

Nota van zienswijzen en ambtshalve aanpassingen Bestemmingsplan 'Zandven-Oost'

Gemeente Veldhoven

oktober 2017, vastgesteld op 19 december 2017

1 Inleiding

Conform het gestelde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) dient het bestemmingsplan gedurende een periode van zes weken voor een ieder ter inzage te worden gelegd. Deze ter inzagelegging hebben wij gepubliceerd in de Staatscourant van woensdag 19 april 2017. Hierin is vermeld dat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage ligt van 21 april 2017 tot en met 1 juni 2017.

Naast de ter inzage ligging van het ontwerpbestemmingsplan in het gemeentehuis was het ontwerpbestemmingsplan tevens digitaal raadpleegbaar via de website www.ruimtelijkeplannen.nl.

Tijdens de termijn van de ter inzage ligging zijn in totaal 7 zienswijzen ingediend. In hoofdstuk 2 worden de zienswijzen besproken en wordt aangegeven of deze zienswijzen hebben geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Naast het doorvoeren van aanpassingen van het bestemmingsplan naar aanleiding van de ingediende zienswijzen zijn er ook nog ambtshalve aanpassingen die in het bestemmingsplan verwerkt dienen te worden. Deze aanpassingen zijn opgenomen in hoofdstuk 3.

2 Ingediende zienswijzen

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

1. [Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Brabant, Brabantlaan 1, 5200 MC te 's-Hertogenbosch;](#)
2. [Reclamant 2;](#)
3. [Reclamant 3;](#)
4. [Reclamant 4;](#)
5. [Reclamant 5;](#)
6. [Reclamant 6;](#)
7. [Reclamant 7.](#)

Gelet op het feit dat de zienswijzen binnen de gestelde termijn zijn ontvangen en ook voor het overige voldoen aan de eisen voor ontvankelijkheid, zijn de zienswijzen ontvankelijk.

Onderstaand worden de zienswijzen samengevat en beantwoord en wordt aangegeven of de zienswijzen hebben geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.1 Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Brabant

Brief ontvangen op 19 mei 2017, gedateerd 18 mei 2017, registratienummer [17.69243](#)

2.1.1 Inhoud zienswijze

Provincie Noord-Brabant is van mening dat het plan op onderdelen in strijd is met de Verordening ruimte. Het staat namelijk niet vast of toepassing kan worden gegeven aan trede 1 van de ladder voor duurzame verstedelijking. In het plan ontbreekt namelijk een toetsbare verantwoording waaruit blijkt dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling daadwerkelijk regionaal is afgestemd en nodig is voor de opvang van woningbehoefte binnen de gemeente. Er wordt een concrete verantwoording gemist voor de beoogde 48 woningen zoals bedoel in artikel 4.3, lid 1 van de Verordening.

Op basis van de gegevens van de provincie lijkt het plan zelfs op zeer gespannen voet te staan met de geldende woningbouwafspraken, zoals bedoel in artikel 37.4 van de Verordening.

2.1.2 Reactie gemeente

De gemeenten van het Stedelijk gebied Eindhoven (Best, Eindhoven, Geldrop-Mierlo, Helmond, Nuenen, Oirschot, Son en Breugel, Veldhoven en Waalre) hebben in juli 2017 een nieuw 'Afsprakenkader wonen' vastgesteld.

In dit afsprakenkader staan maatregelen en plannen om voldoende woningen te realiseren voor het opvangen van de groei van de bevolking. We willen startende huishoudens voldoende en betaalbare woonruimte bieden, doorstromers vasthouden in de regio en daarnaast ook instromers aantrekken.

Enkele belangrijke onderdelen uit het afsprakenkader:

- De gemeenten krijgen ruimte om in ieder geval voor de lokale behoefte te bouwen, om autonome bevolkingsgroei op te vangen;
- De gemeenten maken ruim baan voor nieuwe bouwplannen op inbreidingslocaties en voor herstructurerings- of transformatieopgaven; Dit betreft de locaties binnen het bestaand stedelijk gebied zoals dat is aangegeven in de provinciale Verordening Ruimte 2014;
- Bovenstaande houdt ook in dat het ontwikkelen van nieuwe uitleglocaties geen prioriteit heeft;
- Over 9 grote regionale projecten is nadere afstemming nodig over aard van het programma of het tempo van de ontwikkeling;
- De provinciale woningbehoefteprognose is leidend;
- We monitoren woningbouwontwikkelingen en sturen bij waar nodig, zodat de woningvoorraad in de regio in balans is met de behoeften van de diverse doelgroepen;
- Er wordt een kwaliteitsslag gemaakt bij nieuwe plannen, door gezamenlijk in te zetten op de 'Brainport Principles'.

De gemeente benaderen de woningmarkt van de regio daarbij zoveel mogelijk 'als ware zij één gemeente'.

