet tijd om ruimte te maken voor andere waarden dan alleen de fastfood-euro?

4.7.2 Gemeentelijke reactie

Het genereren van een zo hoog mogelijke financiële opbrengt is geen motief voor de gemeente geweest om de ontwikkeling toe te willen staan. De locatie Heistraat/Zoom is al sinds de jaren '90 in beeld als ontwikkellocatie. De locatie ligt aan een lint van bedrijven op een plek waar de stedelijke kant van Veldhoven wordt benadrukt. Dit is in 2019 ook zo opgenomen in het Ambitiedocument 'Samen voor ruimtelijke kwaliteit'. De locatie heeft door de ligging aan de 'stedelijke kant' van Veldhoven en bij invals- en uitvalswegen een entreefunctie. Om te komen tot een goede ontwikkeling op deze plek zijn ruimtelijke en functionele randvoorwaarden gesteld. Hierbij kan worden gedacht aan: hoogwaardige architectuur waarbij rekening is gehouden met de omgeving. Een voorbeeld hiervan is de situering van de reclamezuil met geïntegreerde uitkijkpunt waarbij het uitkijkpunt is gesitueerd aan zijde waar zich geen woningen bevinden. Dit om de inbreuk op privacy zoveel mogelijk te beperken. Als we kijken naar het stedelijk accent in dit plan, dan kenmerkt zich dit in de vormgeving, materiaalgebruik en het feit dat er sprake is van een uitbreiding van het huidige horeca-aanbod met een bovenregionale functie.

Het planvoornemen is aan alle ruimtelijke aspecten getoetst en ruimtelijk, stedenbouwkundig, planologisch en milieutechnisch beoordeeld als inpasbaar. Een initiatiefnemer wil hier een braakliggend stuk grond ontwikkelen ten behoeve van een functie binnen bestaand stedelijk gebied waar aantoonbaar behoefte aan is.

4.7.3 Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijzen vormt geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

4.8 Slechte communicatie/ geen samenspraak

4.8.1 Inhoud zienswijzen

De door de gemeente in meerdere beleidsnotities en publicaties zo gepropageerde inspraak/burgerparticipatie is in het gehele traject niet toegepast. Omwonenden krijgen het gevoel dat ze niet meetellen. De burgerinformatie/participatie werd overgelaten aan de ontwikkelaar. Bewoners zijn pas op de hoogte gesteld, toen er al een intentieverklaring ondertekend was. Dat was in januari 2020, terwijl er al sinds 2016 gesprekken liepen met de ontwikkelaar. Pas na de ondertekening was er voor de ontwikkelaar een verplichting om de omwonenden actief te betrekken bij de verdere planvorming en de uitwerking. Bij de bijeenkomst met de ontwikkelaar en de gemeente op 27 januari 2020 was geen sprake van samenspraak, inspraak of zelfs gesprek. Er kon niet serieus worden overlegd en men voelde zich als inwoner van Veldhoven niet serieus genomen. Er mochten geen plenaire vragen worden gesteld en de wethouder was er niet. Latere reacties op een brief van bezorgde artsen (waaronder een GGD-arts) aan de gemeente en op een brief van 400 bezorgde omwonenden waren een doodoener. De gemeente stelt daarin onder andere: "Een gemeente heeft slechts beperkt in de hand welk horecabedrijf zich ergens mag vestigen." In het algemeen klopt dat, in dit specifieke geval echter niet aangezien de grond in bezit is van de gemeente en er een wijziging van het bestemmingsplan nodig is voor de vestiging van de twee fastfood restaurants.

Men vraagt zich af waarom het verspreidingsgebied van de brieven over de procedure zo beperkt is gebleven. Er is nooit een uitnodiging gestuurd om de mening van directe omwonenden te vragen of met alternatieve ideeën te komen. Er is alleen naar fastfoodketens gekeken, waar geen enkel draagvlak voor is. Veldhovense burgers hebben (in een democratie) recht op inspraak en om mee te denken, en niet alleen in de vorm van een bezwaarschrift te mogen reageren. De gemeente werkt actief mee aan het creëren van een ongezonde leefomgeving, achter de rug van de burgers en maatschappelijke organisaties, zoals de GGD, om. De raad wordt gevraagd om de mening van de omwonenden en maatschappelijke organisaties te respecteren en met deze partijen in gesprek te gaan. Dit lijkt een nieuwe ad-hoc oplossing. Hoe denkt de gemeente het vertrouwen terug te winnen?

In het Procesvoorstel Samenspraaktraject Omgevingsvisie uit de oordeelsvormende raadsvergadering van 18-10-2019 wordt de 'nieuwe manier van werken' voorgesteld. De gedachte achter de nieuwe Omgevingswet staat naast een juridische

verandering, ook een nieuwe manier van werken voor. Zo is het de bedoeling van de wet om inwoners en partners meer eigenaarschap te geven in de vormgeving van hun leefomgeving. Blijkbaar is deze nieuwe manier van werken nog niet doorgedrongen.

Ook wordt afgevraagd of de gemeenteraad vanaf het begin van het plan geïnformeerd is en of er contact is geweest met de gemeente Eindhoven.

4.8.2 Gemeentelijke reactie

Het thema samenspraak/participatie is afgelopen jaar een thema geweest waar we erg mee bezig zijn. Bij meerdere initiatieven is de gemeente erop gewezen dat dit beter kan. Dat vinden wij ook en daarom hebben we aan deze geluiden gehoor gegeven en hard gewerkt aan een aanpak om dit te verbeteren. Dit heeft geresulteerd in de op 13 juli 2021 vastgestelde notitie 'Tijdelijke kaders participatie bij ruimtelijke initiatieven' die voortaan leidend is bij het inrichten van participatie bij ruimtelijke initiatieven. Zo vragen we bijvoorbeeld van de initiatiefnemer een participatieplan bij initiatieven die complex zijn met impact op de omgeving.

De ervaring die is opgedaan bij onder andere deze ontwikkeling, heeft zeker tot inzichten geleid die mee zijn genomen in de nieuwe leidraad voor participatie. De planvorming is voor dit concrete project echter te ver gevorderd om hier met terugwerkende kracht aan een andere vorm van inspraak/samenspraak te kunnen doen, waarbij omwonenden eerder worden geïnformeerd en anders worden geraadpleegd. Het betreft ons dat niet iedereen zich gehoord en tegemoetgekomen voelt. Er is altijd sprake van voortschrijdend inzicht en processen kunnen altijd beter en we blijven leren. Het is niet realistisch en haalbaar om de tijdschema's van verschillende processen/projecten continu op elkaar af te stemmen. De nieuwe participatieaanpak wil overigens niet zeggen dat de ontwikkeling er dan niet zou zijn gekomen. We hebben ook nu de inbreng van omgeving en belanghebbenden zorgvuldig betrokken in het geheel van afwegingen.

De keuze voor de omvang van het verspreidingsgebied is naar eer en geweten gemaakt en niet bewust klein gehouden. Net als bij ieder ander initiatief worden direct omwonenden en de bewoners in de aanloopstraten geïnformeerd. Daarnaast is het wijkplatform Zeelst, de belangenvereniging Wijk 't Slot, buurtvereniging 'Kruisstraat Zeelst' en de actiegroep: 'Heistraat/Zoom Verzet' op de hoogte gebracht. Daarnaast heeft communicatie over de ontwikkeling ook plaatsgevonden via het Veldhovens Weekblad.

