

## Ontwikkellocatie Heistraat-Zoom

### Toelichting

**Plan:** Ontwikkellocatie Heistraat-Zoom

**Status:** ontwerp

**Plantype:** bestemmingsplan

**IMRO-idn:** NL.IMRO.0861.BP00122-0301

- [Toelichting](#)
- [Bijlagen bij toelichting](#)
- [Regels](#)
- [Begin](#)
- [Volgende](#)
- 

### Toelichting

- [Hoofdstuk 1 Inleiding](#)
  - [1.1 Aanleiding en doel](#)
  - [1.2 Ligging en begrenzing plangebied](#)
  - [1.3 Geldend bestemmingsplan](#)
  - [1.4 Leeswijzer](#)
- [Hoofdstuk 2 Beleidskader](#)
  - [2.1 Nationaal beleid](#)
  - [2.2 Provinciaal beleid](#)
  - [2.3 Gemeentelijk beleid](#)
- [Hoofdstuk 3 Beschrijving ontwikkeling](#)
  - [3.1 Bestaande situatie](#)
  - [3.2 Planvoornemen](#)
- [Hoofdstuk 4 Milieuhygiënische en planologische verantwoording](#)
  - [4.1 Bodem](#)
  - [4.2 Geluid](#)
  - [4.3 Luchtkwaliteit](#)
  - [4.4 Bedrijven en milieuzonering](#)
  - [4.5 Externe veiligheid](#)
  - [4.6 Geur](#)
  - [4.7 Archeologie en cultuurhistorie](#)
  - [4.8 Water](#)
  - [4.9 Flora en fauna](#)
  - [4.10 Verkeer en parkeren](#)
  - [4.11 Kabels en leidingen](#)
  - [4.12 Milieueffectrapportage](#)
  - [4.13 Duurzaamheid](#)
- [Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid](#)
  - [5.1 Economische uitvoerbaarheid](#)
  - [5.2 Procedure](#)
- [Hoofdstuk 6 Juridische planopzet](#)

- [6.1 Plansystematiek](#)
- [6.2 Toelichting op de verbeelding](#)
- [6.3 Toelichting op de regels](#)

## **Hoofdstuk 1 Inleiding**

### **1.1 Aanleiding en doel**

Na de crisis wordt er 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 KFC om tot een overeenkomst te komen. In december 2019 heeft dit geresulteerd in een de koop- en realisatieovereenkomst. Het plan is het perceel een hoogwaardig en duurzaam vormgegeven gebouw te realiseren voor twee fastfoodketens.

Naast de bedrijfsbebouwing voor de restaurants en bijbehorende parkeerplaatsen wordt een zogenaamde 'drive-tru' voor beide restaurants gerealiseerd.

Omdat de ontwikkeling niet past binnen het huidige bestemmingsplan, moet een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld.

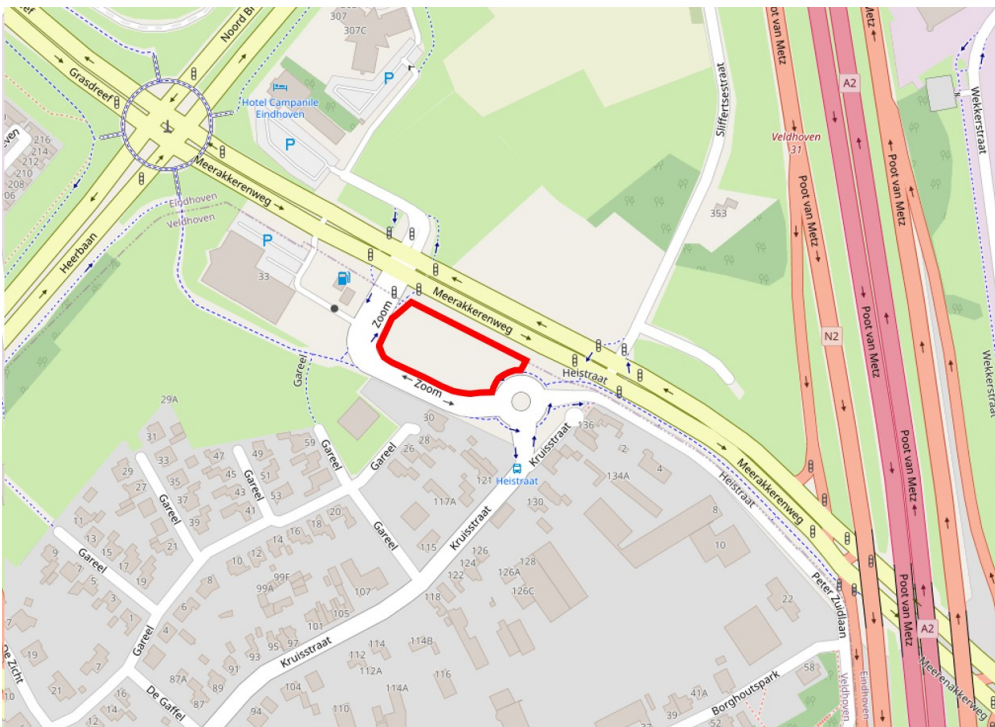
### **1.2 Ligging en begrenzing plangebied**

Het plangebied ligt direct ten zuiden van de Meerenakkerweg op de grens tussen de gemeenten Eindhoven en Veldhoven. De locatie is overigens gelegen binnen de gemeente Veldhoven. Aan de noordwest en zuidwest zijde wordt het plangebied begrensd door de straat Zoom. Verderop aan de noordwestzijde is een tankstation gesitueerd.

De grens aan de zuidoostzijde bestaat uit de rotonde tussen de Zoom, de Kruisstraat en de Peter Zuidlaan.



Figuur 1.1: Ligging plangebied (rood omlijnd) op luchtfoto met kadastrale kaart (bron: Nationaal Georegister, Kadaster.com)



Figuur 1.2: Ligging plangebied (rood omlijnd) in groter verband (Bron: ESRI Nederland, i.s.m. Kadaster)

De Meerenakkerweg kruist met de A2 en N2 via een onderdoorgang. Ten westen van het plangebied, na de kruising (rotonde) met de Noord-Brabantlaan, gaat de weg over in de Grasdreef. Deze dreef vormt de ontsluiting van een van de woongebieden van Eindhoven. De Kruisstraat leidt naar het centrum van Veldhoven.



### 1.3 Geldend bestemmingsplan

Het plangebied ligt in het bestemmingsplan "Aansluiting Kruisstraat" dat op 28 mei 2013 door de gemeenteraad van Veldhoven is vastgesteld. Het plangebied heeft de bestemming 'Groen' en is voorzien van de gebiedsaanduidingen 'wro-zone - wijzigingsgebied' en 'veiligheidszone - lpg'. Verder ligt er een archeologische dubbelbestemming binnen het plangebied. Door middel van de wijzigingsbevoegdheid kan de groenbestemming gewijzigd worden ten behoeve van kantoorfuncties, maatschappelijke functies, dienstverlening of bedrijfsdoeleinden. Aangezien er horeca komt, voldoet het planvoornemen niet aan de wijzigingsbevoegdheid. Daarom moet een volledige bestemmingsplanprocedure worden doorlopen.



Figuur 1.3: Uitsnede geldend bestemmingsplan met plangebied rood omlijnd  
(bron: [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl))

### 1.4 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit een digitale en papieren versie van de verbeelding (plankaart) met de daarbij behorende regels. De digitale verbeelding is rechtsgeldig en raadpleegbaar via [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl), dit een landelijke website waarop alle bestemmingsplannen van Nederland staan. Alleen de digitale versie is juridisch bindend.

Bij het bestemmingsplan is een toelichting gevoegd. In de toelichting wordt aangegeven waarom het bestemmingsplan is opgesteld en welke afwegingen hebben plaatsgevonden.

Na deze inleiding volgt [Hoofdstuk 2](#). Hierin staan de beleidskaders beschreven en wordt gemotiveerd hoe de ontwikkeling zich verhoudt tot de diverse beleidsdoelstellingen. In [Hoofdstuk 3](#) wordt de bestaande en de nieuwe situatie beschreven. [Hoofdstuk 4](#) geeft inzicht in de relevante planologische aspecten, welke niet milieutechnisch van aard zijn. [Hoofdstuk 4](#) bevat alle relevante milieuaspecten zoals bodem, geluid en luchtkwaliteit. In [Hoofdstuk 5](#) staat uitleg over de uitvoerbaarheid, waarbij ingegaan wordt op de economische uitvoerbaarheid en de procedure (maatschappelijke uitvoerbaarheid) van het bestemmingsplan. [Hoofdstuk 6](#) beschrijft het juridische plan waarbij ook een korte beschrijving van de bestemmingsregels wordt gegeven.

## **Hoofdstuk 2 Beleidskader**

Bij het opstellen van beleid dienen gemeenten rekening te houden met het beleid van andere overheden. Zo geven het rijk, de provincie Noord-Brabant en de regio met het door hen gevoerde en vastgelegde beleid de kaders aan waarbinnen gemeenten kunnen opereren. In dit hoofdstuk worden de voor de ontwikkeling relevante zaken uit het nationale, provinciale en regionale beleid weergegeven. Ook wordt aangegeven hoe de ontwikkeling zich verhoudt met het beleid van de gemeente Veldhoven zelf.

### **2.1 Nationaal beleid**

#### **2.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)**

De Nationale Omgevingsvisie, kortweg NOVI, loopt vooruit op de inwerkingtreding van de Omgevingswet en vervangt op rijksniveau de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. Zo kunnen in gebieden betere, meer geïntegreerde keuzes worden gemaakt.

Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie van het Rijk in beeld.

#### **In wat voor Nederland willen we graag leven in 2050**

Als we alle wensen naast elkaar leggen, ontstaat het volgende beeld. 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;
- met een uitstekend functionerende economie, die duurzaam en circulair is. Nauw verbonden met onze buurlanden en de rest van de wereld, als onderdeel van de internationale gemeenschap;
- waar het goed wonen en werken is. Met aangename en vitale steden en dorpen, en een productief en aantrekkelijk platteland;
- met uitstekende bereikbaarheid, waar iedereen snel en gemakkelijk van A naar B komt, met zo min mogelijk schadelijke uitstoot en overlast;
- waar we voldoende ruimte hebben om te kunnen bewegen, ontspannen en tot onszelf te komen; zowel in de stad als daarbuiten.
- dat veilig is en ons beschermt tegen overstromingen en andere gevaren;
- waar een goede balans is tussen gebouwde omgeving en open landschap, tussen natuur en cultuur, tussen land en water;
- dat openstaat voor verandering, en waar de kracht van zijn traditie, cultuur en identiteit wordt weerspiegeld in de inrichting van de leefomgeving.

#### **Nationale belangen**

Gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk zijn samen verantwoordelijk voor de fysieke leefomgeving. Sommige belangen en opgaven overstijgen het lokale, regionale en provinciale niveau en vragen om nationale aandacht. Dit noemen we 'nationale belangen'. Het Rijk heeft voor alle nationale belangen een zogenaamde systeem-verantwoordelijkheid. Voor een aantal belangen is het Rijk zelf eindverantwoordelijk. Maar voor een groot aantal nationale belangen zijn dat de medeoverheden.

De NOVI richt zich op die ontwikkelingen waarin meerdere nationale belangen bij elkaar komen, en keuzes in samenhang moeten worden gemaakt tussen die nationale belangen.

#### *Doorwerking plangebied*

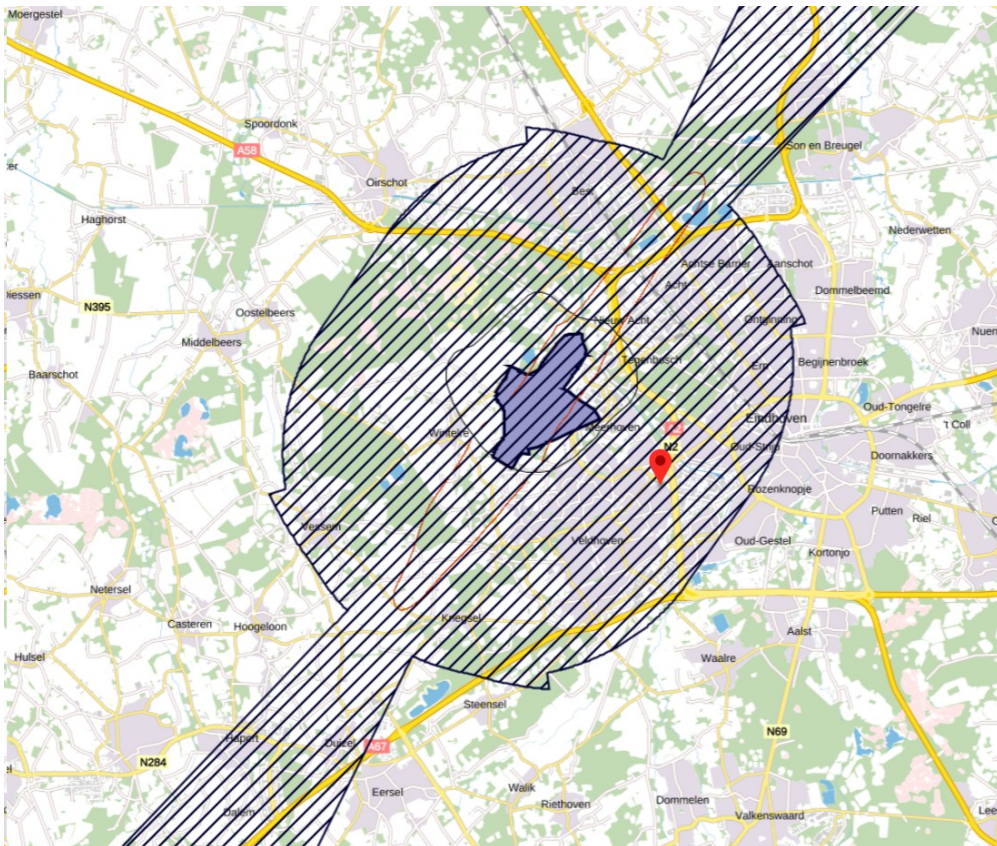
In de NOVI is geen concreet beleid op nationaal niveau geformuleerd dat van belang is voor het voorliggend bestemmingsplan. Het planvoornemen is op nationale schaal dermate kleinschalig dat er geen strijdigheid kan bestaan met de uitgangspunten uit de NOVI opgenomen. Voor deze ontwikkeling vindt de afweging dat wordt voldaan aan de principes van een goede ruimtelijke ordening décentraal plaats.