Versnellen, flexibiliseren

Een belangrijk onderdeel van de afspraken betreft de mogelijkheid om woningbouwproductie op korte termijn te versnellen. Er is op dit moment sprake van een krapte op de woningmarkt in de regio. Tegelijkertijd is er sprake van een flinke economische groei, Zuidoost-Brabant is een van de snelst groeiende gebieden van Nederland en heeft bovendien een aandeel van 12 procent in de landelijke toegevoegde waarde van de industrie. Om deze groei te faciliteren in het trekken van voldoende arbeidskrachten cruciaal. Om te voorkomen dat deze versnelling op langere termijn leidt tot leegstand, wordt een monitoringssysteem ontwikkeld. Daarnaast worden de 9 grote bouwplannen aangepast, zodat deze meer flexibel en faseerbaar worden.

Toetsen

Om te borgen dat de plannen voldoen aan de gezamenlijke bepaalde kwaliteitsambitie (Brainport principles) en passen binnen de regionale behoefte, worden grotere plannen aan de voorkant getoetst door een regionaal coördinatieteam wonen. Afgesproken is dat dit van toepassing is op plannen groter dan 75 woningen. Plannen van een kleinere omvang worden geacht akkoord te zijn, gelet op de beperkte impact op de regionale woningbouwmarkt.

Het afsprakenkader is vastgesteld in het regionaal ruimtelijk overleg van 13 juli 2017 en kan daarmee worden aangemerkt als afspraken zoals bedoeld in artikel 37.4 van de Verordening ruimte Noord-Brabant.

Onderhavig bouwplan voorziet in een actuele regionale behoefte in met name middeldure huurwoningen. Afhankelijk van het verloop van de planologische procedure kan mogelijk al in het tweede kwartaal 2018 worden gestart met de bouw. Het plan is kleiner dan 75 woningen, zodat een advies van het regionaal coördinatieteam niet vereist is.

Conclusie is dat de ontwikkeling regionaal is afgestemd door de afspraken die hiervoor zijn beschreven.

2.1.3 Advies

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

2.2 Reclamant 2

Brief ontvangen op 24 mei 2017, gedateerd 22 mei 2017, registratienummer [17.05284](#)

2.2.1 Inhoud zienswijze

Reclamant woont tegenover het plangebied en geeft aan nadelige gevolgen te ondervinden vanwege de volgende aspecten:

- a. Toename verkeersbewegingen/overlast: Er zouden 10 grote woningen aan de voorzijde met een ontsluiting op het Blauwven komen met aan de achterzijde loodsen/bedrijfsgebouwen met een ontsluiting op het Zandven. Het bouwplan leidt tot aantasting van het woongenoot omdat het verkeersaanbod op het Blauwven aanmerkelijk toeneemt en door de nieuwe ontsluitingswegen ten oosten en westen van het plangebied. De voorgaande planologische situaties garandeerde veel meer rust. Medewerkers en bezoekers van de dierenkliniek zouden volgens het oude plan via het Zandven worden ontsloten, nu is het ook mogelijk via het Blauwven. Dit klemt te meer nu de wijk waarin reclamant woont een ontsluiting krijgt richting het bedrijventerrein. Ten tijde van de verkoop van de huizen werd opgemerkt dat de woonwijk geen last van het bedrijventerrein zou krijgen. Omdat bij een bestaande woning en de nieuw op te richten twee-onder-een-kapwoningen er tegenover uitritten behoren die tegen de kruising aan komen te liggen, is er sprake van verkeersgevaarlijke situaties.
- b. Noodzaak: reclamant vraagt zich af of de oorspronkelijke bestemming niet kan worden gehandhaafd, gelet op de groeiende economie met betere vooruitzichten. Het geldende bestemmingsplan is vrij recent, te weten in juni 2013 vastgesteld.
- c. Parkeren: reclamant verwacht problemen met parkeren en trekt het in twijfel dat de parkeerdruk door het stedenbouwkundig plan zou verminderen. Afgevraagd wordt of artikel 8.3 staat voor voldoende parkeergelegenheid en of op naleving wordt toegezien. Daarbij levert de dierenkliniek ook een parkeerdruk op. De parkeerbalans wordt te rooskleurig geschetst. Er wordt met theoretische aanwezigheidspercentages gerekend zoals 50% in een werkmiddag voor bewoners en 20% voor bezoekers. In de praktijk kan dit veel hoger zijn. Overigens is onduidelijk wat onder dubbelgebruik van parkeerplaatsen wordt volstaan.
- d. Waardevermindering: De woning zal moeilijker verkoopbaar zijn nu kleinere twee-onder-een-kappers in plaats van villa's worden gerealiseerd tegenover de woning van reclamant en vanwege de toenemende verkeersbelasting. Het nadeel voor omwonenden moet waar mogelijk worden beperkt. Verzocht wordt om te zoeken naar andere locaties, waar geen of minder planschade te verwachten valt.