De gemeenteraad is op dezelfde wijze als bij andere ruimtelijke projecten geïnformeerd over het plan. Zij ontvangen wekelijks de besluitenlijst van het college en kan op die wijze kennisnemen van principeverzoeken. En ze worden formeel ingelicht worden over een ruimtelijk verzoek op het moment als een bestemmingsplan moet worden vastgesteld. Het is de taak van het college om een afweging te maken of medewerking verleend wordt aan een ruimtelijk project. Het vaststellen

van een bestemmingsplan is een bevoegdheid van de raad. De gemeente Eindhoven is in kennis gesteld en zij hebben aangegeven dat het plan hun belangen niet raakt.

4.8.3 Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijzen vormt geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

4.9 Strijdigheid met beleid en wet- en regelgeving

4.9.1 Inhoud zienswijzen

Het plan zou strijdig zijn met het nationaal, provinciaal en gemeentelijk beleid. De argumentatie in de toelichting is eenzijdig en gericht op het plan. Het beleid hamert op een gezonde, toekomstige, duurzame en prettige leefomgeving van bewoners. De huidige bestemming 'Groen' sluit hier beter bij aan en een vergelijk hiermee wordt niet gemaakt. Bij het gemeentelijk beleid zijn de argumenten op een aantal punten bijzonder zwak.

Strijdigheid zou zijn met het volgende beleid:

- a. Nationale omgevingsvisie (NOVI): het plan staat op zichzelf en aan het uitgangspunt dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang plaatsvinden wordt niet tegemoetgekomen. Denk aan Slot-Oost, Zoom 5, Kruisstraat/Peter Zuidlaan (Vale terrein), maar ook Aansluiting Peter-Zuidlaan -Julianastraat. De conclusie dat er vanwege de beperkte omvang geen strijdigheid is met het NOVI is onbegrijpelijk, het gaat om de inhoud. De NOVI brengt aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 de langetermijnvisie van het Rijk in beeld. De NOVI stelt zich de vraag 'in wat voor Nederland willen we graag leven in 2050?' Is dat een Nederland met een gevarieerd aanbod aan horeca gedreven door MKB-initiatieven waardoor de opbrengsten terugvloeiën in de samenleving? Of is dat een Nederland dat uitblinkt in eenzijdig aanbod gedreven door internationale multinationals ten gunste van de nu al rijksten der aarde?
We willen een land dat gezond en klimaatbestendig is, met schone lucht, schoon water en een schone bodem en veel ruimte voor groen en water. Het plan is niet getoetst aan gezondheidsaspecten. Niet alleen het bouwplan moet getoetst worden, maar ook de exploitatiegevolgen. Men is ook benieuwd naar hoe de ontwikkeling vormgeeft aan de ambitie dat we een land willen 'dat openstaat voor verandering, en waar de kracht van zijn traditie, cultuur en identiteit wordt weerspiegeld in de inrichting van de leefomgeving'.
- b. Omgevingsvisie Noord-Brabant: Binnen welke ambities van deze visie past de ontwikkeling? In het behoefteonderzoek (bijlage 2) staat dat de provincie Noord-Brabant vernieuwers en ontwikkelaars van nieuwe ideeën de ruimte geeft als deze bijdragen aan een betere leefomgeving. Een betere leefomgeving bestaat uit meer groen, minder verkeer en een gezond leefklimaat. Er is hier geen sprake van meer groen en/of minder verkeer en/of een betere leefomgeving, integendeel en duurzaam vervoer wordt niet gestimuleerd door de vele autobewegingen die deze bedrijven genereren.

De provincie wil de omgevingskwaliteit bevorderen, in combinatie met een veilige en gezonde leefomgeving. Bij omgevingskwaliteit gaat het om de kwaliteit van een plek of gebied, die wordt bepaald door een goed samenspel van herkomstwaarde, belevingswaarde, gebruikswaarde en toekomstwaarde. Hoe kan deze kwaliteitsbevordering vorm krijgen zonder de burger te betrekken? Artikel 3.42 'duurzame stedelijke ontwikkeling' geeft een opsomming van 5 punten die invulling geven aan de 'zorgplicht voor een goede omgevingskwaliteit van de ruimtelijke kwaliteit'. Aan geen van deze wordt invulling gegeven. Ook aan artikel 3.5 e.v. 'basisprincipes voor een evenwichtige toedeling van functies' wordt niet voldaan. Het behoefteonderzoek klopt niet en de onderbouwing waarom sprake is van meerwaardecreatie als gesproken wordt over de 'stedelijke kant van Veldhoven' klopt niet.

- c. Interim omgevingsverordening: Hoezo houdt het plan rekening met de bestaande woningen? Welke maatregelen worden getroffen om overlast van de horecavoorziening op woningen in de nabijheid tot een minimum te beperken? Zijn deze dan voldoende en krijgen de omwonenden dan ook inspraak of wordt het een mededeling? Ook is het reclamant niet duidelijk in hoeverre er sprake is van een zorgvuldige belangenafweging en van een duurzame ruimtelijke verstedelijking die past binnen de hoofdlijnen van het provinciaal beleid.
- d. Ruimtelijke structuurvisie: Bij de toetsing vergeet de gemeente bepaalde aspecten, zoals leefbaarheid en sociale cohesie in de kernen mee te nemen. De locatie grenst aan een gebied met redelijk belangrijke cultuurhistorische waarde en vlak bij een gebied met zeer waardevolle cultuurhistorische waarde. Het klopt niet dat er geen probleem is omdat het gebied zelf niet waardevol is. Het aangezicht verandert op de 'kopse kant' van de Kruisstraat, die cultuurhistorische waarden heeft. Het gebouw hoek Borghoutspark-Peter Zuidlaan is bijvoorbeeld een beschermd gebouw. Het bouwplan restaurant Déja Vu moest van de gemeente hierop aansluiten. De ambitie is de identiteit van Zeelst als horecagebied te versterken. In de toelichting wordt op deze ambitie niet ingegaan. De beoogde locatie valt niet aan te merken als onderdeel van het horecagebied, maar ligt hier 900 meter vanaf. Het toestaan van grootschalige horeca staat haaks op het verbreden van het aanbod van dorpse, kleinschalige voorzieningen. Het plan leidt tot een concurrentie met de bestaande horeca in Zeelst die een vergelijkbaar aanbod aanbieden. De ontwikkeling leidt tot versnippering en versterkt de identiteit niet. De gezamenlijke uitstraling wordt verstoord. Het argument dat het bouwplan invulling geeft aan de ambitie om de leefbaarheid en sociale cohesie van de kernen te verbeteren is verwerpelijk. Ook wordt in de onderbouwing verwezen naar het Ambitiedocument 'Samen voor ruimtelijke kwaliteit'. Dat de genoemde te versterken kernwaarde 'sterk stedelijke structuur' geldt is niet te herleiden.
- e. Stadvisie Veldhoven 2015-2030: De conclusie dat het plan een ruimtelijk-economische impuls genereert (werkgelegenheid) is niet herleidbaar uit de tekst. Bovendien is het woord 'zorg-gerelateerd' weggelaten als het gaat om het aanzienlijk aantal aanwezig bedrijven. En de zin 'ook de vestiging van nieuwe horecabedrijven is hier onlosmakelijk mee verbonden' is toegevoegd, maar komt niet uit de Stadvisie. Welke horeca aan de Meerenakkerweg wordt bedoeld als gezegd wordt dat deze een ruimtelijk-economische impuls biedt? De economische impuls door de komst van KFC en Domino's zal zeer beperkt zijn en zal bij de reeds bestaande horeca tot een afname van de werkgelegenheid leiden.
- f. Horecanota: Horecavoorzieningen liggen cultuurhistorisch gezien vooral in de dorpskern, dit is in Zeelst al prima geregeld. Nieuwvestiging moet plaatsvinden binnen bestaande horeca- en winkelclusters. Omdat een drive-thru daar

niet past wordt hiervan afgeweken, maar een veel logischere conclusie is dat alleen kleinschalige horeca met een dorps karakter zou kunnen worden toegestaan. De strijdigheden ontstaan omdat een fastfoodrestaurant met drive-thru natuurlijk geen lokale horecavoorziening is, maar vooral gericht op passerend autoverkeer en jeugd. Aan de volwaarde dat kan worden afgeweken als sprake is van een additionele waarde wordt niet voldaan.