### 2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en de bijbehorende Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) vormen de juridische vertaling van de kaderstellende uitspraken die in de SVIR zijn geformuleerd. Het Besluit en de Regeling bevatten regels ter bescherming van de nationale belangen. De regels van het Barro moeten in acht worden genomen bij het opstellen van provinciale ruimtelijke verordeningen en bestemmingsplannen, zodat ze doorwerken tot het niveau van de lokale besluitvorming.

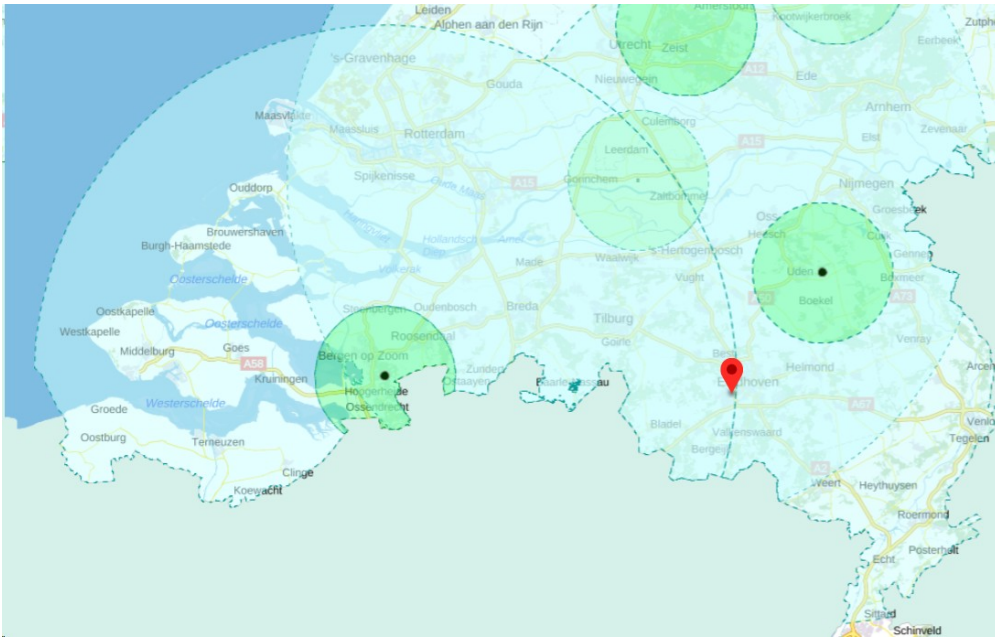
#### *Conclusie met betrekking tot het plangebied*

Het plangebied valt volgens de kaarten van de Rarro in het obstakelbeheergebied rond Vliegbasis Eindhoven. Op deze gronden gelden op grond van artikel 2.6.4 van het Barro maximaal toelaatbare bouwhoogtes voor objecten ter bescherming van de veiligheid van het luchtvaartverkeer en ter bescherming van de werking van (radar)apparatuur. De bouwhoogtebeperkingen zijn overgenomen in dit bestemmingsplan, zodat het bestemmingsplan in overeenstemming is met het Barro.



Figuur 2.1: Rarro kaart: Militaire luchtvaarterreinen, obstakelbeheergebied





Figuur 2.2: Rarro kaart: Radarstations

Het plangebied valt volgens de kaarten van de Rarro in het radarverstoringsgebied van onder andere de radarinstallatie op vliegbasis Woensdrecht en vliegbasis Volkel. Het plangebied ligt niet binnen de kern van deze radarverstoringsgebieden, maar binnen de daaromheen liggende ring. In die ring gelden bouwhoogtebeperkingen voor windmolens (maximale hoogte 90 meter) en geldt een maximale bouwhoogte van 113 meter. Met het planvoornemen wordt een gebouw gerealiseerd met een maximale bouwhoogte van 20 meter. De radarverstoringsgebieden leggen daarom geen beperkingen op aan bebouwing binnen het plangebied.

### 2.1.3 Ladder voor duurzame ontwikkeling

#### *Relevante wet- en regelgeving*

Per 1 oktober 2012 is in artikel 3.1.6 Bro een motiveringsplicht opgenomen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen. De zogenaamde 'Ladder voor Duurzame Verstedelijking' is bedoeld om te komen tot een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke besluiten, waardoor de ruimte in stedelijke gebieden optimaal benut wordt. Per 1 juli 2017 is het aantal treden van de ladder gewijzigd van drie naar in beginsel één trede. In artikel 3.1.6. van het Besluit ruimtelijke ordening is het volgende opgenomen:

De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

De Ladder is alleen van toepassing op plannen die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken. Voor ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied is een uitgebreidere motivering vereist waarbij tevens dient te worden ingegaan op de vraag, waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in de behoefte kan worden voorzien. Of het plan is gelegen binnen het bestaand stedelijk gebied moet worden bepaald aan de hand van de bepalingen in het Bro, artikel 1.1.1.: 'Bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur.'

#### *Regionale afspraken*

De Ladder vereist dat inzichtelijk wordt gemaakt wat de behoefte is aan de nieuwe stedelijke voorzieningen. De onderbouwing dient zowel kwantitatief als kwalitatief van aard te zijn. Kwantitatief duidt op het totale aanbod aan bijvoorbeeld horeca (m<sup>2</sup> bvo), kwalitatief op het horeca-segment, het soort locatie en/of de functie.

De gemeenten in het Stedelijk Gebied Eindhoven (gemeenten Best, Eindhoven, Geldrop-Mierlo, Helmond, Nuenen, Oirschot, Son en Breugel, Veldhoven en Waalre) hebben eind 2017 afspraken gemaakt over woningbouw op de regionale woningmarkt. Het planvoornemen gaat niet over nieuwe woningen. Er komen 2 fastfoodrestaurants, horecabedrijven dus.

Initiatieven die uitgaan van herstructurering, transformatie en inbreiding worden alleen gemonitord. Aan dergelijke initiatieven, waar voorliggend plan een voorbeeld van is, wordt in de negen gemeenten ruim baan gegeven.

### *Toetsing plan*

Het plangebied is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied. In het kader van de Ladder voor duurzame verstedelijking moet in dit geval alleen onderzoek worden gedaan naar de behoefte. In dat kader is een behoefteonderzoek uitgevoerd waarbij ingegaan wordt op zowel de kwantitatieve als kwalitatieve behoefte. Dit onderzoek is opgenomen in [Bijlage 2](#) van deze toelichting.

### *Conclusie met betrekking tot het plangebied*

Geconcludeerd wordt dat er behoefte bestaat van bijna 6.150 m<sup>2</sup> bvo horeca in de huidige situatie. Tot 2030 betreft de behoefte voor horeca in het onderzoeksgebied circa 17.650 m<sup>2</sup> bvo. Dit is meer dan voldoende om een horecaconcept van 750 m<sup>2</sup> bvo, de oppervlakte van het bouwplan, te ontwikkelen.

## **2.2 Provinciaal beleid**

### **2.2.1 Omgevingsvisie Noord-Brabant**

Vooruitlopend op de in werking treding van de nationale Omgevingswet in 2022, hebben Provinciale Staten op 14 december 2018 de Brabantse Omgevingsvisie vastgesteld. Met deze Omgevingsvisie geeft de provincie richting aan wat zij voor Brabant wil bereiken en biedt daarmee handvatten voor haar handelen in de praktijk.

De Omgevingsvisie bevat de belangrijkste provinciale ambities voor de fysieke leefomgeving voor de komende jaren. Conform de Omgevingswet staan de waarden veiligheid, gezondheid en duurzame omgevingskwaliteit centraal. De Brabantse Omgevingsvisie voegt daar ambities aan toe voor vier hoofdpunten: de energietransitie, een klimaatproof Brabant, Brabant als slimme netwerkstad en een concurrerende, duurzame economie. De visie geeft daarbij richting aan deze opgaven vanwege de ingrijpende veranderingen waarmee zij gepaard gaan. Daarnaast geeft de Omgevingsvisie ook aan op welke nieuwe manieren de provincie met betrokkenen wil samenwerken aan omgevingsvraagstukken en welke waarden daarbij centraal staan. De visie zal komende jaren nader worden uitgewerkt in diverse programma's. Inmiddels is er ook een Interim omgevingsverordening vastgesteld, waarop hierna wordt ingegaan.

Ook in de Omgevingsvisie Noord-Brabant wordt uitbreiding van het bestaande stedelijk gebied in steden en dorpen alleen wenselijk geacht vanuit kwalitatieve overwegingen en bij een concrete marktvaart. Herbestemmen is het nieuwe bouwen: als gevolg van economische, technologische en maatschappelijke ontwikkelingen staan de steden en dorpen van Brabant steeds vaker voor (omvangrijke) herbestemmings- en transformatieopgaven in hun bebouwde gebied. Hier liggen interessante kansen voor het toekomstbestendig maken van het stedelijk gebied en ook voor het creëren van ruimte voor nieuwe economische ontwikkelingen

De provincie streeft naar verbreding van de afspraken omtrent duurzaamheidsopgaven. Tevens streeft men naar een stedelijk netwerk dat de fysieke leefomgeving op het gebied van gezondheid en het leefklimaat van de Brabanders versterkt. Nabijheid en menging van wonen, werken, voorzieningen, parken en natuur draagt niet alleen bij aan gezondheid, maar nodigt ook uit tot sociale contacten en draagt daardoor bij aan de sociale cohesie binnen steden en dorpen. Dit is essentieel voor het functioneren van de slimme netwerkstad.

De Omgevingsvisie bevat verder geen sectorale beleidsdoelen. De concrete doelen, voor bijvoorbeeld natuur, water, veiligheid, milieu, mobiliteit en ruimtelijke kwaliteit, staan nu nog in de bestaande plannen van de provincie.

Er wordt ingezet op een comfortabel, veilig en betrouwbaar verkeers- en vervoersysteem dat keuzes biedt aan mensen en bedrijven om hun mobiliteitsbehoeften zo optimaal mogelijk in te vullen. Het gaat daarbij om een systeem waarin fiets, bus, trein, (vracht)auto, binnenvaart en luchtvaart geen gescheiden werelden zijn.

### *Toetsing*



De realisatie van KFC en Domino's met drive thru past binnen de ambities en het gestelde in de Omgevingsvisie van de provincie Noord-Brabant. Het plangebied ligt braak en bevindt zich binnen het bestaand stedelijk gebied. Het plangebied biedt kansen voor een ontwikkeling waar vraag naar is, zoals ook blijkt uit het behoefteonderzoek. Omdat sprake is van bestaand stedelijk gebied wordt voorkomen dat gronden buiten het bestaand stedelijk gebied worden ingezet voor stedelijke ontwikkelingen.

## 2.2.2 Interim omgevingsverordening Noord-Brabant

Provinciale Staten van Noord-Brabant hebben op 25 oktober 2019 de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant vastgesteld. De Interim omgevingsverordening (hierna: Iov) is een eerste stap op weg naar de definitieve omgevingsverordening voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet in 2022. Hierin worden de bestaande verordeningen over de fysieke leefomgeving samengevoegd tot één Interim omgevingsverordening. De Interim omgevingsverordening is beleidsneutraal van karakter. Enkele inhoudelijke wijzigingen zijn echter wel aangebracht. Op hoofdlijnen gaat het om:

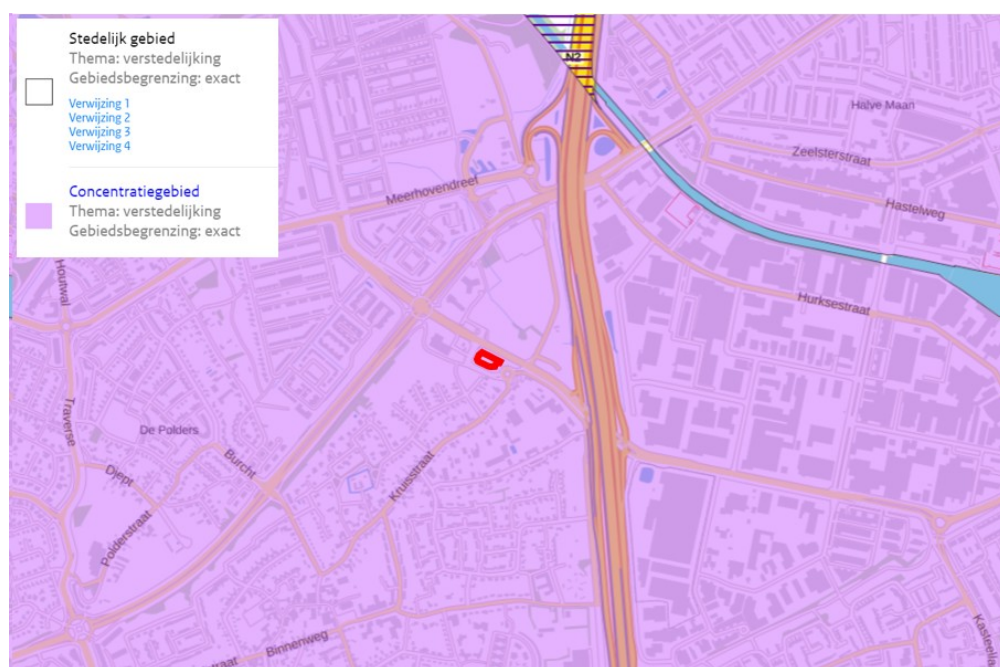
- een meer gebruikersvriendelijke opbouw met regels die per gebruikersgroep (burgers en bedrijven, gemeenten, waterschap) bij elkaar staan en minder losse bijlagen;
- aanpassingen waardoor de regels straks beter passen in het systeem van de Omgevingswet;
- aanpassingen vanwege de vastgestelde Omgevingsvisie, zoals de nieuwe manier van samenwerken en meer inzet op omgevingskwaliteit.