2.2.2 Reactie gemeente

- a. In en rondom het plangebied levert de omzetting van woon-werkkavels naar enkel woonkavels inderdaad een hogere verkeersgeneratie op. Echter, er worden volgens het verkeersmodel¹ geen I/C-waarden (verhouding tussen de intensiteit en capaciteit) overgeschreden. Met andere woorden, de omliggende wegen en kruispunten kunnen het extra verkeer verwerken. Er is een afsluiting voor gemotoriseerd verkeer voorzien op het Zandven aan de noordzijde van de dierenkliniek. Hierdoor ontstaat geen vermenging tussen vrachtverkeer (bedrijventerrein Zandven) en personenverkeer (woonwijk rondom Blauwven/Regenboogven). De wegen Zandven en Blauwven in het plangebied worden, soortgelijk aan de aanliggende woonstraten, ingericht als 30 km/uur (verblijfsgebied). Uitritten gelegen in of vlakbij een kruispunt zijn verkeerskundig niet ideaal, toch komen zij in woongebieden vaker voor. De situering van inritten in het plangebied is verkeerskundig acceptabel, met name vanwege de lage gevaarstelling bij 30 km/uur. De praktijk onderschrijft deze conclusie. Wij hebben bijvoorbeeld inzicht in geregistreerde ongevallen en snelheden vanuit navigatiegegevens. Dit betrekken wij in ons verkeersbeleid en bij de inrichting van de openbare ruimte bij nieuwbouwplannen. De omgeving Blauwven-Regenboogven-Zandven is op basis van deze gegevens verkeersveilig. Ten aanzien van de dierenkliniek ten westen van het plangebied kan worden opgemerkt dat deze buiten het kader van het onderhavig bestemmingsplan valt en via een aparte procedure mogelijk is gemaakt. Volledigheidshalve en ter kennisgeving toch een uitleg over de verkeersaantrekkende werking van deze kliniek. De dierenkliniek is vanuit beide richtingen (oost en west) bereikbaar. De meeste parkeerplaatsen liggen aan de oostzijde van de dierenkliniek. De meerderheid van het verkeer, hoofdzakelijk personenauto's en eventueel fietsers en voetgangers, komt daarom vermoedelijk vanuit het oosten (woonwijk). De laad- en losingang van goederen ligt aan de westelijke zijde (bedrijventerrein). Laad- en losverkeer van de dierenkliniek komt dus niet door de wijk. Daar is bewust rekening mee gehouden. Er is dus nog steeds geen sprake van vermenging van bedrijfsmatig en woonverkeer en dit oorspronkelijke uitgangspunt geldt dus nog steeds. Daarbij worden, met inbegrip van de verkeersgeneratie door de dierenkliniek, volgens het verkeersmodel geen I/C-waarden overschreden. De eindconclusie is dan ook dat er verkeerskundig gezien sprake is van een acceptabele situatie.
- b. In het Uitwerkingsplan "Wonen-Werken Zandven" dat op 25 september 2007 is vastgesteld door de gemeenteraad werd voor het eerst concreet voorzien in een planologische regeling voor de realisatie van het woonvriendelijke bedrijventerrein Zandven. Tot op heden is er slechts 1 woon-werkkavel verkocht. De markt vraag bleek nihil. Dit is de reden dat vanaf 2012 is nagedacht over een andere invulling van een deel van het terrein. Deze planvorming was nog niet dusdanig concreet ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan 'Veldhoven-Noord' op 25 juni 2013, dat direct een nieuwe invulling kon worden bestemd. Bovendien was het bestemmingsplan 'Veldhoven-Noord' een conserverend bestemmingsplan dat werd opgesteld omdat de gemeente een wettelijke verplichting heeft om haar bestemmingsplannen actueel te houden. Uitgangspunt was daarbij het opnieuw vastleggen van de bestaande gebruiks- en bouwmogelijkheden; grootschalige ontwikkelingen (zoals deze) werden niet mogelijk gemaakt. Het idee om de woon-werkkavels om te zetten in enkel woonkavels is in 2014/2015 geconcretiseerd doordat overeenkomsten zijn gesloten met de ontwikkelende partijen. Daarnaast bleek uit prognoses van de provincie Noord-Brabant dat in 2040 ongeveer 475 ha aan overaanbod van bedrijventerreinen in het Stedelijk Gebied Eindhoven zou bestaan. Dit heeft ertoe geleid dat regionaal afspraken zijn gemaakt om hectaren bedrijventerreinen te schrappen, waaronder 15 ha in

¹ Verkeersmodel SRE 3.0 toekomstjaar 2030, variant bestemmingsplan Kempenbaan West

Veldhoven. De voorgestelde omzetting van een gedeelte van bedrijventerrein Zandven naar woonkavels is dan ook een logische keuze.