- g. Ambitiedocument 'Samen voor ruimtelijke kwaliteit': Met het ambitiedocument is het welstandstoezicht afgeschaft. De tekst klopt dus niet. Dat op deze locatie de 'sterk stedelijke structuur' van toepassing is verklaard is onjuist; de kernwaardenkaart laat dit niet zien. Waar/hoe wordt een bijzondere kwaliteit toegekend aan de samenkomst met de structuurdrager 'groene vinger'? De groene vinger komt niet in de buurt van de locatie en wordt bovendien door Slot-Oost nagenoeg gesloopt. Het gestelde over Brainport en het kwaliteitsteam is niet juist. Het kwaliteitsteam heeft o.a. aangegeven dat een reclamemast van 38 meter niet passend is. Dat de locatie buiten de beschermingszone zou vallen en de conclusie dat er geen invloed is op het 'Brainport-imago' is een eigen interpretatie. De gemeente beseft kennelijk niet dat ze zelf deel uitmaakt van de Brainport.

Strijdigheid zou zijn met de volgende wet- en regelgeving:

- h. Besluit Ruimtelijke Ordening (Bro): De toelichting van het plan dient te beschrijven op welke wijze de burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn betrokken. Deze toelichting ontbreekt wat betreft burgerparticipatie. En betrokkenheid is meer dan informeren en impliceert elkaar de ruimte geven om meningen uit te wisselen.
- i. Wet publieke gezondheid: Artikel 15: de gemeente beroept zich op de marktwerking en vrijheid van diensten en gaat eraan voorbij dat zij verantwoordelijk is voor het bewaken van gezondheidsaspecten in bestuurlijke beslissingen. Artikel 16 stelt dat voordat besluiten worden genomen die belangrijke gevolgen hebben voor de publieke gezondheidszorg het college van burgemeester en wethouders advies aan de GGD moet vragen. Dit is niet gebeurt.
- j. (Europees) Aanbestedingsrecht: De grondverkoop had via een openbare aanbesteding moeten verlopen, zodat ook andere bedrijven zouden hebben gehad. Afhankelijk van de gemaakte afspraken zou er ook nog eens sprake kunnen zijn van verkapte overheidssteun. Het (Europees) aanbestedingsrecht is van toepassing in een situatie waarin er sprake is van een overheidsopdracht. Het louter verkopen van grond valt in beginsel niet onder de definitie van een overheidsopdracht en is daarmee ook niet aanbestedingsplichtig. Echter, dit wordt anders als er nadere voorwaarden worden gesteld en er niet langer sprake is van een kale grondverkoop, maar van een verkoop onder bezwarende titel. Dan ontstaat er op grond van artikel 1.1 van de Aanbestedingswet wel een plicht tot aanbesteden. Concreet betekent dit dat géén sprake mag zijn van:
- Het leveren van een tegenprestatie, zoals het aanpassen van een bestemmingsplan (waarin eisen gesteld aan het ontwerp en de uitvoering van de werken);
 - Het stellen van een realisatie- of bouwplicht, hetgeen wel gebeurd lijkt te zijn;
 - Het stellen van eisen die verder gaan dan eisen die behoren tot de normale publiekrechtelijke taken, zoals het stellen van de "landmark"-eisen en de duurzaamheidseisen,

- k. De algemene beginselen van behoorlijk bestuur ex 3:14 BW en artikel 3:1 lid 2 Awb, waaronder, maar niet beperkt tot het transparantiebeginsel, het zorgvuldigheidsbeginsel en het rechtszekerheidsbeginsel: Er wordt op een schimmige wijze zakengedaan en er is sprake van achterkamertjespolitiek. Er is geen sprake van burgerparticipatie. Met name het behoeftenonderzoek en verkeersonderzoek zijn onzorgvuldig en ondeugdelijk en recente ontwikkelingen zijn niet meegenomen. Dit werkt door in andere onderzoeken. Wie betaalt bepaald; er is geen sprake van onafhankelijk onderzoek.

4.9.2 Gemeentelijke reactie

Het is niet gebruikelijk en nodig om in een bestemmingsplan een vergelijking te maken met de huidige bestemming. We moeten alleen wel motiveren dat de nieuwe ontwikkeling passend is. De toelichting voorziet in deze motivatie.

- a. Nationale Omgevingsvisie: Het planvoornemen is op nationale schaal dermate kleinschalig dat de ontwikkeling geen invloed heeft op de ambities zoals verwoord in de Novi. Op basis van het nationale beleid is het in eerste instantie belangrijk dat ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden binnen bestaand stedelijk gebied. Het planvoornemen voorziet in de opvulling van een braakliggende locatie binnen het bestaand stedelijk gebied van Veldhoven en sluit daarmee aan op het nationale beleid. Wel dient de behoefte aan de ontwikkeling op basis van het nationale beleid te worden aangetoond. Die behoefte is aangetoond door middel van een onafhankelijk onderzoek dat is uitgevoerd door Bureau Stedelijke Planning (zie bijlage 1).
- b. Omgevingsvisie Noord-Brabant: Het planvoornemen is getoetst aan de toetsbare ruimtelijke ambities zoals verwoord in de Omgevingsvisie Noord-Brabant. Omdat sprake is van bestaand stedelijk gebied wordt voorkomen dat gronden buiten het bestaand stedelijk gebied worden ingezet voor stedelijke ontwikkelingen. De provincie Noord-Brabant is in het kader van het wettelijke vooroverleg geïnformeerd over de ontwikkeling. De provincie ziet geen aanleiding om te reageren op het plan en zegt daarmee impliciet dat er geen strijdigheid is met hun omgevingsvisie.
- c. Interim omgevingsverordening: Zoals in hoofdstuk 4 van de toelichting uitgebreid wordt toegelicht en is onderzocht, heeft het planvoornemen geen invloed op het woon- en leefklimaat van de woningen in de directe nabijheid. Voldaan wordt aan alle ruimtelijke normen en aan te houden afstanden. Met de situering van de nieuwbouw, de realisatie van de geluidschermen, de positionering de parkeerplaatsen en de toegang tot het gebied is optimaal rekening gehouden met de belangen van de woningen in de omgeving. De provincie Noord-Brabant is in het kader van het wettelijke vooroverleg geïnformeerd over de ontwikkeling. De provincie heeft als reactie aangegeven dat zij niet in haar belangen wordt geraakt.
- d. Ruimtelijke structuurvisie: Het plangebied ligt niet binnen een cultuurhistorisch beschermd gebied en grenst ook niet aan cultuurhistorisch waardevolle gebieden. De stedelijke invulling van het perceel heeft dan ook geen invloed op eventuele cultuurhistorische waarden in Zeelst of de directe omgeving van het plangebied. De nieuwe bebouwing is ook niet gelegen in een zichtlijn vanuit de Kruisstraat of een andere bepalende structuur in Zeelst. Het gaat hier om een braakliggend perceel, gelegen in een soort van bedrijvenlint. Het is wenselijk om aan het perceel een stedelijke invulling te geven. Het plan vervult een (boven)regionale behoefte en zal ook bezocht worden door gebruikers van de A2/N2. Een