Zo wordt onderscheid gemaakt tussen rechtstreeks werkende regels voor burgers en bedrijven en instructieregels voor gemeenten. De instructieregels voor gemeenten hebben tot doel dat de gemeenteraad de, in de Iov opgenomen, voorwaarden betreft bij de vaststelling van een bestemmingsplan. Vooruitlopend op de Omgevingswet richten de instructieregels zich op een evenwichtige toedeling van functies (in plaats van het bestemmen van ontwikkelingen). Dit betekent dat de regels ook vanuit functies (van gebieden) zijn opgebouwd. Daarnaast richten de regels zich op een goede omgevingskwaliteit, inclusief een veilige en gezonde leefomgeving (in plaats van een goede ruimtelijke kwaliteit).

De provincie wil de omgevingskwaliteit van Brabant 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.

### Planspecifiek

Deze paragraaf gaat in op de diverse onderdelen uit de Iov Noord-Brabant die van toepassing zijn op het plangebied. In de volgende afbeelding is te zien dat het plan valt binnen het werkingsgebied 'Stedelijk gebied'. Het plan moet passen binnen de regels die gelden voor stedelijke ontwikkelingen binnen 'Stedelijk gebied'. Ook gelden de algemene regels voor de zorgplicht voor een goede omgevingskwaliteit van de ruimtelijke kwaliteit. De toetsing wordt hierna uitgevoerd.



Figuur 2.3: Uitsnede kaart Instructieregels gemeenten: Stedelijke ontwikkeling en erfgoed (plangebied rood omljnd). Bron: ruimtelijkeplannen.nl, 2020.

### **Artikel 3.42: Duurzame stedelijke ontwikkeling**

#### *Toetsingskader*

Een bestemmingsplan dat voorziet in de ontwikkeling van een locatie voor wonen, werken of voorzieningen ligt binnen Stedelijk gebied en bevat een onderbouwing dat:

- de ontwikkeling past binnen de regionale afspraken, bedoeld in afdeling 5.4 Regionaal samenwerken;
- het een duurzame stedelijke ontwikkeling is.

Een duurzame stedelijke ontwikkeling voor wonen, werken of voorzieningen:

- bevordert een goede omgevingskwaliteit met een veilige en gezonde leefomgeving;
- bevordert zorgvuldig ruimtegebruik, waaronder de transformatie van verouderde stedelijke gebieden;
- geeft optimaal invulling aan de mogelijkheden voor productie en gebruik van duurzame energie;
- houdt rekening met klimaatverandering, waaronder het tegengaan van hittestress en voldoende ruimte voor de opvang van water;
- geeft optimaal invulling aan de mogelijkheden voor duurzame mobiliteit;
- draagt bij aan een duurzame, concurrerende economie.

#### *Beoordeling*

Er is sprake van horeca in de vorm van twee fastfoodrestaurants met drive-thru, in het bestaand stedelijk gebied van Veldhoven. Deze ontwikkeling is toegestaan binnen het stedelijk gebied als bepaald in artikel 3.42 Iov, mits passend binnen de afspraken zoals deze op regionaal niveau zijn bepaald. Een behoefte aan voorzieningen of commercieel vastgoed kan echter niet worden onderbouwd op basis van een visie, beleid of programma-afspraken. De Ladder vereist dat inzichtelijk wordt gemaakt wat de behoefte is aan de nieuwe stedelijke voorzieningen. Zowel de kwantitatieve als kwalitatieve behoefte aan de horecavoorzieningen is onderzocht in [Bijlage 2](#). Uit dat onderzoek blijkt dat deze behoefte bestaat.

Het plangebied ligt in een soort van bedrijvenlint op de overgang van Veldhoven naar Eindhoven. In de omgeving is sprake van een grote diversiteit aan functies. Ten westen van het plangebied ligt een woonwijk. Het bouwplan houdt rekening met de bestaande omliggende woningen. Met de vormgeving van het gebouw en het terrein is zo veel als mogelijk rekening gehouden met de bestaande omgeving. De afstand tot woningen is op basis van de normen voldoende groot en er worden maatregelen getroffen om overlast van de horecavoorziening op woningen in de nabijheid tot een minimum te beperken.

Het gaat om een 'duurzame stedelijke ontwikkeling': het gebouw wordt optimaal duurzaam ontwikkeld ('nul-op-de-meter'). Dit is uitzonderlijk voor de horecabranche. Daarnaast wordt maximaal circulair gebouwd en wordt ter plaatse energie opgewekt. Zie ook paragraaf [4.13](#) voor een uitgebreide beschrijving.

Uit deze toelichting blijkt dat sprake is van een zorgvuldige belangenafweging en van een duurzame ruimtelijke verstedelijking die past binnen de hoofdlijnen van het provinciaal beleid.

#### *Conclusie*

Onderhavig initiatief voldoet aan de voorwaarden die gesteld worden in artikel 3.42 Iov.

### **Artikel 3.5, 3.6, 3.7 en 3.8: Basisprincipes voor een evenwichtige toedeling van functies**

#### *Toetsingskader*

In de basisprincipes voor een evenwichtige toedeling van functies is in artikel 3.5 opgenomen dat een bestemmingsplan bij de evenwichtige toedeling van functies invulling geeft aan een goede omgevingskwaliteit met een veilige, gezonde leefomgeving. Voor een goede omgevingskwaliteit en een veilige, gezonde leefomgeving wordt rekening gehouden met:

- zorgvuldig ruimtegebruik;
- de waarden in een gebied door toepassing van de lagenbenadering;
- meerwaardecreatie.

Ad a) - Zorgvuldig ruimtegebruik:

- Zorgvuldig ruimtegebruik houdt in dat:
  - de toedeling van functies in beginsel plaatsvindt binnen bestaand ruimtebeslag voor bebouwing, behalve in de gevallen dat;
    - nieuwvestiging mogelijk is op grond van de bepalingen in dit hoofdstuk;
    - er feitelijk of vanuit kwalitatieve overwegingen onvoldoende ruimte is en uitbreiding, al dan niet gelijktijdig met de vestiging van een functie, op grond van de bepalingen in dit hoofdstuk is toegestaan;
  - bij stedelijke ontwikkeling toepassing is gegeven aan artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening (ladder voor duurzame verstedelijking);
  - gebouwen, bijbehorende bouwwerken en andere permanente voorzieningen worden geconcentreerd binnen een bouwperceel.
- Onder bestaand ruimtebeslag voor bebouwing wordt verstaan bestaand stedelijk gebied of een bestaand bouwperceel.

Ad b) - Toepassing van de lagenbenadering:

- De toepassing van de lagenbenadering omvat het effect van de ontwikkeling op de lagen in onderlinge wisselwerking met elkaar en het actief benutten van de factor tijd.
- De lagenbenadering omvat de effecten op:
  - de ondergrond, zoals de bodem, het grondwater en archeologische waarden;
  - de netwerklaag, zoals infrastructuur, natuurnetwerk, energienetwerk, waterwegen waaronder een goede, multimodale afwikkeling van het personen- en goederenvervoer.
  - de bovenste laag zoals cultuurhistorische en landschappelijke waarden, de omvang van de functie en de bebouwing, de effecten op bestaande en toekomstige functies, de effecten op volksgezondheid, veiligheid en milieu.
- Door de factor tijd actief te benutten wordt rekening gehouden met de herkomstwaarde, vanuit het verleden, de (on)omkeerbaarheid van optredende effecten en de toekomstwaarde gelet op duurzaamheid en toekomstbestendigheid.

Ad c) - meerwaarderecreatie:

- Meerwaarderecreatie omvat een evenwichtige benadering van de economische, ecologische en sociale aspecten die in een gebied en bij een ontwikkeling zijn betrokken, waaronder:
  - de mogelijkheid om opgaven en ontwikkelingen te combineren waardoor er meerwaarde ontstaat;
  - de bijdrage van een ontwikkeling aan andere opgaven en belangen dan die rechtstreeks met de ontwikkeling gemoeid zijn.
- De fysieke verbetering van de landschappelijke kwaliteit, bedoeld in artikel 3.9 Kwaliteitsverbetering landschap kan deel uitmaken van de meerwaarderecreatie.

*Beoordeling*

Voorwaarden ad a:

- De toedeling van functies dient in beginsel plaats te vinden binnen bestaand ruimtebeslag voor bebouwing. Hier is sprake van.
- Bij een stedelijke ontwikkeling dient toepassing te worden gegeven aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Hieraan is in paragraaf [2.1.3](#) getoetst. Het bouwplan voldoet aan de ladder voor duurzame verstedelijking. De behoefte is aangetoond.
- Gebouwen, bijbehorende bouwwerken en andere permanente voorzieningen dienen te worden geconcentreerd binnen een bouwperceel. Met de begrenzing van het beoogde bouwvlak en de bestemmingen is hier rekening mee gehouden.

Voorwaarden ad b:

- Toepassing van de lagenbenadering omvat de effecten op de ondergrond. In [Hoofdstuk 4](#) van onderhavige toelichting wordt ingegaan op deze effecten.
- Toepassing van de lagenbenadering omvat de effecten op de netwerklaag. Voor onderhavig initiatief hoeft geen nieuwe infrastructuur te worden aangelegd. Voor het overige heeft het bouwplan geen effect op een natuurnetwerk, het energienetwerk en waterwegen. De afwikkeling van het verkeer is beschreven in paragraaf [4.10](#).

- Toepassing van de lagenbenadering omvat de effecten op de bovenste laag. De effecten op het milieu zijn beschreven in [Hoofdstuk 4](#). Er wordt geen effect verwacht op de bovenste laag. Alle milieuaspecten zijn onderzocht en er is aangetoond dat ten aanzien van de fysieke leefomgeving geen sprake is van onevenredige nadelige gevolgen.

Voorwaarden ad c:

Er dient rekening te worden gehouden met meerwaardecreatie. Dit gebeurt doordat het bouwplan invulling geeft aan een braakliggend terrein binnen het bestaand stedelijk gebied, aan de stedelijke kant van Veldhoven. Aan de nieuwe functie blijkt behoefte te zijn en deze past functioneel gezien goed op deze plek; in een soort van bedrijvenlint en op een goed ontsloten plek.

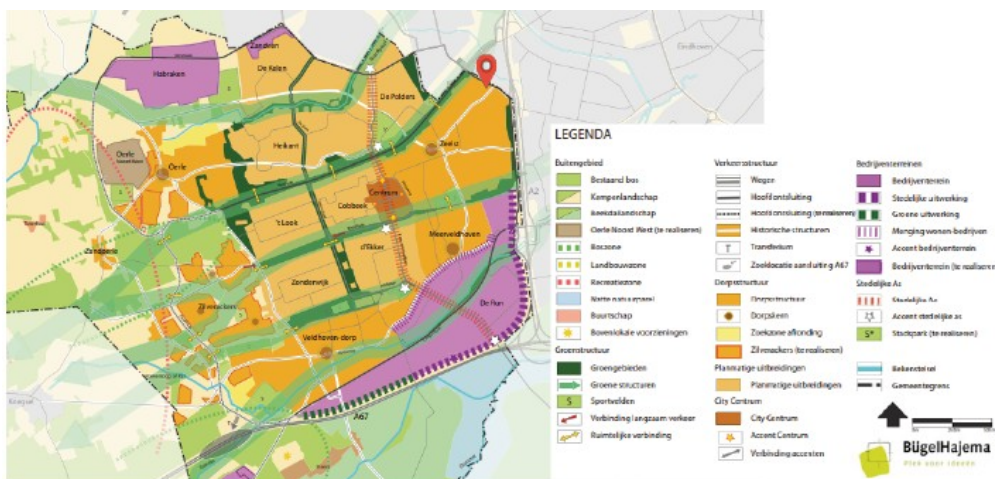
*Conclusie*

Het bouwplan past binnen de uitgangspunten van de Iov.

## 2.3 Gemeentelijk beleid

### 2.3.1 Ruimtelijke Structuurvisie Veldhoven

De Ruimtelijke Structuurvisie Veldhoven is op 3 juni 2009 vastgesteld door de gemeenteraad. De structuurvisie vormt de basis voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente die zich met name richt op de kwaliteiten van Veldhoven en het versterken van de identiteit. In de structuurvisie zijn keuzes gemaakt met betrekking tot het behoud en de versterking van zowel de stedelijke als de dorps kwaliteiten van Veldhoven: deze kwaliteiten komen pas goed tot hun recht als voor iedere kwaliteit een eigen plek wordt gevonden. De visiekaart met aanduiding van het plangebied is weergegeven in figuur 2.4.



Figuur 2.4: Uitsnede kaart Ruimtelijke Structuurvisie Veldhoven met aanduiding plangebied. Bron: Gemeente Veldhoven, 2009.

*Planspecifiek*

Het plangebied ligt aan de rand van Zeelst; één van de vier kerkdorpen van Veldhoven.

De dorps identiteit en structuur staan onder druk doordat de voormalige dorpen zijn opgenomen in de stedelijke structuur van Veldhoven. Het is van belang dat de kernen hun bestaande (cultuurhistorische) kwaliteiten behouden en een eigen identiteit vasthouden en versterken. De voormalige kerkdorpen geven immers een uniek karakter aan Veldhoven. Met name Zeelst heeft hoge cultuurhistorische waarden, welke dienen te worden behouden en versterkt zodat hiermee ook de kwaliteit van de leefomgeving kan worden versterkt. Er dient zorgvuldig te worden omgegaan met nieuwbouwprojecten, zodat deze de typisch dorps sfeer niet aantasten. Daarbij is sprake van een spanningsveld vanuit de economische uitvoerbaarheid.

De ambities voor de toekomst met betrekking tot de dorps structuur van Veldhoven zijn:

- het behoud van het aantrekkelijke en relatief kleinschalige karakter en de cultuurhistorische waarden;
- verbeteren van de leefbaarheid en sociale cohesie in de kernen;
- het sterker profileren van de verschillende oorspronkelijke dorpen (positiebepaling).