- c. In paragraaf 3.11 'mobiliteit en infrastructuur' van de toelichting wordt de parkeerbalans uitgelegd. De parkeerbehoefte van de dierenkliniek is hier volledigheidshalve in meegenomen. De landelijk erkende CROW publicatie 317 (kencijfers parkeren en verkeersgeneratie) is als uitgangspunt genomen. Deze publicatie geeft op basis van ervaringscijfers een realistische indicatie van de toekomstige parkeerbehoefte. Uit de parkeerbalans blijkt dat ruim voldaan wordt aan de parkeerbehoefte vanwege de nieuwe woningen en dat zelfs een oplossing wordt geboden voor de bestaande parkeerdruk doordat het totale plangebied een theoretisch parkeeroverschot van 16 tot 17 parkeerplaatsen heeft. Teneinde te waarborgen dat daadwerkelijk wordt voorzien in de aanleg en het behoud van voldoende parkeergelegenheid is daarvoor in artikel 8.3 een regeling opgenomen. Er zijn geen redenen om te twijfelen over de deugdelijkheid hiervan. Er geldt een voorwaardelijke verplichting (er mag alleen gebouwd worden als er voldoende parkeergelegenheid komt) en expliciet is bepaald dat deze ook in stand gehouden moeten worden.
- Met dubbelgebruik (uitwisselbaarheid) van parkeerplaatsen wordt het volgende bedoeld. Zoals uitgelegd in paragraaf 3.11 van de toelichting kunnen de twee functies (wonen en commerciële dienstverlening of sociaal medische instelling) gebruik maken van dezelfde parkeervoorzieningen. Bijvoorbeeld op werkdagnachten is de parkeerbehoefte van de woningen 100%. Dan is de dierenkliniek gesloten en kunnen (bezoekers van) bewoners van deze parkeerplaatsen gebruik maken. Vanwege dubbelgebruik wordt voorkomen dat er onnodig veel parkeerplaatsen aangelegd worden. De genoemde percentages zijn, net als de parkeerkencijfers, gebaseerd op de CROW publicatie 317.
- d. Voor het indienen van een verzoek voor een tegemoetkoming in eventuele planschade staat op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een aparte procedure open, nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden. Ter kennisgeving merken wij op dat uit een quickscan naar planschade, waarbij het geldende en nieuwe planregime zijn vergeleken, blijkt dat de herontwikkeling met 48 woningen niet leidt tot vergoedbare planschade.

2.2.3 Advies

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

2.3 Reclamant 3

Brief ontvangen op 30 mei 2017, gedateerd 29 mei 2017, registratienummer [17.05451](#)

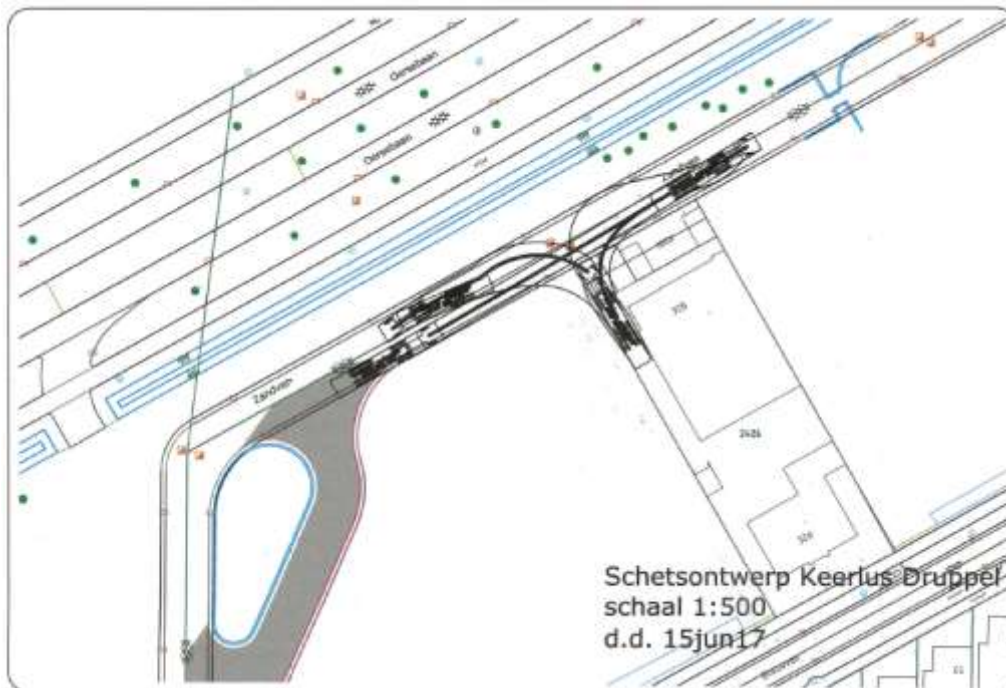
2.3.1 Inhoud zienswijze

- a. Reclamant heeft bezwaar tegen de voorziene wijziging van de verkeerssituatie ter plaatse en vindt de gevolgen ten aanzien van de bereikbaarheid onaanvaardbaar. De huidige cul de sac wordt verplaatst en komt ten westen van hun bedrijfspand- en woning te liggen. Doordat het Zandven in westelijke richting wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer is hun perceel nog maar aan 1 zijde bereikbaar en moet vrachtverkeer op het perceel draaien. Dit alles leidt tot een flinke waardevermindering van het bedrijfsperceel.