dergelijke functie is (onder andere vanwege verkeersoverlast) niet gewenst in het horecagebied in het centrum van Zeelst. De locatie is gelegen op een (onder andere vanuit de A2/N2) goed bereikbare locatie en ontlast daarmee de ontsluitingswegen in Zeelst meer dan wanneer de horecaketens in het centrum ervan zouden komen. De realisatie van deze specifieke vorm van horeca is ook niet concurrerend met de overige horeca in Zeelst, ook gezien de regionale behoefte aan deze restaurants.

- e. Stadvisie Veldhoven 2015-2030: De Stadvisie had niet genoemd moeten worden in het bestemmingsplan want deze is niet vastgesteld. Alleen het Profiel van Veldhoven uit deze visie is vastgesteld. Dit profiel geeft vooral richting aan de beoogde houding van de gemeente en heeft geen directe doorwerking in de inhoudelijke invulling van ruimtelijke ontwikkelingen. De stadvisie wordt daarom uit de toelichting verwijderd.
- f. Horecanota: Zoals paragraaf 2.3.3 beschrijft is de planlocatie geschikt voor de beoogde functie. Er wordt nergens ontkend dat de voorzieningen een bovenlokaal verzorgingsgebied hebben en afhankelijk zijn van een goede bereikbaarheid. Het gaat hier ook niet om kleinschalige horeca die zou passen binnen het horecagebied van Zeelst. Het gaat juist om een horecagelegenheid met een bovenlokaal verzorgingsgebied die op de boogde locatie passend is vanwege de goede bereikbaarheid en de ligging buiten het centrum van Zeelst. In het bestemmingsplan is het type horeca bewust specifiek bestemd, zodat er geen reguliere horeca kan komen die beter zou passen in de concentratiegebieden.
- g. Ambitiedocument 'Samen voor ruimtelijke kwaliteit': Het ambitiedocument verving de welstandsnota, maar schafte het welstandstoezicht niet af. De 5 architectuurprincipes zijn de welstandscriteria die tegenwoordig betrokken worden bij de beoordeling van bouwplannen. Het ambitiedocument is leidend als bouwplannen op hun uiterlijk worden beoordeeld, en vormt niet zozeer een toetsingskader voor gebruik/functies. Uit de kernwaardenkaart is wel degelijk te herleiden dat de kernwaarde 'Sterk stedelijke structuur' van toepassing is. De locatie ligt namelijk aan een hoofdweg (donkergrijs gekleurd). De tekst verduidelijkt dit want er staat dat de ruimtelijke kwaliteit van Veldhoven daarnaast voornamelijk ervaren wordt op de belangrijke wegen omdat zij een visitekaartje vormen. Dat de kernwaarde 'Sterk stedelijke structuur' van toepassing is betekent voor het initiatief concreet dat er hoge eisen aan de beeldkwaliteit worden gesteld. Hier is invulling aan gegeven. In de algemene tekst die gaat over het ambitiedocument wordt de 'groene vinger' genoemd. Dit wil niet zeggen dat dit betekent dat de locatie hieraan grenst. Daarom wordt er bij de 'conclusie met betrekking tot het plangebied' niks over de groene vinger gezegd.
De gemeente beseft wel degelijk dat zij onderdeel uitmaken van de Brainport Regio. Echter betekent dit niet dat overal langs belangrijke wegen waar gebouwen een visitekaartje vormen voor Veldhoven er sprake moet zijn van een hightech functie.
- h. Besluit Ruimtelijke Ordening (Bro): Aan de regel dat beschreven moet worden hoe burgers en maatschappelijke organisaties zijn betrokken is invulling gegeven door de resultaten van het vooroverleg te beschrijven en in het vastgestelde bestemmingsplan wordt ook de zienswijzenprocedure toegelicht. Hiermee wordt voldaan de wettelijke eis. Voor de volledigheid zal worden benoemd dat er geen inspraak als heeft plaatsgevonden als extra procedurestap. Dit is overigens ook niet verplicht.
- i. Wet publieke gezondheid: Zie beantwoording onder 4.3.2

- j. (Europees) Aanbestedingsrecht: Indien de gemeente als private partij grond verkoopt geldt voor de gemeente in beginsel contractvrijheid. De grond in kwestie is al langere tijd braakliggend. Meerdere partijen zijn de afgelopen jaren in de gelegenheid geweest de grond aan te kopen. In dit geval verkoopt de gemeente bouwrijpe grond voor een marktconforme prijs die tot stand is gekomen op basis van taxatie door een onafhankelijk taxatie/advies bureau. Om die reden is in dit geval geen sprake van staatssteun. Voor de verkoop van het kavel is geen aanbestedingsplicht van toepassing. De reden hiervoor is dat er niet wordt voldaan aan de drie eisen die hieraan worden gesteld. Zo kan de gemeente de bouw niet juridisch afdwingen en is er geen verplichting opgenomen wanneer de bouw uiterlijk gereed moet zijn. Ook heeft de gemeente geen verregaande eisen gesteld dan de wettelijke regelingen en publiekrechtelijke bevoegdheden. Tot slot heeft de gemeente geen rechtstreeks economisch belang. De gemeente draagt geen financieel risico en is geen afnemer van het bouwwerk. Omdat er aan geen enkele eis wordt voldaan is de verkoop van de grond en de realisatie van het plan niet aanbestedingsplichtig.
- k. De algemene beginselen van behoorlijk bestuur ex 3:14 BW en artikel 3:1 lid 2 Awb, waaronder, maar niet beperkt tot het transparantiebeginsel, het zorgvuldigheidsbeginsel en het rechtszekerheidsbeginsel: Wij herkennen ons niet in de genoemde beschuldigen en hebben geen wetten geschonden. Het traject is niet anders gelopen dan bij andere verzoeken: er komt een initiatief en wij benaderen deze in beginsel met een 'ja-mits' houding. In dit geval zijn er geen beleidskaders, wetten, regelgevingen of milieukundige belemmeringen redenen te benoemen om het verzoek af te wijzen. Onderzoeken zijn uitgevoerd door gerenommeerde bureaus waarvan de deskundigheid en onafhankelijkheid niet ter discussie staan.

4.9.3 Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijzen vormt wel aanleiding het bestemmingsplan aan te passen. Dit gebeurt als volgt:

- In de toelichting wordt onderbouwd hoe de ontwikkeling zich verhoudt tot de ambitie uit de Structuurvisie dat het horecagebied van Zeelst versterkt moet worden.
- De Stadsvisie wordt niet meer behandeld in de toelichting.