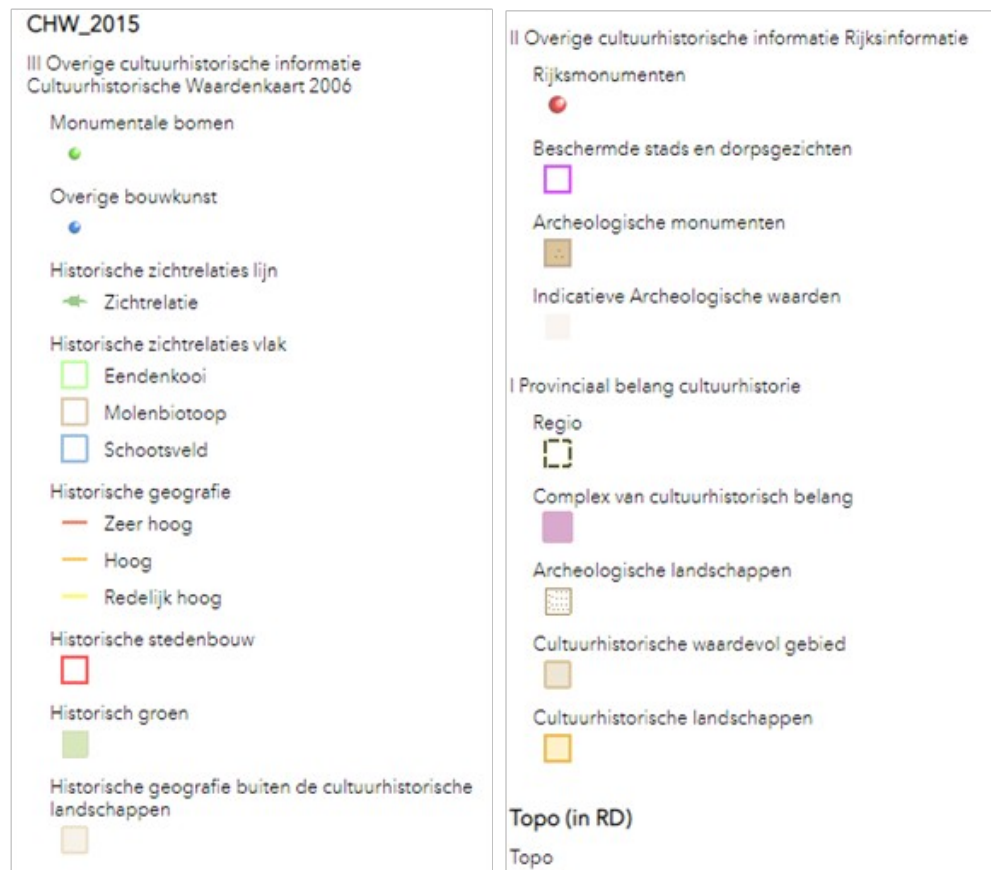


De Structuurvisie bevat geen regels over het oprichten van nieuwe bedrijven voor zover deze niet op bedrijventerrein komen.

*Conclusie met betrekking tot het plangebied*

Bij de toetsing om de keuze te kunnen maken om mee te werken aan een verzoek houden we rekening met bestaand beleid op zowel rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau. De Ruimtelijke Structuurvisie is één van die beleidskaders. En soms is het nodig om verschillende beleidsstukken te combineren, zoals in dit geval om te kunnen beoordelen of de cultuurhistorische waarden van Zeelst wel of niet worden aangetast.

In de Ruimtelijke Structuurvisie staat dat Zeelst hoge cultuurhistorische waarden heeft die behouden en versterkt moeten worden. Dit betekent echter niet dat alles in Zeelst even waardevol is op dit gebied. Wat precies waardevol is, geeft de provinciale Cultuurhistorische Waardenkaart uit 2016 weer. Een uitsnede hiervan is weergegeven op figuur 2.5.



Figuur 2.5: Uitsnede kaart Cultuurhistorische waardenkaart provincie Noord-Brabant

Uit figuur 2.5 blijkt bijvoorbeeld dat het centrumgebied van Zeelst en het Borghoutspark cultuurhistorisch gezien zeer waardevol zijn. Ook zijn bepaalde dorpslinten, zoals de Heuvelstraat en de Kruisstraat, op dit vlak 'redelijk' belangrijk. Aan de planlocatie, die wordt begrensd door de Heistraat (sinds de grenscorrectie met Eindhoven de Meerenakkerweg) en de Zoom, wordt vanuit cultuurhistorisch oogpunt geen betekenis gegeven.

Het Ambitiedocument 'Samen voor ruimtelijke kwaliteit' (raadsbesluit 19 mei 2019) is hét kader als het gaat om het uiterlijk van bouwplannen (zie ook paragraaf 2.4.5). In dit beleid is het onderscheid tussen de 'stedelijke' en 'dorpse' kant van Veldhoven (met inbegrip van Zeelst) duidelijk gemaakt zodat beide kanten optimaal tot uiting kunnen komen. Dit beleid gaat ervan uit dat altijd één van de vier kernwaarden geldt.

Voor de planlocatie is dit de kernwaarde 'sterk stedelijke structuur'. Bepaald is dat hier de stedelijke kant van Veldhoven wordt benadrukt met 'stedelijke' bebouwing. De lat voor architecten ligt hier hoog wat betreft de beeldkwaliteit. De kernwaarde 'blijvend herkenbare dorpsstructuren' geldt niet voor de planlocatie, maar alleen voor de gebieden die op basis van de provinciale Cultuurhistorische Waardenkaart belangrijk zijn. Hier staat het behoud van het dorpse karakter voorop.

Een horecavoorziening is een voorziening waar mensen elkaar kunnen ontmoeten. De voorziening zorgt voor levendigheid. Hiermee geeft het bouwplan invulling aan de ambitie om de leefbaarheid en sociale cohesie in de kernen te verbeteren

De conclusie is dat het bouwplan niet strijdig is met de Ruimtelijke Structuurvisie.

### **2.3.2 Stadsvisie Veldhoven 2015-2030**

In 2005 werd, na intensief overleg met bewoners, bedrijven en instellingen uit de Veldhovense samenleving, de Stadsvisie 2005 - 2030 "Het beste van Veldhoven, the best of both worlds" uitgebracht. Een document waarin, op basis van de bestaande situatie in 2005 en verwachte ontwikkelingen, de contouren werden vastgelegd voor het beleid richting de toekomst. De stadsvisie was vooral een wensbeeld: wat willen we met z'n allen voor de toekomst van Veldhoven?

De Stadsvisie Veldhoven is in 2015 geactualiseerd. In samenspraak met diverse stakeholders zijn de sterke en zwakke kanten van Veldhoven in beeld gebracht en is de huidige situatie (anno 2015) beschreven. Een terugkerend kenmerk is dat de kracht van Veldhoven ligt in de combinatie van twee werelden: dorpse gevoelens in een verstedelijkte omgeving. Dit komt ook terug in de ligging van de gemeente, tussen de stad Eindhoven aan de ene zijde en de rust en landelijke ruimte van de Kempen aan de andere zijde.

De visie voor Veldhoven is erop gericht om deze kwaliteit (het 'beste van twee werelden', een combinatie van dorpse sfeer en stedelijke voorzieningen) vast te houden. De stadsvisie 2015 - 2030 kan worden gezien als een startdocument waarin de richting van het gemeentelijk beleid is aangegeven. Hierbinnen worden onder andere de thema's 'wijken, wonen, leefbaarheid', 'sociaal domein', 'educatie, cultuur, sport en recreatie' en 'economie, middenstand en werkgelegenheid' onderscheiden.

Ook in de toekomst zal Veldhoven een plaats zijn waar veel mensen hun brood kunnen verdienen, bij de bouw-gerelateerde bedrijven, bij de maakindustrie en de bedrijven op het terrein van zorg. Er zullen steeds meer clusters van bedrijven in een keten ontstaan, gefaciliteerd door de gemeente. Veldhoven is altijd een plaats geweest met een aanzienlijk aantal bedrijven. Dat profiel is sterker geworden in de toekomst, want de diversiteit in werkgelegenheid is verder toegenomen omdat naast de aanwezigheid van enkele grote werkgevers diverse start-ups zich in de regio en Veldhoven gevestigd hebben. Ook de vestiging van nieuwe horecabedrijven is hier onlosmakelijk mee verbonden.

#### *Conclusie met betrekking tot het plangebied*

De Stadsvisie Veldhoven 2015 - 2030 geeft een wensbeeld voor de toekomstige ontwikkeling van Veldhoven en bevat geen concreet beleid dat direct kan worden vertaald in het bestemmingsplan. Het planvoornemen draagt bij aan de wensen zoals vertaald in De Stadsvisie Veldhoven 2015 - 2030. De ontwikkeling van horeca aan de Meerenakkerweg genereert namelijk een ruimtelijk-economische impuls (werkgelegenheid).

### **2.3.3 Horecanota gemeente Veldhoven (2019)**

De horecanota geeft aan dat nieuwe horecavestigingen zoveel mogelijk moeten worden gefaciliteerd binnen de zogeheten kerngebieden (met winkel- en horecafuncties) in Veldhoven. Aantrekkelijk en goed functionerende horeca wordt gezien als onderdeel van prettig wonen, werken, winkelen, recreëren en verblijven. Horeca is van belang voor de sociale cohesie en leefbaarheid in de gemeente.

De meeste horecabedrijven in Veldhoven zijn gesitueerd in voorzieningenclusters en vaak gemixt met andere functies. De verspreid gelegen horecabedrijven (zoals de propositie) zijn concreet bestemd als horecabestemming. Nieuwvestiging van horeca buiten voorzieningenclusters is mogelijk, maar dan alleen als het een additionele waarde heeft ten opzichte van andere functies (kantoren, cultuur, toerisme, etc.).

#### *Conclusie met betrekking tot het plangebied*

De gemeente Veldhoven zet wat betreft horeca vooral in op nieuwvestiging binnen bestaande (winkel)clusters. De locatie is echter gelegen buiten deze bestaande voorzieningenclusters. Het

horecaconcept met drive-thru mogelijkheid past niet goed op deze bestaande (winkel)clusters vanwege de bereikbaarheid en focus op automobilisten. In bijlage 2 (behoefte onderzoek) zijn kwalitatieve argumenten opgenomen waarom de functie goed past op de planlocatie.

### **2.3.4 Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan**

De gemeenteraad van Veldhoven heeft op 29 oktober 2019 het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) vastgesteld. Het verkeersbeleid, dat in 2007 werd vastgesteld (VerkeersCirculatiePlan), gaf nadrukkelijk aandacht aan de verkeersstructuur, waarvan veel is uitgevoerd. Het GVVP is breder georiënteerd. Er is naast aandacht voor de auto ook aandacht voor alternatieven. De ambities op dat vlak zijn hoog. Het GVVP heeft in de basis een looptijd tot en met 2030.

Door de vele ontwikkelingen in Veldhoven neemt het aantal bewoners en werknemers de komende periode flink toe. De keerzijde van deze ontwikkelingen is dat ook de druk op de mobiliteit toeneemt. De ontwikkeling van Zilverackers, de verdere ontwikkeling van De Run en de aansluiting op de A67, inclusief de N69, en de Zilverbaan zorgen eveneens voor veranderende en extra verkeersbewegingen. Daarbij moet structureel aandacht worden besteed aan de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. In het GVVP worden hiervoor aan de hand van tien modules ambities beschreven. Bij het GVVP zijn kaarten opgenomen met het gewenste fietsnetwerk, (H)OV netwerk en de wegategorisering. Door de voltooiing van de Zilverbaan en de realisatie van de aansluiting A67 en upgradering van de route Locht - Kempenbaan, wordt de ontsluiting en bereikbaarheid van Zilverackers gefaciliteerd.

De beoogde ontwikkeling is gelegen naast de A2 en N2, waar dagelijks bijna 200.000 automobilisten passeren. Alleen vanaf de N2 is het mogelijk om de locatie te bereiken. Switchen tussen de A2 en de N2 is alleen mogelijk ver ten noorden en ten zuiden van Eindhoven. Het werkelijke aantal autopassanten dat gebruik kan maken van de locatie ligt daardoor lager. Uit inschatting blijkt dat dagelijks ongeveer de helft van de automobilisten de N2 gebruikt. Er kan dus uitgegaan worden van ca. 100.000 passanten. De bereikbaarheid van het plangebied is in meerdere opzichten goed.

In het GVVP wordt onder andere aangegeven dat de 50 km/uur wegen in Zeelst moeten worden afgewaardeerd naar 30 km/uur wegen. In [Bijlage 1 Actualisatie verkeersberekeningen](#) is al rekening gehouden met deze ontwikkeling.

De Meerenakkerweg is gelegen binnen de gemeente Eindhoven. In het beleid van de gemeente Eindhoven, "Visie Eindhoven op Weg", heeft deze weg een primaire functie voor de ontsluiting van Eindhoven. Deze gebiedsontsluitingsweg kent een snelheidsregime van 50 km/u en heeft primair tot doel om het verkeer van en naar Eindhoven vlot en veilig te verwerken.





Figuur 2.5: Uitsnede Sleutelkaart Visie Eindhoven op weg

Daarnaast is de Meerenakkerweg aangewezen als de snelfietsroute "Slowlane - Brainport Avenue", een hoogwaardige fietsroute die de campussen en economische toplocaties verbindt.

Uit de actualisatie van de verkeersbewegingen [Bijlage 1](#) kan worden geconcludeerd dat dat de omliggende wegen voldoende capaciteit hebben om de extra verkeersgeneratie door het planvoornemen zonder problemen af te kunnen wikkelen. De kruising Meerenakkerweg - N2 - Hoevenweg kan het verkeer lastiger verwerken. Dit staat echter los van deze ontwikkeling. Ook zonder de ontwikkeling van de KFC en Domino's is al sprake van een overbelast kruispunt. Vanwege de ontwikkeling wordt de situatie niet onevenredig verslechterd.

Eventuele toekomstige maatregelen om enkele verkeersknelpunten op te lossen, liggen buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan. Het knelpunt ter plaatse van het kruispunt Meerenakkerweg - N2 - Hoevenweg is al aanwezig in de bestaande situatie. De beoogde ontwikkeling is hier niet de oorzaak van en zorgt ook niet voor een onevenredige verslechtering van de situatie.

#### *Conclusie met betrekking tot het plangebied*

De beoogde ontwikkeling van de locatie Heistraat - Zoom is niet strijdig met het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan.