- b. Direct naast het bedrijfsperceel van reclamant zijn rijtjeswoningen gepland, terwijl voorheen enkele vrijstaande bedrijfswoningen mogelijk waren. Behoudens dat de realisering van 48 woningen zal leiden tot een flinke toename van het aantal verkeersbewegingen (met bijbehorende geluidsoverlast en verkeersonveiligheid), is er sprake van een waardedaling van het perceel van reclamant. Reclamant geeft aan met een planschadeverzoek te komen, mocht het bestemmingsplan stand houden.
- c. Afgevraagd wordt of de oorspronkelijke bestemming niet kan worden gehandhaafd gelet op de groeiende economie met betere vooruitzichten. Opgemerkt wordt dat het geldende bestemmingsplan vrij recent, te weten in juni 2013 is vastgesteld. Reclamant vraagt zich af of er recent nog onderzoek is gedaan naar een behoefte aan "woon-werkkavels" in Veldhoven.
- d. In de nu geprojecteerde situatie neemt het verkeersaanbod op het Blauwven aanmerkelijk toe, ook door nieuwe ontsluitingswegen ten oosten en westen van het plangebied. De huidige planologische situatie garandeerde meer rust.
- e. Reclamant verwijst naar de ontsluitingsweg in het westelijke gedeelte die ook gaat dienen voor ontsluiting van een grootschalige dierenkliniek. Medewerkers en bezoekers van de dierenkliniek dienden onder het oude plan uit te wegen via het Zandven, nu is het ook mogelijk via het Blauwven. Naast toename van verkeersbewegingen leidt dit tot verkeersgevaarlijke situaties omdat bij een bestaande woning en de nieuw op te richten twee-onder-een-kapwoningen er tegenover uitritten behoren die tegen de kruising aan komen te liggen.

2.3.2 Reactie gemeente

- a. Gemotoriseerd verkeer van het woongebied aan de Regenboogven en Blauwven (waar het plangebied deel van uitmaakt) wordt gescheiden van het bedrijfsverkeer aan het Zandven. Het is nooit de bedoeling geweest om vrachtverkeer via de route Regenboogven-Zandven vice versa af te wikkelen. Daarom is dit al jaren met fysieke maatregelen op het Regenboogven, net na de huidige keerlus, zeer onaantrekkelijk tot onmogelijk gemaakt. Het betreffende bedrijf is vanaf westelijke richting nog steeds bereikbaar. De keermogelijkheid wordt in westelijke richting teruggebracht volgens de hierna opgenomen tekening.



Nieuwe situatie keerlus inclusief aangekocht strook grond

De positie van de nieuwe keerlus is inmiddels afgestemd met reclamant. Reclamant heeft op 30 juni 2017 bevestigd akkoord te zijn met de nieuwe positie van de keerlus met als voorwaarde dat er gekeerd kan worden op eigen terrein. Hiertoe wordt door reclamant aan de westzijde een strook grond van 5 meter breed over de volle lengte van het perceel aangekocht. De positie van de nieuwe keerlus wordt is inmiddels met een aparte procedure mogelijk gemaakt.

- b. Ten aanzien van de toename van het aantal verkeersbewegingen kan worden geconcludeerd dat er sprake is van een acceptabele situatie. Volgens het verkeersmodel worden er vanwege de voorgestane ontwikkeling geen I/C-waarden overgeschreden. Met andere woorden, de omliggende wegen en kruispunten kunnen het (extra) verkeer verwerken. De wegen Zandven en Blauwven in het plangebied worden, soortgelijk aan de aanliggende woonstraten, ingericht als 30 km/uur. Dit komt de verkeersveiligheid en eventuele geluidsoverlast ten goede.

Voor het indienen van een verzoek voor een tegemoetkoming in eventuele planschade staat op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een aparte procedure open, nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden. Ter kennisgeving merken wij op dat uit een quickscan naar planschade, waarbij het geldende en nieuwe planregime zijn vergeleken, blijkt dat de herontwikkeling met 48 woningen niet leidt tot vergoedbare planschade.

- c. Zie [het antwoord op de zienswijze van reclamant 2](#), paragraaf 2.2.2 onder b.
d. Zie [het antwoord op deze zienswijze](#) onder b.
e. Zie [het antwoord op de zienswijze van reclamant 2](#), paragraaf 2.2.2 onder a.

2.3.3 Advies

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

2.4 Reclamant 4

Brief ontvangen op 29 mei 2017, gedateerd 27 mei 2017, registratienummer [17.05420](#)

2.4.1 Inhoud zienswijze

Reclamant gaat ervanuit dat de komst van 48 woningen, dus 48 gezinnen, zoveel meer verkeer gaat opleveren. Zeker omdat veel van hen wel over 2 auto's beschikken. Alleen al het bereiken van het Blauwven kent te veel lastige knelpunten. Zelfs op de fiets is het niet altijd veilig. Agevraagd wordt of het Regenboogven (niet bestemd voor doorgaand verkeer) hierin een rol gaat spelen. Daar is ook gebrek aan ruimte. Reclamant verwijst naar de trefwoorden, ruimte, groen, veilige verkeerssituatie en een woonvriendelijke omgeving.

2.4.2 Reactie gemeente

De wegen Zandven en Blauwven in het plangebied worden, soortgelijk aan de aanliggende woonstraten, ingericht als 30 km/uur. Het plan voorziet onder meer in trottoirs, parkeervakken, rijbaan, groen, afwatering e.d. Deze inrichting komt de verkeersveiligheid en leefbaarheid ten goede.