4.10 Planschade

4.10.1 Inhoud zienswijzen

Het woongenot van direct omwonenden wordt zeer ernstig aangetast. De mooie rustige cultuurhistorische omgeving met uitzicht op het Oude Slot wordt tenietgedaan door de overlast en goedkope uitstraling van de twee fastfoodbedrijven en daarmee gepaarde overlast. Bij enkele omwonenden wordt het uitzicht vanuit woonkamer en achtertuin aangetast door de 20 meter hoge reclameborden. De gemeente is aansprakelijk voor verlies van woongenot en woningwaarde. Huizen worden misschien wel 50% minder waard. De verkooptijd van de te koop staande woningen loopt nu al op. Begin maart is dit 10 maanden, en dat in een tijd dat de gemiddelde verkooptijd nog geen maand is. Kopers haken af als ze van de plannen

horen of bieden 20% onder de verkoopprijs. De gemeente moet via makelaarsonderzoek aantonen dat huizen in de omliggende wijk niet aan waarde inboeten.

Mocht het plan doorgaan, ondanks alle protesten, dan wordt financiële compensatie van de gemeente verwacht. Meerdere omwonenden gaan verzoeken om planschade. Dit betekent al gauw een strop van miljoenen.

4.10.2 Gemeentelijke reactie

Dat woningen vanwege de ontwikkeling langer te koop staan is een voorbarige conclusie. Uit raadpleging van de website www.funda.nl in maart 2021 blijkt bijvoorbeeld dat er enigszins in de buurt van de locatie 3 woningen te koop stonden in de hogere prijsklasse (vraagprijs variërend van 550.000 tot 1.500.000 euro. Dit is een bovengemiddelde vraagprijs. Enigszins in de buurt bleken er 4 woningen verkocht te zijn in de prijsklasse 275.000 tot 650.000 euro. De duurste woning heeft 3 maanden te koop gestaan en de overige woningen zijn binnen 1 maand verkocht. Hieruit valt niet op te merken dat woningen bovengemiddeld lang te koop staan.

Indien men van mening is dat door het bestemmingsplan waardevermindering van de woning optreedt, kan op grond van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een aanvraag om tegemoetkoming in de planschade bij de gemeente worden ingediend. Een dergelijke aanvraag wordt beoordeeld na vaststelling van het bestemmingsplan en volgt een eigen procedure. Dit is een gangbaar instrument om de hoogte van eventuele vergoedingen te bepalen.

4.10.3 Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijzen vormt geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

4.11 Alternatieven

4.11.1 Inhoud zienswijzen

Het is duidelijk dat de gekozen locatie Heistraat- Zoom in de onmiddellijke nabijheid van een woonwijk niet de juiste en gewenste locatie is. Het veranderen van de bestemming van groen naar fastfood lijkt niet de meest nuttige bijdrage voor de gemeenschap van Veldhoven. Bij de milieuhygiënische en planologische verantwoording (hoofdstuk 3) is er geen vergelijking met de huidige bestemming 'groen'. Er worden argumenten gevonden waarom de nadelige effecten op het gebied van milieu, verkeersveiligheid, leefbaarheid en gezondheid meevallen.

De procedure zou zo ingericht moeten zijn dat er voor een specifieke locatie een verkenning plaats moet vinden van de mogelijke programmatische invulling om daarna een selectie van de meest kansrijke functies te maken. Een dergelijke

verkenning heeft nooit plaatsgevonden. Kan de gemeente inzicht verschaffen welke alternatieven zijn onderzocht voor deze locatie, zijnde gezonde eetgelegenheden of anderszins bedrijfsbestemmingen?

Er zijn voldoende alternatieven locaties in de regio, zoals bij de Brainport Industries Campus (afslag 29), de luchthaven Eindhoven, industrieterrein Acht, bij de McDonald's en vele andere locaties.

Diverse reclamanten denken dat de locatie een beter passende invulling zou kunnen krijgen, de volgende voorstellen worden gedaan:

- a. Een groenvoorziening met bomen. Deze levert lucht voor alle bewoners en is een duurzame, ecologische ontwikkeling in overeenkomst met vrijwel alle plannen en notities op elk bestuurlijk niveau.
- b. (sociale) woningbouw in 2 à 3 lagen hoog voor jongeren/ ouderen die niet het loon hebben om te kopen of een dure woning te huren. Die nu te huur worden geboden voor inkomens boven de Jan modale grens.
- c. Beschermd wonen voor ouderen die niet naar een verzorging en gezamenlijk dingen doen (dus ook vereenzaming tegen te gaan) tehuis hoeven maar wel wat verzorging/ hulp nodig hebben.
- d. Een mooi, kleinschalig, luxe uitgevoerd appartementencomplex, zoals de "paardenflats" aan de Reijenburg of de "Italiaanse villa's" bij de Valgaten, waarbij een deel van het perceel gebruikt recreatief gebruikt kan worden.
- e. Een gewone restaurantvestiging zonder doorrijd functies en nachtelijke openingstijden en met een forse beperking van de parkeerplaatsen waarvoor in de plaats een Tiny Forest wordt aangelegd. Ook zou ge-eist kunnen worden dat de 20m hoge toren uit het plan verdwijnt.
- f. Een beweegtuintuin voor jong en oud met uitdagende klimtoestellen en een skeelerparcours. Of (in combinatie hiermee) een pauze landschap ten gunste van de biodiversiteit. Misschien kan dit landschap doorgetrokken worden naar het terrein achter de Skoda garage de bocht om, en zetten we Veldhoven op de kaart al leefbare gemeente waar het goed toeven is.
- g. Bewaar het terrein voor de toekomst om indien nodig een fietstunnel voor de slowlane aan te kunnen leggen en eventueel de toerit tot de Meerenakkerweg te kunnen verbreden van 2 naar 4 rijstroken, om zodoende een snelle verkeersafwikkeling te kunnen garanderen.
- h. High-tech/innovatieve start-ups en bedrijven op zichtlocaties.
- i. Tiny forest of hondenuitlaatveld (zolang het maar geen fastfood is)

4.11.2 Gemeentelijke reactie

Het is niet gebruikelijk en nodig om in een bestemmingsplan een vergelijking te maken met de huidige bestemming. Er dient gemotiveerd te worden dat de nieuwe ontwikkeling passend is, en de toelichting is deze motivatie.

Het plan is tot stand gekomen op initiatief van een ontwikkelende partij. Zij zijn bereid om op risico en eigen rekening een invulling te geven aan het braakliggende terrein. Wij zijn van mening dat de ontwikkeling een passende invulling geeft aan de locatie. Het traject is niet anders gelopen dan bij andere verzoeken: er komt een initiatief en wij benaderen deze in

beginsel met een 'ja-mits' houding. In dit geval zijn er geen beleidskaders, wetten, regelgevingen of milieukundige belemmeringen redenen te benoemen om het verzoek af te wijzen.