### **2.3.5 Ambitiedocument 'Samen voor ruimtelijke kwaliteit'**

In het voorliggende bestemmingsplan wordt het gebruik van de gronden en de toegestane bebouwing binnen het plangebied geregeld. Hiernaast voert de gemeente welstandstoezicht op bouwplannen, op basis waarvan aspecten als architectonische verschijning en materiaalgebruik worden getoetst. Het gemeentelijk beleid is opgenomen in het 'Ambitiedocument Samen voor ruimtelijke kwaliteit' zoals op 14 mei 2019 is vastgesteld. Het ambitiedocument bevat 4 kernwaarden en 5 architectuurprincipes. Voor de onderhavige locatie is de kernwaarde 'sterk stedelijke structuur' van toepassing.

De gemeente zet in op opwaardering/ doorontwikkeling van de stedelijke structuur onder het motto 'innovatie betekent lef tonen' op de plekken waar meer stedelijkheid uitgestraald mag worden. De gemeente omarmt hier vernieuwende, moderne en onderscheidende architectuur. Door hier meer stedelijke allure toe te voegen en hoge(re) beeldkwaliteit na te streven kan de stedelijke kant van de Veldhovense identiteit worden versterkt. Voor wat betreft initiatieven ten behoeve van objecten of deelgebieden die binnen de invloedssfeer liggen van Brainport Avenue (de hoofdverkeersaders door de MetropoolRegio Eindhoven (MRE) zijn er

reeds regionale afspraken gemaakt. Het zogenaamde Kwaliteitsteam Brainport Avenue adviseert de gemeente voor zover gebouwen en of (gebieds)ontwikkelingen zijn gelegen in de invloedssfeer van de autosnelwegen N2/A2 en A67. Het is van belang dat bouwplannen met respect voor en daar waar mogelijk in samenspel met de hoofdgroenstructuur tot stand komen en dat er gestreefd wordt naar een goede balans tussen 'rood' en 'groen'.

De groene vingers in het bijzonder zijn structuren met een 'stedelijke maat'. Als structuurdragers is het van belang dat zij herkenbaar blijven en dat ook hierlangs de herkenbaarheid en identiteit van Veldhoven wordt vergroot. Door op strategische punten stedelijke bebouwing toe te voegen worden dit de plekken bij uitstek waar de groene en stedelijke kant van Veldhoven letterlijk samenkomen. Daarnaast stimuleert de gemeente initiatiefnemers in een vroegtijdig stadium duurzaamheidsmaatregelen integraal onderdeel te laten uitmaken van het ontwerp.

#### *Conclusie met betrekking tot het plangebied*

Het planvoornemen past binnen het Ambitiedocument 'Samen voor ruimtelijke kwaliteit' en sluit aan bij de kernwaarde 'sterk stedelijke structuur'. Er komt een hoogwaardig vormgegeven gebouw en er is veel aandacht aan duurzaamheid geschonken.

Brainport is als kennisregio van grote economische betekenis voor Nederland. De randen van de grote doorgaande wegen door het stedelijk gebied, hebben een 'etalagefunctie' voor de Brainportregio. In de regio is er een kwaliteitsteam opgericht om te stimuleren dat juiste ruimtelijke 'Brainport' uitstraling in deze zone wordt gerealiseerd. Alhoewel de locatie zelf niet zichtbaar is vanaf de N2, is zij wel op een zeer prominente plek, nabij op- en afritten van de N2 gelegen. Om die reden is het 'kwaliteitsteam Brainport Avenue' betrokken geweest bij de planvorming van de locatie Heistraat-Zoom, en dan met name vanwege de reclame-uiting. Zij verwijzen naar de Hovenring en geven aan dat de locatie buiten de 'beschermingszone' valt. Geconcludeerd kan worden dat de voorgestane ontwikkeling geen invloed op het 'Brainport-imago', zoals de regio dit ziet.

### **2.3.6 Beleidsregels Bereikbaarheid en Bluswatervoorzieningen**

De drie Brabantse Veiligheidsregio's (Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant, Veiligheidsregio Brabant-Noord en Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost) hebben in 2016 uniforme beleidsregels vastgesteld ten aanzien van bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen. Het doel van de beleidsregels is een goede bereikbaarheid voor de hulpdiensten en een adequate bluswatervoorziening te waarborgen, zodat de Veiligheidsregio's in staat zijn adequate brandweerczorg te leveren.

De beleidsregels bieden oplossingsrichtingen waarmee invulling kan worden gegeven aan de doelvoorschriften die de Veiligheidsregio's hebben gesteld. Indien wordt voldaan aan de beleidsregels, kan er vanuit worden gegaan dat een goede bereikbaarheid voor de hulpdiensten en een adequate bluswatervoorziening wordt gerealiseerd. In de beleidsregels zijn onder andere regels opgenomen met betrekking tot de inrichting van wegen en de bereikbaarheid van gebieden die niet via de openbare weg worden ontsloten. Daarnaast is aangegeven aan welke eisen een bluswatervoorziening dient te voldoen om de brandweer in staat te stellen een brand effectief te bestrijden. Nieuwe ontwikkelingen worden getoetst aan deze beleidsregels.

#### *Conclusie met betrekking tot het plangebied*

De beleidsregels Bereikbaarheid en bluswatervoorziening worden als afzonderlijk toetsingskader gehanteerd om nieuwe ontwikkelingen te beoordelen en behoeven geen doorwerking in de planregels van het bestemmingsplan.

## **Hoofdstuk 3 Beschrijving ontwikkeling**

Voor het opstellen van een bestemmingsplan is het voor de beeldvorming goed dat de uitgangspositie in beeld wordt gebracht. In dit hoofdstuk volgt daarom eerst een korte beschrijving van de bestaande situatie. Daarna wordt het plan toegelicht. De randvoorwaarden komen aan bod op basis waarvan de gemeente meewerkt aan het plan. Dan volgt een toelichting op het bouwplan, waardoor duidelijk wordt hoe het plangebied in de toekomst gebruikt gaat worden en er uit gaat zien.

### 3.1 Bestaande situatie

Het plangebied ligt op een prominente plek aan een belangrijke entree van Veldhoven. De locatie ligt ook bij belangrijke inval- en uitvalswegen en heeft een entreefunctie. De concrete begrenzing van het plangebied is beschreven in paragraaf [1.2](#).

Het plangebied wordt omgeven door wegen, bestaat momenteel uit grasland en is feitelijk braakliggend. Er zijn geen boom- en struikgroepen binnen het plangebied meer aanwezig.

### 3.2 Planvoornemen

#### 3.2.1 Inleiding

De locatie Heistraat-Zoom is al sinds het begin van de jaren '90 in beeld als ontwikkellocatie. De locatie ligt op een plek waar de stedelijke kant van Veldhoven benadrukt mag worden. 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 inval- en uitvalswegen een entreefunctie. Er zijn door de gemeente randvoorwaarden gesteld die belangrijk gevonden worden bij een ontwikkeling op die plek. De uitgangspunten die ruimtelijk van aard zijn, zijn hierna opgenomen:

- Vanwege de hoogwaardige plek aan een belangrijke entree van Veldhoven, aan één van de groene vingers wordt hoge beeldkwaliteit (geen standaardarchitectuur) in combinatie met een groene/duurzame uitstraling nagestreefd;
- De invulling van het perceel vraagt er stedenbouwkundige gezien om, om gemarkeerd te worden met hogere bebouwing of een hoogte-accent;
- De locatie dient op een duurzame wijze ontwikkeld te worden (gasloos en nul-op-de-meter);
- De overgang naast het achterliggende woongebied wordt op een zorgvuldige wijze vormgegeven, qua ruimtelijke uitstraling en om eventuele overlast te beperken;
- Al het gemotoriseerd verkeer dient afgewikkeld te worden via de rotonde; Het parkeren moet worden opgelost op eigen terrein, conform de meest actuele CROW-parkeer en fiets kencijfers;
- De ontwikkeling moet plaatsvinden op Veldhovens grondgebied;
- Er komt een groene c.q. groen begroeide omrastering rondom het plangebied op eigen terrein. De minimale hoogte van de groene omrastering aan Heistraat is 0,5 meter hoog.
- Het stamriool schampt het te ontwikkelen terrein. Het stamriool zal in de toekomst overgenomen worden door het Waterschap de Dommel. In dit bestemmingsplan wordt het stamriool planologische beschermd door de dubbelbestemming "Leiding - Riool";
- Het huidige onverharde terrein zal door de ontwikkeling grotendeels verhard worden. Voor deze toename van verhardoppervlak dient er gehandeld te worden conform de beleidsregel "Hydrologische uitgangspunten bij de keurregels voor afvoeren van hemelwater". Voor de uitwerking hoe om te gaan met het hemelwater binnen de ontwikkeling dient nadere informatie bij het Waterschap de Dommel opgevraagd te worden;
- Terreinriolering dient aangesloten te worden op het gemeentelijk riool gelegen in het grondgebied van Veldhoven dit is in de Zoom.

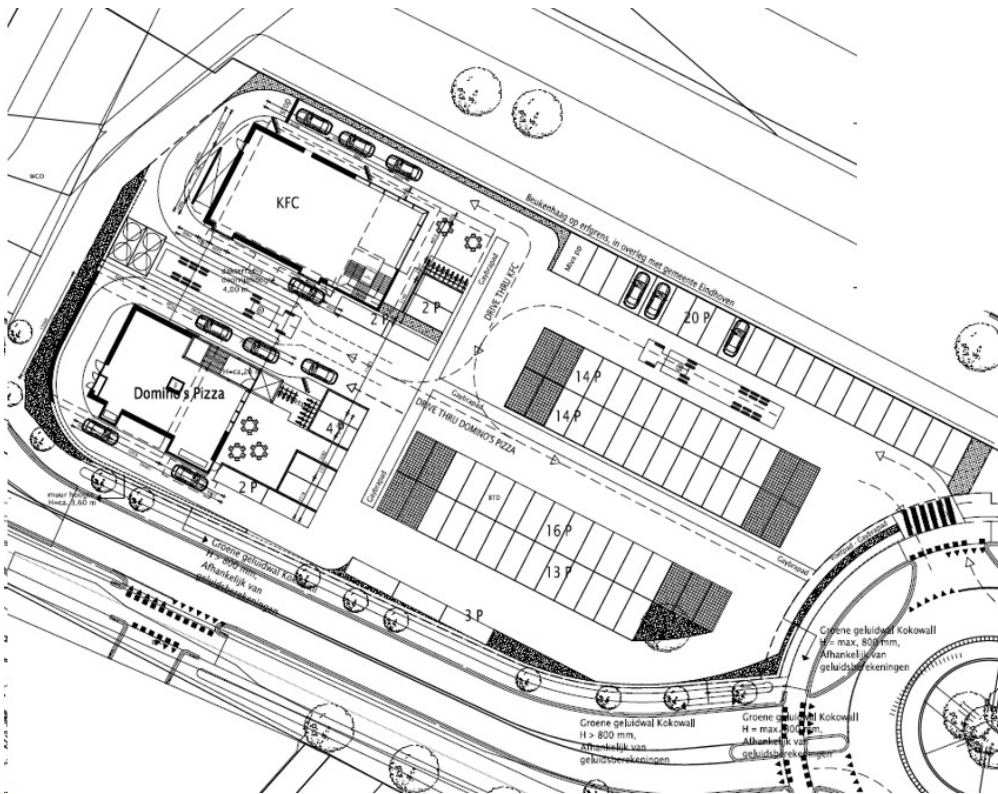
Aan deze randvoorwaarden wordt voldaan of er wordt rekening mee gehouden in het kader van de uitvoering.

#### 3.2.2 Bouwplan

Het plan gaat over twee fastfoodrestaurants in één nieuw te realiseren gebouw met bijbehorende parkeerplaatsen. De fastfoodketens Domino's en KFC zullen hier onderdak vinden. Deze fastfoodrestaurants krijgen beiden een zogenoemde Drive-thru, voor Domino's is dat een primeur in Nederland.

De nieuwe bebouwing bestaat uit twee aan elkaar gekoppelde vierkante bouwmassa's. In het midden tussen deze twee te onderscheiden bouwmassa's zal een groene uitkijktoren met reclame-uitingen worden gerealiseerd. Vanuit deze uitkijktoren heeft men overigens geen zicht op de woonpercelen in de nabijheid. De reclame-uitingen zullen in de richting van de woonomgeving ook niet verlicht worden.





Figuur 3.1: Beoogde situatie (bron: NBArchitecten, 10 juni 2020)

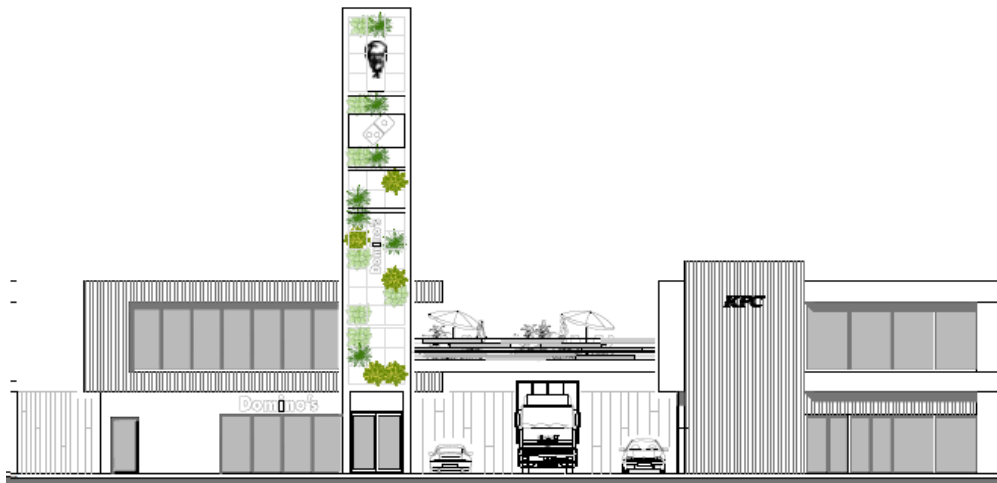


Figuur 3.2: Schetsmatige impressie beoogde situatie uit zuidelijke richting





Figuur 3.3: Schetsmatige impressie beoogde situatie vanuit het noordoosten



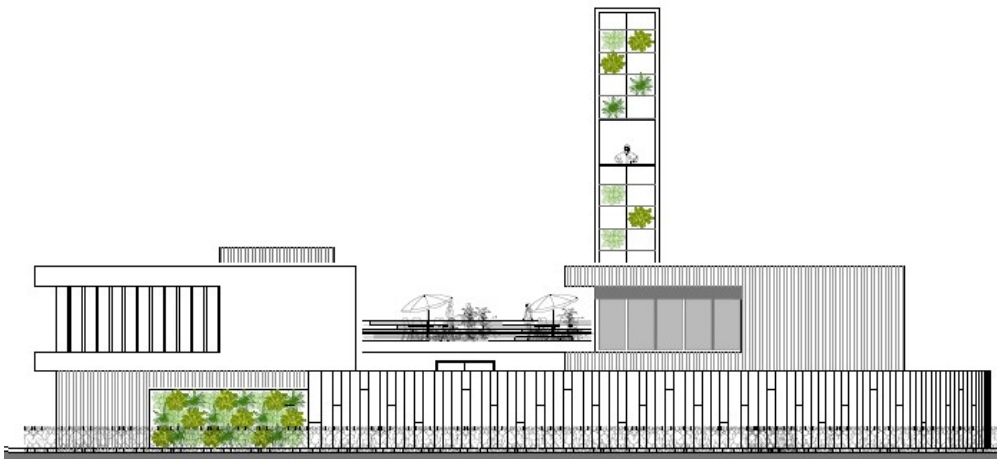
### OOSTGEVEL

Figuur 3.4: impressie gevel vanaf Peter Zuidlaan (bron: NBArchitecten, 10 juni 2020)