Zie aanvullend en volledigheidshalve ook [het antwoord op de zienswijze van reclamant 2](#), paragraaf 2.2.2 onder a waarin staat gemotiveerd dat er sprake is van een verkeerskundig acceptabele situatie.

2.4.3 Advies

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

2.5 Reclamant 5

Brief ontvangen op 29 mei 2017, gedateerd 26 mei 2017, registratienummer [17.05421](#)

2.5.1 Inhoud zienswijze

Reclamant heeft bezwaar tegen de ontwerpbestemmingsplannen 'Zandven-Oost' en tegen 'Veldhoven-Noord, herziening Meerstraat-Hertgang'. Beide plannen liggen binnen een directe straal van 200 meter van de woning van reclamant. Er wordt een integrale impactanalyse gemist. Grote angst gaat uit naar de veiligheid van de kinderen in de wijk. De Regenboogven-Hertgang als enige ontsluiting van de wijk ontsluit nu al 300 huishoudens, en daar komen vanwege de twee plannen straks 344 auto's bij. In combinatie met de smalle wegen en het feit dat er geen snelheid verminderde maatregelen zijn genomen/geplaatst, is verkeersveiligheid een erg hoog risico. Ook wordt gevreesd voor bouwoverlast gezien het feit dat beide bouwplannen in gelijke tijdspad lopen.

In het plan 'Zandven-Oost' is sprake van 48 woningen en 82,8 parkeerplaatsen. Dit betekent dat de dagelijkse verkeersbewegingen door de bewoners minimaal 166 is (retour). In het plan wordt geen rekening gehouden met additionele uitvalswegen, hetgeen ertoe leidt dat alle verkeersbewegingen via het kruispunt Regenboogven-Strijpsebaan gaan. Dit verhoogt de geluidsoverlast, verlaagt de klimaatkwaliteit en verlaagt de verkeersveiligheid (grootste bezwaar). De wegen zijn smal, het kruispunt Regenboogven-Strijpsebaan grenst direct aan de oprit van reclamant en is smal, er zijn geen aparte fietspaden aangelegd en er wordt hard gereden. Met name in de ochtend en in de avond wordt overlast ervaren.

Verzocht wordt om het ontwerpbestemmingsplan 'Zandven-Oost' te staken en daarmee het huidig groen te behouden.

2.5.2 Reactie gemeente

Aan de voorgestane ontwikkeling ligt een verkeerskundig model ten grondslag waarbij tevens de planontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt door het bestemmingsplan 'Veldhoven-Noord, herziening Meerstraat-Hertgang' is opgenomen. De openbare wegen Zandven en Blauwven worden in beide plangebieden, soortgelijk aan de aanliggende woonstraten, ingericht als 30 km/uur. De rijbanen zijn bijvoorbeeld bewust vrij smal en er is een aantal snelheidsremmende maatregelen op de huidige en nieuwe wegen. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede. Op 30 km/uur wegen is menging van verkeer (fietsers met gemotoriseerd verkeer) gebruikelijk. De verkeersintensiteiten zijn relatief en absoluut (circa 1.000 tot 3.000 motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag, afhankelijk van gekozen wegvak in en rondom plangebied) van een dermate niveau om dit toe te kunnen staan.

Zie ook het [antwoord op de zienswijze van reclamant 2](#), paragraaf 2.2.2 onder a waarin staat gemotiveerd dat er sprake is van een verkeerskundig acceptabele situatie.

Met het oog op mogelijke overlast tijdens de bouw, kan in dit stadium nog niet aangegeven worden of beide plangebieden gelijktijdig uitgevoerd worden. Geprobeerd wordt om de overlast tijdens de bouw tot een minimum te beperken. Dit betreft echter een uitvoeringsaspect en valt hierdoor buiten de reikwijdte van het onderhavig bestemmingsplan.

Op basis van het geldende bestemmingsplan was het al mogelijk om woon-werkkavels op te richten. Dat er geen blijvend vrij uitzicht op groen zou zijn, was al duidelijk. Het handhaven van het feitelijke groen is dan ook niet aan de orde.

2.5.3 Advies

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

2.6 Reclamant 6

Brief ontvangen op 1 juni 2017, gedateerd 31 mei 2017, registratienummer [17.05672](#)