Alternatieve functies op deze locatie zijn niet onderzocht. Hier was ook geen aanleiding toe aangezien diverse partijen geïnformeerd hebben naar het kavel zonder dat dit heeft geleid tot het indienen van een principeverzoek om het kavel te ontwikkelen. In 2014 is een procedure opgestart om de huidige bestemming 'Groen' te wijzigen naar de bestemming 'Bedrijf'. Er was concrete interesse van een bedrijf om zich op deze locatie te vestigen. Vanwege de grote weerstand heeft de initiatiefnemer er destijds voor gekozen de procedure af te breken voordat het plan vastgesteld zou worden en de beroepsprocedure zou gaan lopen. Inmiddels heeft zich een initiatiefnemer gemeld die ter plaatse een kwalitatief hoogwaardig en duurzaam gebouw wil toevoegen op het kavel die voldoet aan de ruimtelijke en functionele randvoorwaarden die zijn opgesteld om te komen tot een verantwoorde invulling van deze plek.

4.11.3 Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijzen vormt geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

4.12 Overige zienswijze reclamant 7

4.12.1 Inhoud zienswijze

Het is een reële verwachting dat men bij een te grote toestroom van verkeer uitwijkt naar het nabijgelegen parkeerterrein en de berm. Verzocht wordt om erop toe te zien dat het aantal parkeerplaatsen in het plan voldoende is om overlast voor de directe omgeving in alle scenario's te voorkomen. Reclamant verzoekt dat geregeld wordt dat uitbaters verplicht worden om ervoor te zorgen dat geen hinder ontstaat bij de toegang en het gebruik van het terrein van reclamant. Reclamant spreekt zijn bereidheid uit om medewerking te verlenen aan een zogenaamde nulmeting, als basis voor toekomstige referentie. Als deze er al is, dan graag overhandigen. Reclamant verzoekt om een toezegging dat op een mogelijk toekomstig verzoek kosteloos een verkeersbord wordt geplaatst dat parkeren enkel is toestaan voor zijn bezoekers.

4.12.2 Gemeentelijke reactie

Er bestaat geen aanleiding om te vrezen voor parkeeroverlast; zie voor de motivatie onze reactie in paragraaf 4.2.2 onder b. Wij vinden het dan ook niet nodig om een nulmeting uit te voeren en op voorhand afspraken te maken over te treffen maatregelen.

4.12.3 Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijzen vormt geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

4.13 Overige zienswijzen reclamant 18

4.13.1 Inhoud zienswijzen

Het lijkt alsof de toelichting is opgesteld vanuit het oogpunt dat de fastfoodrestaurants gerealiseerd moeten worden. Het lijkt alsof er naartoe wordt geredeneerd dat het een goed is om 500 meter van de McDonald's nog eens twee vergelijkbare aanbieders te situeren.

4.13.2 Gemeentelijke reactie

Het planvoornemen bestaat uit de realisatie van 2 fastfoodrestaurants met drive-thru en de toelichting onderbouwd waarom deze specifieke ontwikkeling passend is op deze locatie. Het is logisch dat er toegeschreven wordt naar de ontwikkeling, want daar gaat het ook over. Er is een actueel behoefte-onderzoek uitgevoerd (zie bijlage 1) die aantoont dat er behoefte is aan deze ontwikkeling, ook al zijn er andere ketens op korte afstand gesitueerd.

4.13.3 Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijzen vormt geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

4.14 Overige zienswijzen reclamant 20

4.14.1 Inhoud zienswijzen

De fietsersbond maakt bezwaar tegen de ontsluiting van het plangebied via de rotonde die de straten Zoom, Kruisstraat en de Peter Zuidlaan aan elkaar verbindt. Verzocht wordt om het plangebied zodanig te ontsluiten dat vermijdbare conflicten tussen auto en fiets daadwerkelijk vermeden worden. Via de rotonde loopt ook de 'slowlane'. Door de ontsluiting op de rotonde kruisen auto's en fietsers zowel bij in- als bij uitrijden tweemaal, totaal dus viermaal. Bij ontsluiting voor autoverkeer op de Zoom of desnoods direct op de Heistraat worden conflicten tussen automobilisten en fietsers geheel vermeden. Dat de afslag naar het plangebied al is aangelegd is niet relevant omdat horeca niet mogelijk is zonder bestemmingsplanherziening.

Terzijde:

- De kritiek richt zich niet op de vormgeving van de rotonde. Wanneer het autoverkeer naar het plangebied grotendeels afkomstig zou zijn van Kruisstraat of Peter Zuidlaan is dit de juiste oplossing. Nu bestaat echter de keuze tussen een conflict in het geheel vermijden enerzijds en twee keer kort na elkaar kruisen anderzijds. Het is dan wel duidelijk dat de eerste oplossing voor alle partijen veiliger en comfortabeler is.

- Het valt op dat bij het plan "Actualisatie verkeersberekeningen" uitsluitend de afwikkeling van het autoverkeer besproken wordt. Het woord fiets valt welgeteld éénmaal, in verband met fietsvoorzieningen die zouden kunnen worden aangepast om meer ruimte voor het autoverkeer te maken.

4.14.2 Gemeentelijke reactie

Een ontsluiting voor autoverkeer direct op de Zoom is verkeerskundig niet wenselijk. Een in- en uitrit op de Zoom naar het plangebied zorgt voor een extra potentiële verkeersonveilige situatie. De snelheid van het gemotoriseerd verkeer op het wegvak ligt bijvoorbeeld ook hoger dan op de rotonde. Ook ligt een eventuele fietsoversteek naar het plangebied over de Zoom niet in de voorrang, terwijl dat bij de rotonde wel het geval is.

Uit onderzoek blijkt dat een rotonde over het algemeen een verkeersveilige gelijkvloerse kruispuntvorm is, ook voor langzaam verkeer (zie o.a. ook: Rotondes in Nederland over het algemeen zeer veilig voor fietsers (dtvconsultants.nl)). De rotonde Kruisstraat – Zoom heeft een vrijliggend fietspad, fietsers in de voorrang, en is ontworpen met goed zicht op fietsers. Belangrijk voordeel is dat het gemotoriseerd verkeer in twee manoeuvres de rotonde op kan rijden: Eerst wordt het fietspad gepasseerd, waarna het gemotoriseerde verkeer zich kan opstellen voordat zij de rotonde oprijden. Hierdoor kan het gemotoriseerde verkeer zich goed focussen op het langzame verkeer. Uit de huidige praktijk blijkt overigens ook dat de rotonde de verkeersstromen goed kan verwerken. Dit zal volgens berekeningen bij de ontwikkeling van KFC-Domino's nog steeds het geval zijn.

Aandachtspunt is dat de 'Slowlane Veldhoven-Eindhoven', die via de rotonde loopt, onderdeel is van een schoolroute. Hierdoor is het wenselijk het aantal verkeersbewegingen op deze locatie te beperken, met name op piekmomenten voor schoolgaande fietsers. De piekperiode van de ontwikkeling ligt buiten de tijden dat de meeste schoolgaande kinderen gebruik maken van deze route. De invloed van de ontwikkeling op schoolgaande stromen zal daardoor beperkt zijn. De beoogde ontsluiting is verkeerskundig de beste optie.

4.14.3 Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijzen vormt geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

4.15 Overige zienswijzen reclamant 21

4.15.1 Inhoud zienswijzen

- a. De onafhankelijkheid van sommige onderzoeken wordt ter discussie gesteld omdat de opdrachtgever de gemeente Veldhoven en/of KFC Domino's zijn. De indruk bestaat dat sommige onderzoeken een opmaat zijn voor de deal tussen

gemeente en KFC/Domino's. De gemeente toont zich weinig kritisch t.a.v. de inhoud van onderzoeken door externe partijen.