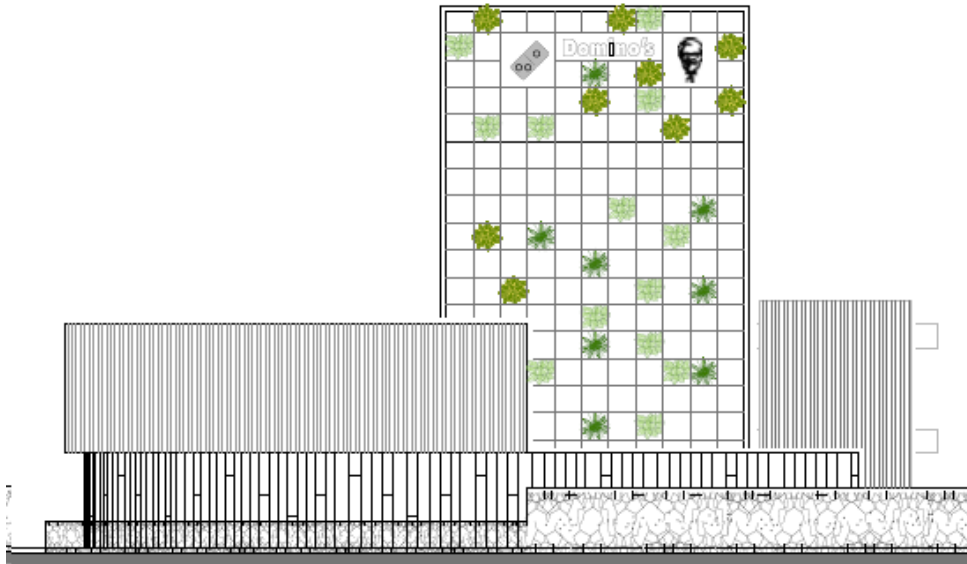
## NOORDGEVEL

Figuur 3.5: impressie gevel vanaf Meerenakkerweg (bron: NBArchitecten, 10 juni 2020)



## WESTGEVEL

Figuur 3.6: Impressie gevel vanaf Zoom/Meerenakkerweg (tankstation) (bron: NBArchitecten, 10 juni 2020)



## ZUIDGEVEL

Figuur 3.7: Impressie gevel vanaf Zoom (bron: NBArchitecten, 10 juni 2020)

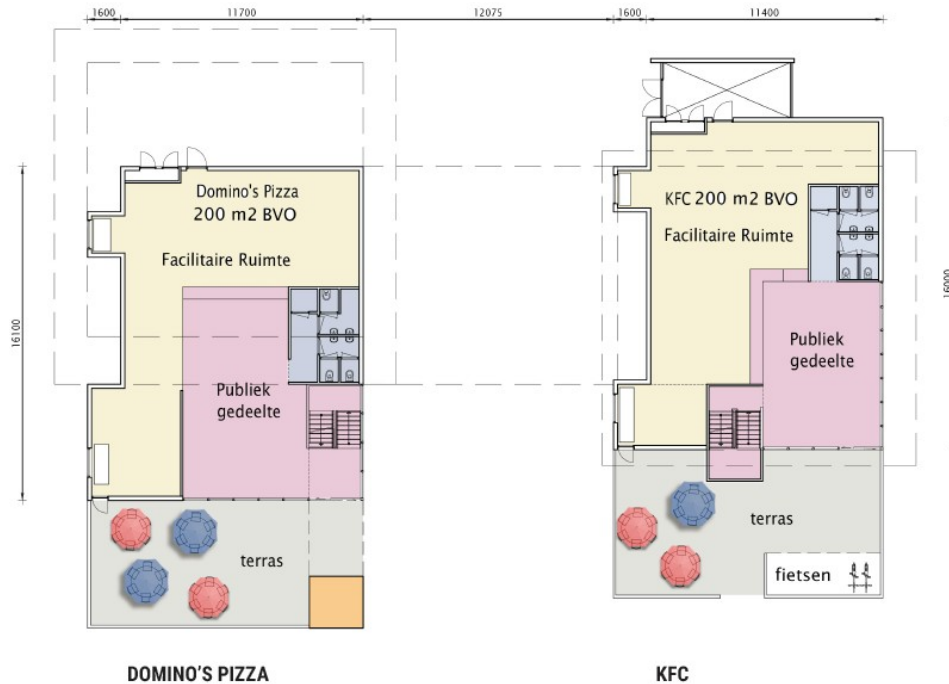
De twee gekoppelde vierkante bouwdelen bestaan uit twee bouwlagen met een platte afdekking. De maximale bouwhoogte is hier vastgelegd op 8,3 meter met uitzondering ter plaatse van het trappenhuis/liftschacht waar een maximale bouwhoogte van 9,2 meter geldt. Het tussenliggende gebouw met dakterras bestaat uit 1 bouwlaag met een platte afdekking en een maximale bouwhoogte van 5 meter. Het dakterras wordt afgeschermd en er zal geen zicht zijn op de woonpercelen.

De groene uitkijktoren zal maximaal 20 meter hoog worden. Het gedeelte vanwaar men kan uitkijken heeft een hoogte van 12,2 meter. De uitkijktoren heeft alleen openingen aan de zijde van de Meerenakkerweg en de A2. Vanuit de toren is er geen zicht op de woonpercelen.

De uitkijktoren wordt voorzien van groene gevelbekleding voor een groene uitstraling. De toren voldoet daarmee aan het uitgangspunt om een hoge beeldkwaliteit (geen standaardarchitectuur) in combinatie met een groene/duurzame uitstraling na te streven.

De groene uitstraling wordt ook gerealiseerd door het geluidsscherm (zie ook paragraaf [4.2](#)) uit te voeren als Kokowall.

De twee te onderscheiden vierkante bouwdelen zijn bedoeld voor de restaurants van de betreffende fastfoodketens. Het zuidelijke bouwdeel is bestemd voor Domino's, de meest noordelijke gelegen bebouwing voor KFC.



Figuur 3.8: Inrichting begane grond (bron: NBArchitecten, 10 juni 2020)

De inrichting van het plangebied is er op gericht de overlast naar de omgeving zoveel mogelijk te beperken. Om het geluid van rijdende en parkerende auto's tegen te gaan wordt een geluidscherm aan de zuidzijde van het plangebied geplaatst. In de regels van dit bestemmingsplan is verplicht gesteld dat dit geluidscherm wordt gerealiseerd en in stand wordt gehouden (de zogenoemde [Voorwaardelijke verplichting geluidscherm](#)). De reclame-uitingen worden uitsluitend in de richting van de Meerenakkerweg en de A2/N2 geplaatst en de uitkijktoren geeft uitsluitend zicht in noordelijke richting. Het bouwplan zal op deze voorwaarden door de gemeente worden gecontroleerd.

### 3.2.3 Verkeer en parkeren

De verkeersgeneratie van de ontwikkeling is door Goudappel Coffeng onderzocht in het rapport "Actualisatie verkeersberekeningen KFC/Domino's". Dit onderzoek is opgenomen in [Bijlage 1](#) bij deze toelichting. In paragraaf [4.10](#) wordt nader ingegaan op de conclusies van dat onderzoek.

Voor het parkeren geldt volgens de CROW publicatie 381 (landelijke richtlijnen voor verkeer en parkeren) een parkeernorm van 12 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo restaurant. Beide restaurants krijgen een bvo van 375 m<sup>2</sup>, een totaal van 750 m<sup>2</sup> bvo. Dat komt neer op parkeerbehoefte van 90 parkeerplaatsen. Dit aantal parkeerplaatsen zal binnen het plangebied worden gerealiseerd, zie ook figuur 3.1.

In de regels van dit bestemmingsplan wordt verplicht gesteld dat, voorafgaande aan het afgeven van een omgevingsvergunning voor het bouwen, aangetoond moet zijn dat er voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd. Daarbij wordt dus getoetst aan de CROW publicatie 381. Deze zogenoemde "voorwaardelijke verplichting" is opgenomen in artikel [8.3](#) van de regels.

Geconcludeerd wordt dat met de realisatie van 90 parkeerplaatsen voldaan wordt aan de geldende parkeernormen en dat het niet aannemelijk is dat er parkeeroverlast gaat ontstaan.

Voor de Drive-thru worden geen (extra) parkeerplaatsen aangelegd. Bezoekers aan de drive-thru zullen via het parkeerterrein, via het bestelloket en langs de afhaaloketten worden geleid. Nadat de bestelling is afgehaald zullen de betreffende auto's het terrein weer verlaten. Sporadisch zullen mensen op het terrein hun maaltijd in de auto nuttigen. Dit is alleen mogelijk indien er parkeerplaatsen vrij zijn.

Ook voor het parkeren van fietsen is voldoende ruimte gereserveerd. Voor fietsparkeren geldt een norm van 2,5 fietsparkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo. Aangezien in totaal 750 m<sup>2</sup> bvo wordt gerealiseerd, komt de parkeerbehoefte voor fietsen op 19 plaatsen. Het planvoornemen voorziet in de realisatie van minimaal 10 fietsparkeerplaatsen per fastfoodrestaurant. Daarmee wordt voldaan aan de fietsparkeernorm. Binnen het



plangebied is overigens voldoende ruimte aanwezig om, indien noodzakelijk, extra fietsparkeerplaatsen te realiseren.

## **Hoofdstuk 4 Milieuhygiënische en planologische verantwoording**

### **4.1 Bodem**

#### **4.1.1 Beleid en normstelling**

Het landelijk beleid gaat uit van het principe dat de bodem geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. Met andere woorden, de bodemkwaliteit mag geen onaanvaardbaar risico opleveren voor de gebruikers van de bodem. De gewenste functie bepaalt als het ware de gewenste bodemkwaliteit. Voor alle bestemmingen waar een functiewijziging of herinrichting wordt voorzien, dient de bodemkwaliteit door middel van een bodemonderzoek in beeld te worden gebracht.

Wanneer een ontwikkeling geen bestemmingswijziging tot gevolg heeft, hoeft er geen bodemonderzoek in het kader van het bestemmingsplan uitgevoerd te worden; de bodem wordt in dat geval geschikt geacht voor de toegestane functie. Het bodemonderzoek wordt in die gevallen uitgevoerd in het kader van de omgevingsvergunning voor het bouwen.

Voorliggend bestemmingsplan maakt een nieuwe ontwikkeling mogelijk. Er is wel sprake van bestemmingswijzigingen. Bodemonderzoek is in dat kader dus noodzakelijk.

#### **4.1.2 Onderzoek**

In oktober 2020 is een Verkennend bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van de ontwikkellocatie Heistraat - Zoom. Het onderzoeksrapport is opgenomen in [Bijlage 3](#) bij deze toelichting. Op basis van het onderzoek kan het volgende worden geconcludeerd.

Zintuiglijk is plaatselijk in de bovengrond (boringen 01 en 12) een zwakke bijmenging met puin aangetroffen. In de bovengrond van boring 16 is een zwakke bijmenging met baksteen aangetroffen. Zintuiglijk is geen asbest aangetroffen. Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat:

- In de zintuiglijk schone bovengrond een licht verhoogd gehalte aan cadmium is aangetroffen;
- In de zwak puinhoudende bovengrond licht verhoogde gehalten aan PAK en PCB zijn aangetroffen;
- In de ondergrond zijn geen verhoogde gehalten aangetroffen;
- In het grondwater een overschrijding van de streefwaarde wordt aangetroffen aan barium, cadmium en zink en een overschrijding van de interventiewaarde aan nikkel.

De hypothese "Verdacht" ter plaatse van de bovengrond wordt aangenomen op basis van de verhoogde achtergrondwaarden van cadmium, PAK en PCB in de bovengrond en de overschrijding van de streefwaarden aan barium, cadmium, zink en nikkel in het grondwater.

De hypothese "onverdacht niet-lijnvormig" ter plaatse van de ondergrond wordt aangenomen omdat er geen overschrijdingen zijn aangetroffen.

Op basis van de Wet bodembescherming vormen de aangetroffen verhoogde achtergrond- en streefwaarden geen aanleiding voor aanvullend en/of nader onderzoek.

Het verhoogd nikkelgehalte in het grondwater komt in de gemeente Veldhoven vaker voor in matig tot sterk verhoogde concentraties. In de bodemkwaliteitskaart staat dat op basis van de P95, nikkel de enige stof in het grondwater is die de interventiewaarde overschrijdt.

De regionaal verhoogde achtergrondwaarden in het grondwater kunnen sterk variëren in plaats en tijd.

Op basis van de resultaten is de bodemkwaliteit voldoende vastgelegd. De resultaten vormen géén belemmering voor het toekomstige gebruik/ van het terrein.

Het puin dat is aangetroffen hoeft niet verder onderzocht worden, er is eerder al een verkennend asbest in bodemonderzoek uitgevoerd. Dat onderzoek is opgenomen als [Bijlage 4](#) bij deze toelichting. Zowel

zintuiglijk als analytisch is geen asbest aangetoond, er kan worden geconcludeerd dat de bodem niet asbesthoudend is. Nader onderzoek wordt derhalve niet noodzakelijk geacht.