2.6.1 Inhoud zienswijze

- a. Behoefte: Toen reclamant tegenover het plangebied kwam te wonen zou hier een bedrijventerrein met maximaal 10 vrijstaande woningen komen. De ontsluiting zou eveneens aan de zijde van het Zandven komen. Er is strijdigheid met artikel 3:2Awb omdat er geen behoefte onderzoek is gedaan waaruit volgt dat er nu geen vraag meer is naar 'woon-werkkavels'. Afgevraagd wordt of de oorspronkelijke bestemming niet kan worden gehandhaafd gelet op de groeiende economie met betere vooruitzichten. Opgemerkt wordt dat het geldende bestemmingsplan vrij recent, te weten in juni 2013 is vastgesteld. Waarom die behoefte er nu niet meer is, is niet gemotiveerd.
- b. Ladder duurzame verstedelijking: nu er geen behoefteonderzoek bekend is, wordt niet voldaan aan artikel 3.1.6 lid 2 Bro omdat de actuele, regionale behoefte aan de ontwikkeling niet is aangetoond. De ladder dient juist te worden toegepast wat betekent dat de ontwikkeling goed onderbouwd moet worden.
- c. Toename verkeersbewegingen: het verkeersaanbod op het Blauwven neemt aanmerkelijk toe, ook door nieuwe ontsluitingswegen ten oosten en westen van het plangebied. Schuin tegenover en op zeer korte afstand van de woning van reclamant (15 meter) is een ontsluitingsweg gepland voor de nieuwe woonwijk en de dierenkliniek met een behoorlijke impact doordat er veel verkeer langskomt. Reclamant heeft grote bezwaren tegen deze ontsluitingsweg, te meer daar bewoners altijd is voorgehouden dat er geen verbinding zou komen tussen het bedrijventerrein en het Blauwven. Verzocht wordt om deze ontsluitingsweg te heroverwegen en geeft in overweging om halverwege de weg af te sluiten zodat er geen sluipverkeer mogelijk is richting het Blauwven maar de nieuwbouw en de dierenkliniek wel bereikbaar zijn.
- d. Verkeersonveiligheid: naast toename van verkeersbewegingen leidt de geplande ontsluitingsweg ook tot verkeersgevaarlijke situaties omdat bij een bestaande woning en de nieuw op te richten twee-onder-een-kapwoningen er tegenover uitritten behoren die tegen de kruising aan komen te liggen. Reclamant vraagt zich af waarom er geen onderzoek is verricht naar verkeersveiligheid.
- e. Parkeren: reclamant acht de bewering dat het plan de parkeerdruk gaat oplossen erg theoretisch. Afgevraagd wordt of artikel 8.3 voldoende parkeergelegenheid oplevert en of op naleving wordt toegezien. De parkeerbehoefte vanwege de dierenkliniek wordt te rooskleurig ingeschat. Er wordt met theoretische aanwezigheidspercentages geregeld zoals 50% in een werkmiddag voor bewoners en 20% voor bezoekers. Het is niet ondenkbaar dat dit in de praktijk veel hoger kan zijn. Wat overigens onder dubbelgebruik van parkeerplaatsen wordt volstaat, is niet helder.
- f. Waardevermindering woning: omdat eerst villa's waren gepland tegenover de woning van reclamant en nu kleinere twee-onder-een-kappers komen, wordt gevreesd voor waardevermindering. De woning zal moeilijker verkoopbaar zijn gelet op de toenemende verkeersbelasting op het Blauwven, de parkeerdruk en het feit dat de uitstraling van de omgeving in negatiever wordt.

2.6.2 Reactie gemeente

- a. Zie [het antwoord op de zienswijze van reclamant 2](#), paragraaf 2.2.2 onder b waaruit blijkt dat er geen actuele behoefte is meer aan woon-werkkavels binnen het plangebied.

- b. Bij toepassing van de Ladder voor duurzame verstedelijking moeten de tredes doorlopen worden om een nieuwe stedelijke ontwikkeling te motiveren en niet zozeer om aan te tonen dat er geen behoefte is aan de huidige bestemming. De laddertoets is opgenomen in de toelichting en aangevuld in de reactie op de zienswijze van de Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Brabant (zie [het antwoord op de zienswijze van reclamant 1](#), paragraaf 2.1.2).
- c. Zie ook [het antwoord op de zienswijze van reclamant 2](#), paragraaf 2.2.2 onder a waarin is gemotiveerd dat verkeerskundig sprake is van een acceptabele situatie. De openbare wegen Zandven en Blauwven worden in beide plangebieden, soortgelijk aan de aanliggende woonstraten, ingericht als 30 km/uur. De rijbanen zijn bijvoorbeeld bewust vrij smal en er is sprake van een aantal snelheidsremmende maatregelen op de huidige en nieuwe wegen. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede. Op 30 km/uur wegen is menging van verkeer (fietsers met gemotoriseerd verkeer) gebruikelijk. De verkeersintensiteiten zijn relatief en absoluut (circa 1.000 tot 3.000 motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag, afhankelijk van gekozen wegvak in en rondom plangebied) van een dermate niveau om dit toe te kunnen staan. Er is een afsluiting voor gemotoriseerd verkeer voorzien op het Zandven aan de noordzijde van de dierenkliniek. Hierdoor ontstaat geen vermenging tussen met name vrachtverkeer (bedrijventerrein Zandven) en personenverkeer (woonwijk rondom Blauwven/Regenboogven). Afsluiting van wegen binnen het plangebied is niet aan de orde. Dan zou een onlogische wegenstructuur ontstaan, met name vanwege een lange doodlopende weg aan de noordzijde zonder keermogelijkheid. De geplande (30 km/uur) wegen kunnen het verkeer verkeersveilig verwerken zonder problemen in de omgeving te veroorzaken.
- d. Zie [het antwoord op de zienswijze van reclamant 2](#), paragraaf 2.2.2 onder a. Hieruit blijkt dat de verkeersveiligheid in voldoende mate wordt gegarandeerd.
- e. Zie [het antwoord op de zienswijze van reclamant 2](#), paragraaf 2.2.2 onder c. Hieruit blijkt dat er in ruim voldoende mate in parkeergelegenheid wordt voorzien.
- f. Zie [het antwoord op de zienswijze van reclamant 2](#), paragraaf 2.2.2 onder d.