Paragraaf 3.2.1 (Planvoornemen-inleiding): Wat wordt bedoeld met groene vingers?

4.15.2 Gemeentelijke reactie

- a. Onderzoeken zijn uitgevoerd door gerenommeerde bureaus die alleen eerlijke conclusies opschrijven. De deskundigheid en onafhankelijkheid van deze bureaus staat niet ter discussie
- b. De groene vingers staan beschreven in de gemeentelijke Structuurvisie. In Veldhoven zijn 5 groene aders (of vingers) te onderscheiden. De planlocatie ligt niet aan één van deze groene vingers, waardoor de ontwikkeling geen rekening hoeft te houden hiermee.

4.15.3 Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijzen vormt geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

4.16 Overige zienswijzen reclamanten 24 en 25

4.16.1 Inhoud zienswijze

Onder het kopje duurzaamheid wordt niet ingegaan op het gebruik van het gebouw. Het is algeheel bekend dat voor de productie van fastfood gebruik wordt gemaakt van niet-duurzame bronnen en slecht scoren op het gebied van dierenwelzijn. Ook worden de afvalstromen gemist in de duurzaamheidsanalyse.

4.16.2 Gemeentelijke reactie

Het (duurzame) gebruik van het gebouw vormt geen ruimtelijk aspect waaraan een initiatief in het kader van de te doorlopen bestemmingsplanprocedure getoetst moet worden. Hoe de ter plaatse te nuttigen producten worden geproduceerd doen in dat kader niet ter zake. Overigens ontkomt de fastfood-industrie ook niet aan de verduurzaming van de productieprocessen. De industrie is bezig met een inhaalslag op plekken waar productie plaatsvindt. Ter plaatse van het plangebied vindt geen productie plaats maar worden producten gereedgemaakt voor consumptie. Daarbij worden hoge duurzaamheidsambities nagestreefd. Deze zijn nader beschreven in paragraaf 4.13 van de toelichting. De nieuwe bebouwing wordt onder andere gasloos uitgevoerd, krijgt een maximale isolatiewaarde en er zal sprake zijn van "nul-op-de-meter".

4.16.3 Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijzen vormt geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

4.17 Overige zienswijzen reclamant 31

4.17.1 Inhoud zienswijze

Er komt mogelijk lichtoverlast. Doordat de uitrit van de drive-in precies tegenover de woning van reclamant komt, schijnen de koplampen van de auto's bij het uitrijden steeds naar binnen. Dit veroorzaakt veel lichthinder. Om die reden verzoekt reclamant om, indien het plan wel doorgaat, de uitrit zodanig te verplaatsen dat de koplampen niet meer bij cliënt naar binnen schijnen.

4.17.2 Gemeentelijke reactie

In de bestaande situatie zijn reeds woningen nabij de rotonde Kruisstraat/Zoom/Peter Zuidlaan gesitueerd. De rotonde heeft in het midden een (lichte) verhoging, inclusief beplanting. Verlichting van auto's schijnt hier niet of nauwelijks overheen. Daarnaast zijn rondom de rotonde ook hagen gesitueerd die inschijning van koplampen beperken. Bij het verlaten van de locatie via de nieuwe aftakking ontstaat geen extra lichthinder van koplampen richting de woningen vanwege de situering en de bocht die auto's moeten maken om op de rotonde te kunnen komen.

4.17.3 Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijzen vormt geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

4.18 Overige zienswijze reclamant 34

4.18.1 Inhoud zienswijze

De duurzaamheidsclaim is niet fatsoenlijk onderbouwd, boterzacht en niet ambitieus. De raad zou meer ambities en garanties moeten afdwingen.

4.18.2 Gemeentelijke reactie

Met de duurzaamheidsmaatregelen die zullen worden getroffen (zie paragraaf 4.13 van de toelichting) wordt ruimschoots voldaan aan de gemeentelijke ambities en wordt ruimschoots voldaan aan de wettelijke verplichtingen op het gebied van duurzaamheid. Deze paragraaf behoeft dan ook geen aanpassing/aanvulling.

4.18.3 Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijzen vormt geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

4.19 Overige zienswijzen reclamant 35

4.19.1 Inhoud zienswijze

- a. Op geen enkele manier is er een positieve relatie te leggen tussen enig beleid en dit plan. De gemeente stelt dat zij probeert deze locatie al sinds de jaren '90 tot ontwikkeling te laten komen. De locatie is echter pas ontstaan sinds het bestemmingsplan 'aansluiting Kruisstraat' in 2013. Sinds 2014 zijn enkele gegadigden geweest die om verschillende redenen zijn afgevallen. Van actieve inzet van de gemeente om de grond te verkopen is geen sprake. Nog nooit is er een gebiedsvisie gemaakt of ander document waaruit de ambitie van de gemeente zou kunnen blijken en waaruit blijkt dat gestreefd wordt naar een samenhangend beeld. Vreemd om hier het stedelijke karakter te willen benadrukken. De locatie staat b.v. niet aangeduid op de Kernwaardenkaart van het ambitiedocument 'Samen voor Ruimtelijke kwaliteit'.
- b. In de regels ontbreekt de vereiste hoogte van de 'specifieke vorm van horeca-geluidscherm 1,2 en 3' en de verplichte geluidwering van op het dak geplaatste machines en het terras.
- c. In de regels ontbreken begrippen als caravan en coffeeshop en ook is de uitleg van seksinrichting uiterst beperkt vergeleken met andere Veldhovense bestemmingsplannen (zoals Bossebaan of De Run 4200). Erotisch getinte horeca is in dit plan daarom toegestaan.
- d. Bij de algemene regels wordt aan de parkeernorm niet voldaan.
- e. Elke aanwijzing over afsluitbaarheid en of veiligheid van of op het terrein ontbreekt.

4.19.2 Gemeentelijke reactie

- a. Niet iedere ontwikkeling kan bij voorbaat concreet verrat worden in een visie of in beleid, want niet iedere ontwikkeling is te voorspellen. De markt doet zijn werking en daar wordt op gereageerd. In de toelichting is uitgebreid gemotiveerd dat de ontwikkeling past binnen het huidige beleidskader. Zie ook de gemeentelijke reactie onder paragraaf 4.9 van voorliggende notitie. Iedereen is vrij om een verzoek in te dienen bij de gemeente. Dit verzoek wordt dan met een 'ja-mits' benadering behandeld. Voor een gemeentelijke reactie ten aanzien van de opmerking over de kernwaardenkaart zie paragraaf 4.9.2 onder g.
- b. In de regels, artikel 4.2.2 onder b, c en d, zijn de specifieke hoogten van de geluidschermen toegestaan. Het klopt echter dat de realisatie van deze geluidschermen niet verplicht wordt gesteld. De regeling wordt hierop aangescherpt, zodat is verzekerd dat de schermen hoog genoeg worden.