Op basis van de resultaten van een verkennend onderzoek kan de grond niet zonder meer hergebruikt worden op een locatie elders. Dit is afhankelijk van de eisen van de gemeente waar de grond toegepast wordt. Deze eisen staan beschreven in een bodemkwaliteitskaart/bodembeleidsplan. Indien deze afwezig is geldt het generieke bodembeleid en moet een partijkeuring conform de AP04 uitgevoerd worden. Gezien de huidige ontwikkelingen in de wetgeving, met betrekking tot afvoer van grond, dient de grond ook geanalyseerd te worden op de (som) parameter PFAS. Op basis van deze resultaten kan bepaald worden waar de af te voeren grond toegepast kan worden dan wel verwerkt/gereinigd dient te worden. Bij de ontwikkeling van de locatie wordt echter uitgegaan van een gesloten grondbalans. Op basis van dat uitgangspunt is geen partijkeuring noodzakelijk.

#### **4.1.3 Conclusie**

De onderzoeksresultaten leveren geen beperkingen op ten aanzien van het beoogde gebruik. Nader onderzoek is niet noodzakelijk. Uitgangspunt is een gesloten grondbalans. Er hoeft dan ook geen partijkeuring in het kader van PFAS te worden gedaan.

### **4.2 Geluid**

#### **4.2.1 Beleid en normstelling**

Bij een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, waarbij sprake is van de realisatie van een geluidgevoelig object moet worden getoetst aan de Wet geluidhinder. In de Wet geluidhinder is bepaald hoe voor een gebied waar een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt dient te worden omgegaan met geluidhinder als gevolg van wegverkeer, industrie en spoorwegen.

In de Wet geluidhinder (Wgh) is geregeld dat bepaalde wegen, spoorwegen en bedrijven(terreinen) een zone hebben. Bij een ruimtelijke ontwikkeling waarbij sprake is van de ontwikkeling van geluidgevoelige objecten binnen een geluidszone, dient een onderzoek te worden uitgevoerd naar de geluidsbelasting op deze gebouwen of terreinen.

#### **4.2.2 Toetsing planvoornemen**

##### *Wegverkeerslawaai*

De ontwikkeling maakt geen nieuwe geluidgevoelige functies mogelijk. Akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai kan daardoor achterwege worden gelaten.

##### *Industrielawaai*

Het plangebied ligt buiten gezonde industrieterrein en er staat geen windturbine in de buurt. De geluidsnormen uit het Activiteitenbesluit zullen niet worden overschreden.

Het planvoornemen maakt een nieuwe inrichting mogelijk. De afstand tussen de beoogde inrichting en geluidgevoelige objecten zoals woningen is voldoende groot (zie ook paragraaf [4.4.2](#)). Daarnaast voorziet het plan in de realisatie van een scherm om het zicht vanuit de omgeving op de inrichting te beperken. Dit scherm functioneert tevens als geluidscherm om eventuele geluidsoverlast van de inrichting op de omgeving voorhand te beperken. In de regels van dit bestemmingsplan is de realisatie van het geluidscherm ook verplicht gesteld (voorwaardelijke verplichting onder [4.4.2](#) van de regels).

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is desalniettemin onderzocht of de beoogde inrichting, in combinatie met het beoogde geluidscherm, invloed heeft op het akoestische klimaat ter plaatse van geluidgevoelige objecten in de directe omgeving. Het in dat kader uitgevoerde akoestisch onderzoek inrichtingslawaai is opgenomen in [Bijlage 5](#) bij deze toelichting. Uit het onderzoek blijkt dat dit aspect geen belemmering vormt voor het planvoornemen. In paragraaf [4.4 Bedrijven en milieuzonering](#) wordt nader op het onderzoek ingegaan.

##### *Spoorweglawaai*

Het plangebied ligt op ruim 3,17 kilometer van de spoorlijn tussen Eindhoven en Boxtel. Het plangebied is

dan ook niet gelegen binnen de geluidzone van de spoorlijn. Het aspect railverkeerslawaai is dan ook niet aan de orde op onderhavig plan.

#### *Luchtvaartlawaai*

Het plangebied ligt op hemelsbreed circa 3,4 km van de luchthaven Eindhoven. Dit is een militair vliegveld met medegebruik door de burgerluchtvaart (Eindhoven Airport). Vanaf 1 november 2009 geldt de Wet luchtvaart. Deze wet omvat een nieuw stelsel van besluitvorming en normen voor alle luchthavens, met uitzondering van Schiphol. Conform de systematiek van deze wet is voor luchthaven Eindhoven één luchthavenbesluit vastgesteld met een militaire geluidsruimte voor militair vliegverkeer en een burgergeluidsruimte voor het commercieel burgermedegebruik. Het luchthavenbesluit is op 26 september 2014 vastgesteld. Met dit besluit is de 35Ke-geluidszone rond de luchthaven vastgelegd als grens van de geluidsbelasting van het gezamenlijke militaire en civiele vliegverkeer. Het plangebied ligt niet binnen deze vastgestelde geluidszone (35Ke-contouren). Deze geluidszone werkt daarom niet belemmerend voor onderhavig plangebied.

### **4.2.3 Conclusie**

De aspecten inrichtingslawaai, (spoor)weg- en luchtvaartlawaai vormen geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling. Gesteld kan worden dat een goed akoestisch woon- en leefklimaat is gewaarborgd.

## **4.3 Luchtkwaliteit**

### **4.3.1 Beleid en normstelling**

Hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer bevat de regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit. Daarin zijn luchtkwaliteitseisen opgenomen voor diverse verontreinigende stoffen, waaronder stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>). In artikel 5.16 van de Wet milieubeheer is vastgelegd in welke gevallen de luchtkwaliteitseisen geen belemmering vormen voor een nieuwe ontwikkeling. Dit is het geval wanneer:

- een ontwikkeling niet leidt tot overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit
- ten gevolge van een ontwikkeling de concentraties van de betreffende stoffen verbeteren of ten minste gelijk blijven
- een ontwikkeling niet in betekende mate bijdraagt aan de concentraties van desbetreffende stoffen in de buitenlucht
- een ontwikkeling past binnen een vastgesteld programma (zoals het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit)

De uitwerking van het begrip 'niet in betekende mate' staat in het 'Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de 'Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)'. In de Regeling zijn categorieën van gevallen benoemd die in ieder geval als 'niet in betekende mate' worden aangemerkt en waarvoor toetsing aan de grenswaarden dus zonder meer achterwege kan blijven. Er is volgens deze regeling geen onderzoek nodig voor 'woningbouwlocaties, indien een dergelijke locatie, in geval van één ontsluitingsweg, netto niet meer dan 1.500 nieuwe woningen omvat, dan wel, in geval van twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeerverdeling, netto niet meer dan 3.000 woningen omvat'.

#### *Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)*

Het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) is gericht op mensen die verhoogd gevoelig zijn voor fijn stof (PM<sub>10</sub>) en stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>). In het besluit is geregeld dat wanneer een gevoelige bestemming binnen een onderzoekszone van een rijks- of provinciale weg wordt gevestigd of uitgebreid, een luchtkwaliteitsonderzoek nodig is. Gevoelige bestemmingen zijn functies waarbinnen kinderen, ouderen en zieken verblijven, zoals scholen, kinderdagverblijven, en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Een woning of ziekenhuis is geen gevoelige bestemming conform het besluit. De onderzoekszone van een rijksweg betreft 300 meter aan beide zijden van de weg, gemeten vanaf de rand van de weg. Voor een provinciale weg geldt hetzelfde, maar dan een zone van 50 meter.

#### *Goede ruimtelijke ordening*

Naast toetsing aan de 'Wet luchtkwaliteit' en het 'Besluit gevoelige bestemmingen' dient altijd te worden onderzocht of sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Het principe van een 'goede ruimtelijke

ordering' blijft naast toetsing aan de 'Wet luchtkwaliteit' en het 'Besluit gevoelige bestemmingen' onverkort gelden. De Wet ruimtelijke ordening (Wro), art. 3.1, schrijft voor dat een bestemmingsplan moet voldoen aan de criteria voor goede ruimtelijke ordening. Die verplichting heeft in dit verband betrekking op situaties waarop het Besluit gevoelige bestemmingen niet ziet, maar die vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening onwenselijk zijn, bijvoorbeeld de bouw van woningen langs een snelweg, of de bouw van een school langs een drukke binnenstedelijke weg. In het algemeen is het verstandig om terughoudend te zijn met de vestiging van gevoelige bestemmingen nabij drukke (snel)wegen. De Gezondheidsraad concludeert niet voor niets dat ook bij concentraties beneden de grenswaarden gezondheidsschade kan optreden.

#### 4.3.2 Toetsing planvoornemen

Er wordt met dit bestemmingsplan geen nieuwe gevoelige bestemming conform het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteit) mogelijk gemaakt. Daarnaast valt het project in de categorie “niet in betekenende mate”.

Door de beoogde ontwikkeling is er sprake van een toename van verkeer van 1.260 mvt/etmaal (worst-case: weekenddaggemiddelde, zie ook paragraaf 4.10). In de NIBM-tool (versie 27-03-2020) is 2021 als jaar van planrealisatie aangehouden. Uit de berekening blijkt dat deze verkeerstoename zorgt voor een toename van het gehalte stikstof in de lucht van 1.09 µg /m<sup>3</sup> en van fijnstof van 0,31 µg /m<sup>3</sup> (figuur 4.1). Beide toenames zijn onder 1,2 µg /m<sup>3</sup>.

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

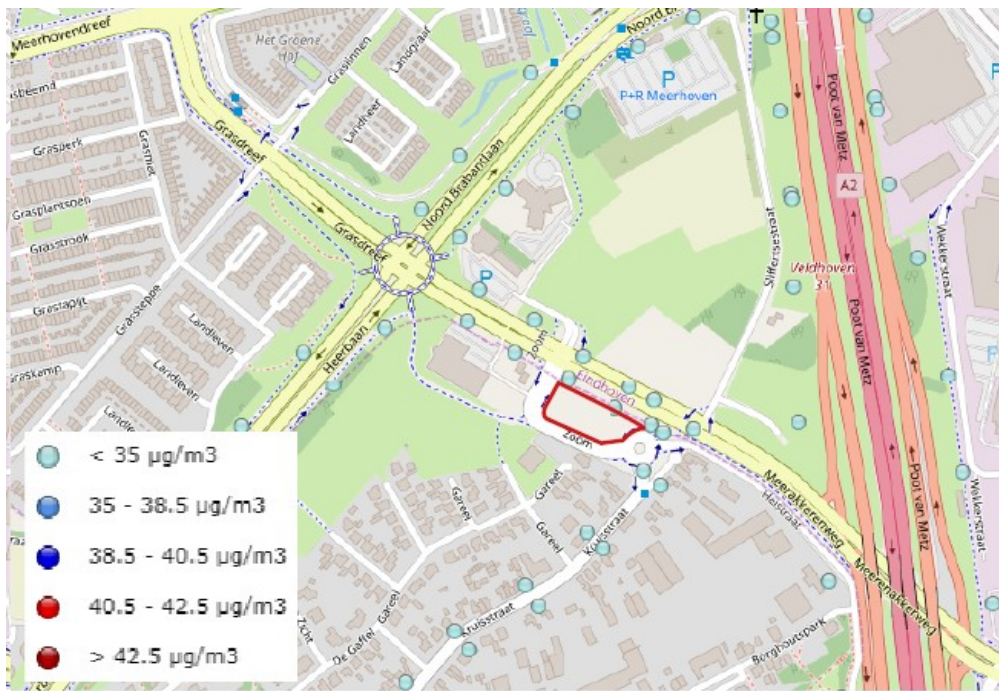
Jaar van planrealisatie	2021
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	1260
Aandeel vrachtverkeer	2,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>	1,09
PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup>	0,21
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m <sup>3</sup>	1,2
<b>Conclusie</b>	
<b>De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig</b>	

Figuur 4.1: ingevulde NIBM-tool (bron: infomil, d.d. 1 september 2020)

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt inzicht gegeven in de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied. Met behulp van de Monitoringstool (www.nsl-monitoring.nl) die behoort bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) kan inzicht worden gegeven in de luchtkwaliteit langs maatgevende wegen. Uit de Monitoringstool (figuur 4.2) blijkt het volgende:

- in 2020 wordt langs de Meerakkerenweg, Kruisstraat, Noord Brabantlaan en Heerbaan (als maatgevende ontsluitende wegen in de omgeving van het plangebied) ruimschoots voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarde voor NO<sub>2</sub>: de concentratie langs de wegen bedraagt minder dan 35 µg/m<sup>3</sup> ;
- ook wordt in 2020 ruimschoots voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarden voor PM<sub>10</sub> (de concentratie langs de weg bedraagt minder dan 35 µg/m<sup>3</sup>). Ook bedraagt het aantal overschrijdingsdagen van de grenswaarde voor het 24 uursgemiddelde voor fijn stof (ruimschoots) minder dan 35.
- eveneens wordt in 2020 ruimschoots voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarde voor PM<sub>2,5</sub> (de concentratie bedraagt minder dan 20 µg/m<sup>3</sup>).





Figuur 4.2: Uitsnede NSL-monitoringstool met aanduiding plangebied. (Bron: Rijksoverheid, d.d. 1 september 2020)

### 4.3.3 Conclusie

Als gevolg van de ontwikkeling zal de luchtkwaliteit van de omgeving niet onevenredig verslechteren. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor onderhavig plan.

## 4.4 Bedrijven en milieuzonering

### 4.4.1 Beleid en normstelling

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient tussen kwetsbare of gevoelige objecten, zoals een woning, en bepaalde functies en bedrijven voldoende afstand te worden gehouden. Deze afstand is enerzijds nodig om het woon- en leefklimaat ter plaatse van het gevoelige object niet aan te tasten, anderzijds is deze afstand nodig om het bedrijf of de functie niet te beperken in de betreffende (bedrijfs)activiteiten. Als uitgangspunt worden de richtafstanden uit publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (2009) van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) genomen. In de VNG-publicatie is voor de aspecten geur, stof, geluid en gevaar een richtafstand gegeven, waarbij de grootste richtafstand leidend is.