2.6.3 Advies

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

2.7 Reclamant 7

Brief ontvangen op 1 juni 2017, gedateerd 1 juni 2017, registratienummer [17.05715](#)

2.7.1 Inhoud zienswijze

- a. Verplaatsing keerlus: Reclamant richt zich tegen de voorziene wijziging van de verkeerssituatie. De keerlus wordt verplaatst aan de andere kant (westzijde) en wordt het Zandven afgesloten in westelijke richting, inhoudende dat het verkeer via de Blauwven flink zal toenemen. Het verplaatsen en juridisch planologisch mogelijk maken van de keerlus is niet in het ontwerpbestemmingsplan meegenomen, nog zijn de effecten hiervan onderzocht. Het realiseren van de keerlus past niet in het geldende bestemmingsplan Veldhoven-Noord. Wat de (negatieve) effecten op het verkeer, de verkeersbewegingen en de geluidsbelasting op de gevels van de woningen aan Blauwven zijn is onduidelijk. De keerlus heeft een groter ruimtebeslag dan een reguliere weg, door dit ruimte beslag zijn één of meerdere bedrijfskavels niet meer te bebouwen. Dit leidt tot een ongewenst beeld, een stedenbouwkundig gat in de bebouwing en een gebruik aan ruimtelijke kwaliteit. Indien de bestaande situatie gehandhaafd blijft, wordt er geen keerlus gerealiseerd en zal het vrachtverkeer via de wijk gaan.
- b. Toename verkeersbewegingen: de realisering van 48 woningen in plaats van 10 bedrijfswoningen leidt tot een flinke toename van het aantal verkeersbewegingen met bijbehorende geluidsoverlast en verkeersonveiligheid. Het verkeersaanbod op

het Blauwven neemt aanmerkelijk toe, ook door twee nieuwe ontsluitingswegen ten oosten en westen van het plangebied. De bestaande en voorheen planologische situatie van het plangebied garandeerde veel meer rust. Het woongenot wordt aangetast.

- c. Verkeersveiligheid/stedenbouwkundig ongewenste situatie: de ontsluitingsweg in het westelijk dient tevens voor de nieuwe dierenkliniek. Medewerkers en bezoekers van de dierenkliniek dienden onder het oude plan uit te wegen via het Zandven, nu is het ook mogelijk via het Blauwven. Omdat bij een bestaande woning en de nieuw op te richten twee-onder-een-kapwoningen er tegenover uitritten behoren die tegen de kruising aan komen te liggen is er sprake van verkeersgevaarlijke situaties.

2.7.2 *Reactie gemeente*

- a. De keerlus die komt te vervallen wordt verplaatst richting het westen (zie ook de afbeelding bij [het antwoord op de zienswijze 3](#), paragraaf 2.3.2 onder a). De keerlus wordt aangelegd om de verkeerstructuur van het bedrijventerrein Zandven te optimaliseren. De nieuwe keerlus wordt via een aparte procedure mogelijk gemaakt. Er is een afsluiting voor gemotoriseerd verkeer voorzien op het Zandven aan de noordzijde van de dierenkliniek. Los van het feit of de keerlus er wel of niet komt, vindt geen vermenging tussen vrachtverkeer (bedrijventerrein Zandven) en personenverkeer (woonwijk rondom Blauwven/Regenboogven) plaats. Er wordt dus geen verkeer vanuit het bedrijventerrein via het Blauwven ontsloten en er is geen sprake van een toename van het aantal verkeersbewegingen vanwege het bedrijventerrein. Verder zijn er geen negatieve geluidseffecten te verwachten. Er is sprake van een 30 km-zone waardoor de Wet geluidhinder niet van toepassing is en bovendien komt er een buffer van bebouwing tussen het Zandven (met inbegrip van de keerlus) en de woningen aan het Blauwven. Met de keuze voor een locatie voor de nieuwe keerlus is er rekening mee gehouden dat er nog steeds een goede stedenbouwkundige invulling mogelijk is met goed bruikbare kavels.
- b. Zie [het antwoord op de zienswijze van reclamant 2](#), paragraaf 2.2.2 onder a.
- c. Zie [het antwoord op de zienswijze van reclamant 2](#), paragraaf 2.2.2 onder a.

2.7.3 *Advies*

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

3 Ambtshalve aanpassingen

3.1 Toelichting

- De resultaten van het akoestisch onderzoek industrielawaai van De Roever milieuvadvis (zie bijlage) vanwege de nabije ligging van het bedrijventerrein Park Forum West wordt verwerkt. Uit het onderzoek blijkt dat er ter plaatse van de nieuwe woningen sprake is van een acceptabel woon- en verblijfsklimaat en dat de bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden belemmerd.

3.2 Regels

- N.v.t.

3.3 Verbeelding

- Het plangebied wordt richting het noorden vergroot zodat er geen restbestemming 'bedrijf' overblijft.