- c. het Begrip "Detailhandel in volumineuze goederen" wordt geschrapt aangezien dit begrip niet voorkomt in de regels. Daarmee komt ook de noodzaak voor het opnemen van het begrip "caravan" te vervallen. Het begrip Coffeeshop moet inderdaad toegevoegd worden. Het begrip seksinrichting zal worden aangepast op basis van andere Veldhovense bestemmingsplannen.
- d. Wij begrijpen niet dat niet voldaan zou worden aan de parkeernorm. Als voorwaarde is geregeld dat er 12,0 parkeerplaatsen per 100 m² bvo moeten worden gerealiseerd en in stand moeten worden gehouden. Dat deze norm toereikend is, is onderbouwd (zie ook de gemeentelijke reactie onder 4.2.2 onder b). Een tekening met daarop de te realiseren parkeerplaatsen maakt onderdeel uit van de omgevingsvergunning.
- e. De beoogde horecagelegenheden zullen open zijn tot 01:00 uur. Daarna wordt het parkeerterrein afgesloten en is het dus niet mogelijk om met auto's op het terrein te verblijven. Zie ook de reactie onder 4.4.2 onder b waarin wordt beschreven wat er wordt gedaan om overlast te voorkomen. Het bestemmingsplan is overigens niet het middel om degelijke maatregelen te regelen.

4.19.3 Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijzen vormt wel aanleiding het bestemmingsplan aan te passen. Dit gebeurt als volgt:

- In de regels wordt geregeld dat de geluidsschermen een minimale hoogte moeten hebben.
- De begrippen 'detailhandel in volumineuze goederen' en 'caravan' worden geschrapt.
- Het begrip coffeeshop wordt toegevoegd en het begrip seksinrichting wordt aangepast.

4.20 Overige zienswijzen reclamant 38

4.20.1 Inhoud zienswijze

- a. Flora en fauna: er leven hier veel fazanten en hazen. Rondom dit punt heeft flora en fauna al plaats moeten maken voor verbouwing en dit plan draagt alleen maar bij aan nog minder flora en fauna. Het leefgebied van de dieren wordt erg verstoord.
- b. Duurzaamheid: het plan draagt niets bij aan duurzaamheid. KFC verbruikt zeer grote hoeveelheden kip en verspilt grote hoeveelheden kip. Ondanks allerlei reeds genomen maatregelen blijft het een massaverspiller. Medewerkers zeggen tot wel 6 vuilniszakken per uur. De gemeente wordt hier medeverantwoordelijk voor.

4.20.2 Gemeentelijke reactie

- a. In 2020 is een quickscan flora en fauna uitgevoerd. De rapportage van dat onderzoek is opgenomen als bijlage bij de toelichting. Ten aanzien van vogels (zoals fazanten) is geconcludeerd dat binnen het onderzoeksgebied waarschijnlijk geen (potentiële) broedlocaties aanwezig zijn. Het betreffende grasland is te klein en biedt onvoldoende beschutting om

geschikt te zijn als nestlocatie. Bovendien zijn er voor de minst kritische grondbroedende soorten teveel versturende invloeden. Nader onderzoek of een ontheffing is dan ook niet nodig. In het onderzoek wordt tevens geconcludeerd dat het plangebied alleen geschikt is voor enkele kleine niet-kritische grondgebonden zoogdieren zoals muizen en spitsmuizen. Echter, voor deze soorten geldt een provinciale vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming. Ook de haas valt onder die vrijstelling. Streng beschermde grondgebonden soorten zijn in het plangebied en haar directe omgeving niet te verwachten. Geschikt biotoop voor in de ruimere omgeving voorkomende soorten ontbreekt ook binnen het plangebied. Bovendien zijn er in het plangebied veel te veel storende invloeden aanwezig als gevolg van de stedelijke ligging nabij drukke wegen en bebouwing. Nader onderzoek naar deze soorten of een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming is niet nodig.

Indien hier inderdaad fazanten en hazen zijn waargenomen vormt de aanwezigheid van deze soorten geen belemmering voor het planvoornemen. Dit is geen geschikt (potentieel) leefgebied voor deze soorten, voor de haas geldt een vrijstelling van de verbodsbepalingen en om effecten op eventueel aanwezige fazanten te voorkomen, wordt opgaand groen buiten de broedperiode verwijderd.

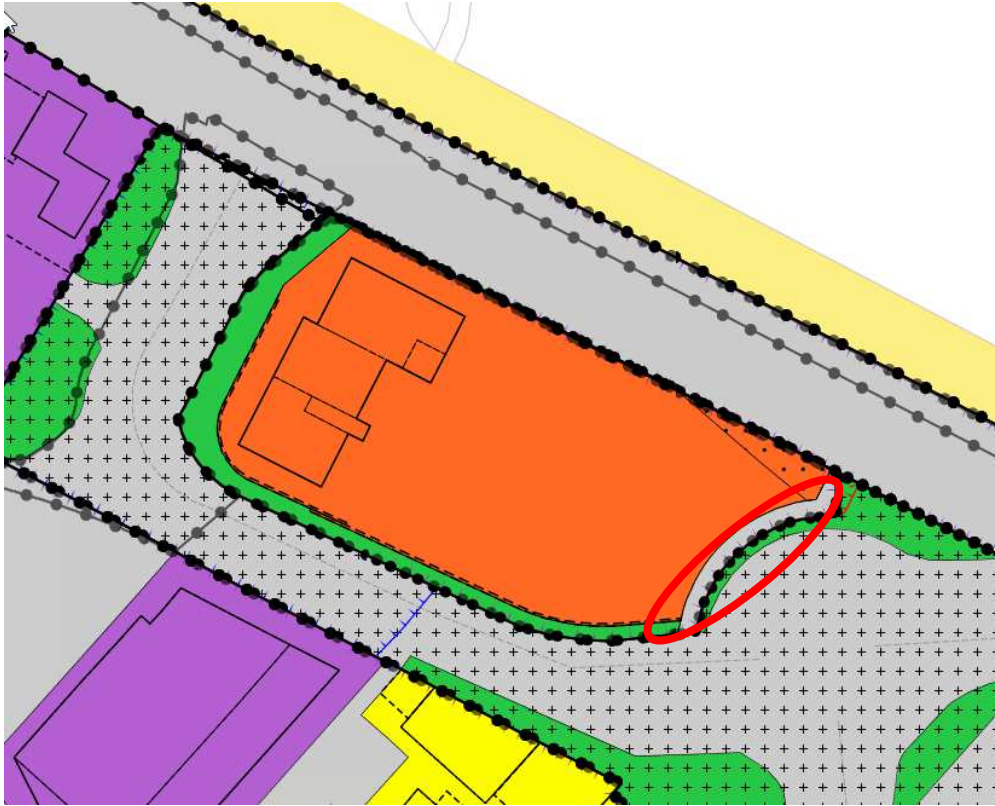
- b. Voor het antwoord op deze zienswijze wordt verwezen naar 4.1.2, 4.5.2 onder a. 4.16.2 van deze nota en naar paragraaf 4.13 van de toelichting.

4.20.3 Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijzen vormt geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

5. Ambtshalve aanpassingen

1. In de toelichting staat vermeldt dat de planlocatie ligt aan één van de groene vingers, dit is niet correct en zal tekstueel worden gecorrigeerd. De groene vinger langs de Heerbaan buigt namelijk niet af richting de Meerenakkerweg/Zoom.
2. Als ambtshalve aanpassing wordt de verbeelding aangepast. De oostelijke plangrens wordt richting het oosten opgeschoven zodat er geen reststrookje groenbestemming overblijft bij de rotonde.



Bijlage 1

Actualisering behoefteonderzoek: Ladderonderbouwing Domino's en KFC te Veldhoven dd.5 juli 2021

Bijlage 2

'modelzienswijze' (gefaciliteerd door de actiegroep 'HeistraatZoomVerzet')