De VNG maakt onderscheid tussen de omgevingstypen 'Rustige woonwijk / rustig buitengebied' en 'Gemengd gebied'. Bij het eerste type is duidelijk sprake van functiescheiding. Bij het tweede is sprake van functiemenging en komen direct naast woningen ook andere functies voor zoals winkels, horeca en (kleine) bedrijven. Volgens de VNG-publicatie behoren gebieden, die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen, eveneens tot omgevingstype gemengd gebied. Hier kan de hogere milieubelasting voor geluid de toepassing van kleinere richtafstanden rechtvaardigen. Geluid is voor de te hanteren afstand van milieubelastende activiteiten veelal bepalend.

In de VNG-publicatie is aangegeven dat wanneer er sprake is van een 'gemengd gebied', de richtafstand met één afstandsstap mag worden verminderd. Dat wil zeggen dat een oorspronkelijke richtafstand van 30 meter wordt verminderd naar 10 meter en een oorspronkelijke richtafstand van 10 meter wordt verminderd naar 0 meter.

### 4.4.2 Toetsing planvoornemen

In de beoogde situatie wordt een KFC en een Domino's gerealiseerd. Hiermee worden milieuhinderlijke functies opgericht en moet worden getoetst aan de richtafstanden zoals vermeld in de VNG-brochure. Het

plangebied wordt omgeven door (hoofd)wegen en er zijn diverse bedrijven aanwezig, waardoor de omgeving getypeerd kan worden als 'gemengd gebied'.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een onderzoek naar inrichtingslawaai uitgevoerd. Het onderzoeksrapport is opgenomen als [Bijlage 5](#) bij deze toelichting.

Als hulpmiddel voor de inpassing van bedrijvigheid in haar fysieke omgeving of van gevoelige functies nabij bedrijven, heeft de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) een indicatieve bedrijvenlijst opgesteld. Deze bedrijvenlijst geeft richtafstanden, gebaseerd op de omgevingskwaliteit zoals die wordt nagestreefd in een 'rustige woonwijk'. Conform deze VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering', editie 2009 (verder: VNG-uitgave) geldt voor dergelijke bedrijven (restaurants, cafetaria's, snackbars e.d.) een richtafstand van 10 meter behorende bij milieucategorie 1. Deze afstand heeft betrekking op het aspect geluid en het omgevingstype 'rustige woonwijk'.

Een KFC en Domino's Pizza met bijbehorende parkeerplaats en zogenaamde "drive-thru's" zijn qua activiteiten en milieueffecten echter het meest te vergelijken met een autoparkeerterrein (milieucategorie 2). Bij deze milieucategorie dient een richtafstand van 30 meter gehanteerd te worden tussen de grens van de nieuwe functies en de uiterste grens van de gevel van een woning die volgens het bestemmingsplan of via vergunningvrij bouwen mogelijk is. Het aspect geluid is hierbij de bepalende afstand.

Zoals eerder aangegeven kan de omgeving van het plangebied echter aangemerkt worden als gebiedstype 'gemengd gebied' waardoor de richtafstand met een afstandsstap kan worden verlaagd, resulterend in een richtafstand van 10 meter. Aan deze richtafstand wordt voldaan. De dichtstbijzijnde woning, Gareel 30, is namelijk op circa 18 meter afstand gelegen. Uit oogpunt van zorgvuldigheid is het akoestisch onderzoek, in het kader van een goede ruimtelijke ordening, echter alsnog uitgevoerd om aan te tonen dat ter plaatse van de omliggende woningen een akoestisch goed woon- en leefklimaat is gewaarborgd. Tevens is een doorkijk gemaakt of voldaan kan worden aan de geluideisen van het Activiteitenbesluit.

In voorliggend onderzoek is de totale geluiduitstraling bepaald ten gevolge van de geluidrelevante werkzaamheden en activiteiten op het inrichtingssterrein. Tevens is indirecte hinder vanwege het verkeer van en naar de inrichting beschouwd. Uit het onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- De beschouwde situatie voldoet aan het BBT-principe daar er redelijkerwijs geen aanvullende maatregelen te treffen zijn om de geluidbelasting in de omgeving verder terug te dringen.
- Met betrekking tot het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau (L<sub>Ar,LT</sub>) op de gevels van de omliggende woningen kan worden gesteld dat wordt voldaan aan de geluidgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde behorende bij stap 2 van het stappenplan uit de VNG-uitgave.
- Met betrekking tot de maximale geluidniveaus (L<sub>Amax</sub>) op de gevels van de omliggende woningen kan worden gesteld dat wordt voldaan aan de geluidgrenswaarde van 70 dB(A) etmaalwaarde behorende bij stap 2 van voornoemd stappenplan.
- Aangezien aan de geluidnormen van stap 2 van het stappenplan uit de VNG-uitgave wordt voldaan, wordt automatisch ook voldaan aan de geluidnormen van het Activiteitenbesluit.
- Met betrekking tot indirecte hinder van het verkeer van en naar beide inrichtingen kan worden gesteld dat wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde.

In het rapport zijn de geluidniveaus tijdens de representatieve bedrijfssituatie berekend en getoetst aan de gestelde geluideisen. Uit het vorenstaande blijkt dat er voor wat betreft het aspect geluid geen bezwaren zijn de beoogde juridisch-planologische procedure door te voeren.

#### **4.4.3 Conclusie**

In het akoestisch onderzoek inrichtingslawaai zijn de geluidniveaus tijdens de representatieve bedrijfssituatie berekend en getoetst aan de gestelde geluideisen. Uit het vorenstaande blijkt dat er voor wat betreft het aspect geluid geen bezwaren zijn de beoogde juridisch-planologische procedure door te voeren.

### **4.5 Externe veiligheid**

#### **4.5.1 Beleid en normstelling**

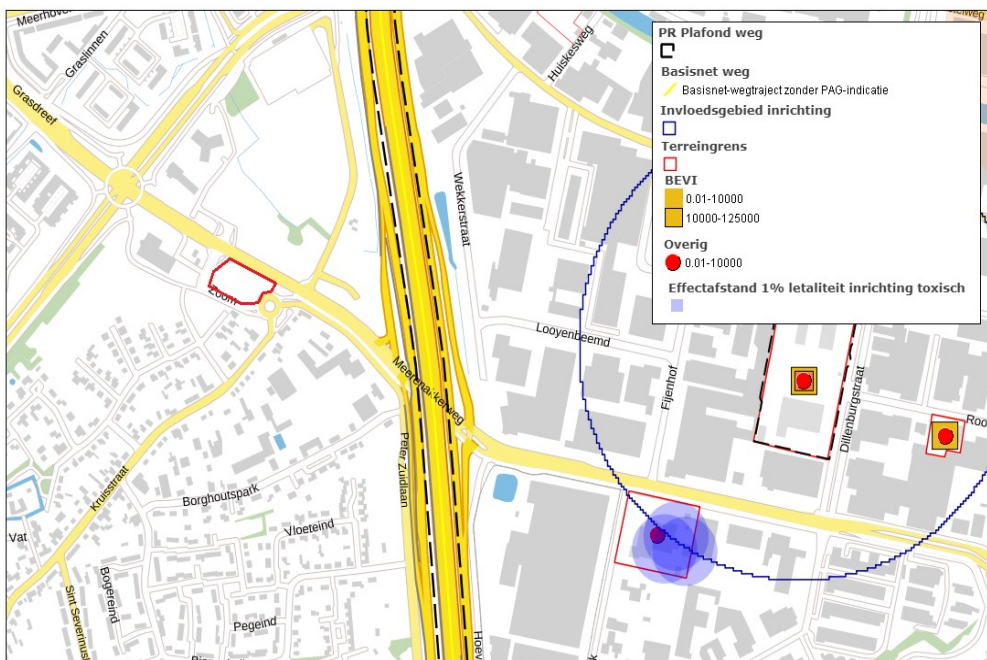
Externe veiligheid betreft het risico dat aan bepaalde activiteiten is verbonden voor niet bij de activiteit betrokken personen. Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het beheersen van risicovolle

bedrijfsactiviteiten en van risicovol transport. Het gaat daarbij om de bescherming van individuele burgers en groepen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen. Het veiligheidsbeleid in Nederland is gebaseerd op een tweetal begrippen, het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR):

- Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat één persoon, die onafgebroken en onbeschermd op een plaats langs een transportroute of nabij een inrichting verblijft, komt te overlijden als gevolg van een incident met het vervoer, de opslag en/of de handeling van gevaarlijke stoffen. Daarbij is de omvang van het risico een functie van de afstand waarbij geldt: hoe groter de afstand, des te kleiner het risico. De risico's worden weergegeven in PR risicocontouren.
- Het groepsrisico is de kans per jaar dat een groep van 10 of meer personen in de omgeving van een transportroute of een inrichting voor handelingen met gevaarlijke stoffen in één keer het (dodelijk) slachtoffer wordt van een ongeval. In tegenstelling tot het plaatsgebonden risico geldt voor het groepsrisico geen grenswaarde maar een oriëntatiewaarde. Deze oriëntatiewaarde kan gezien worden als een streefwaarde en heeft geen juridische status. Het overschrijden van de oriëntatiewaarde is mogelijk mits dit in de besluitvorming door het bevoegd gezag wordt gemotiveerd.

Risicobronnen kunnen worden onderscheiden in risicovolle inrichtingen (waaronder lpg-tankstations), vervoer van gevaarlijke stoffen en buisleidingen. Om voldoende ruimte te scheppen tussen een risicobron en personen of objecten die risico lopen (kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten) moeten vaak afstanden in acht worden genomen. Ook ontwikkelingsmogelijkheden die ingrijpen in de personendichtheid kunnen om onderzoek vragen. Het beoordelingskader voor risicovolle inrichtingen wordt gevormd door het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen geldt het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt), waarin de Basisnetten voor weg, spoor en water zijn vastgelegd. Voor buisleidingen geldt het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

#### 4.5.2 Toetsing planvoornemen



Figuur 4.3 Uitsnede professionele risicokaart met plangebied rood omkaderd

Overeenkomstig de professionele risicokaart waarin relevante risicobronnen getoond worden, zijn er in de omgeving van het plangebied geen risicovolle inrichtingen te vinden met een externe werking (figuur 4.3). Ook vindt er geen transport van gevaarlijke stoffen plaats via het spoor, het water of door buisleidingen.

Het naastgelegen tankstation verkoopt inmiddels geen LPG meer en deze mogelijkheid is planologisch ook wegbestemd waardoor er geen hindercontour meer aanwezig is. De inrichting is tevens niet meer op de risicokaart weergegeven.

Wel bevindt zich de A2 ten oosten van het plangebied op een afstand van circa 272 meter. Het plangebied valt in het invloedsgebied van de A2 welke meer dan 4 kilometer bedraagt. Omdat de beoogde ontwikkeling

voor het wegtraject op meer dan 200 meter afstand ligt, hoeven volgens het Basisnet in principe geen beperkingen te worden gesteld aan het ruimtegebruik ter plaatse van het plangebied. Desalniettemin is vanwege de ligging binnen het invloedsgebied een beknopte verantwoording noodzakelijk.

#### **4.5.3 Beknopte verantwoording**

##### *Bestrijdbaarheid en bereikbaarheid*

Zowel voor de bereikbaarheid en bestrijdbaarheid van 'dagelijkse incidenten', zoals brand of wateroverlast, als voor calamiteiten op het gebied van externe veiligheid, is het van belang dat de bereikbaarheid voor de hulpdiensten en bluswatervoorzieningen voldoende geborgd zijn.

De bestrijdbaarheid is afhankelijk van de inzetbaarheid van hulpverleningsdiensten. De brandweer moet in staat zijn om hun taken goed uit te kunnen voeren om daarmee verdere escalatie van een incident te voorkomen. Hierbij kan gedacht worden aan het voldoende / adequaat aanwezig zijn van aanvalswegen en bluswatervoorzieningen. Tevens speelt een snelle alarmering ten allen tijde een belangrijke rol. Het plangebied is bereikbaar via de aanliggende gebiedsontsluitingswegen. Er kan via meerdere aanvalswegen een mogelijke brand geblust worden. Ook kunnen de aanwezige personen op deze manier via meerdere wegen van de bron af vluchten. Het gedegen wegennetwerk komt de bestrijdbaarheid ten goede. De opkomsttijd is minder dan 12 minuten. Hiermee wordt voldaan aan de norm gesteld in het dekkings- en spreidingplan van de Veiligheidsregio. Voor industriefuncties is de opkomsttijd 12 minuten. Op korte afstand zijn bluswaterpunten, hydranten van 60 m<sup>3</sup>/h aanwezig. Een goede afstemming met de bluswateradviseur van de brandweer is noodzakelijk om er zorg voor te dragen dat wordt voldaan aan een bluswaterpunt bijvoorbeeld geboorde put van 120 m<sup>3</sup>/h.

##### *Zelfredzaamheid*

Ter plaatse van het plangebied wordt een nieuwe bedrijfslocatie mogelijk gemaakt. De aanwezige werkzame personen zullen over het algemeen dan ook zelfredzaam zijn. Als gevolg van een incident met toxische stoffen geldt dat een toxische wolk zich snel kan ontwikkelen en verplaatsen. Dit effect is vaak niet zichtbaar. De zelfredzaamheid kan worden verbeterd door extra bouwkundige en organisatorische maatregelen te treffen:

- Voor toxische scenario's is het nieuwe gebouw een uitstekende schuilplaats mits tijdig de ventilatiesystemen worden afgezet en de ramen en deuren worden gesloten. Bij het brandpaneel dient een hoofdschakelaar te zitten om de mechanische ventilatie uit te kunnen zetten.
- De luchtdichtheidseisen van het Bouwbesluit maken het mogelijk de schuilplaats ca. 4 uur te gebruiken.
- Een goede interne noodprocedure op te laten stellen en de beide scenario's zoals genoemd jaarlijks te beoefenen.

#### **4.5.4 Conclusie**

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor onderhavig plan.

### **4.6 Geur**

#### **4.6.1 Beleid en normstelling**

De Wet geurhinder en veehouderij betreft een wet waarmee de nationale regels inzake geurhinder te opzichte van de tot de veehouderijen behorende dierenverblijven vastgesteld zijn. De Wet geurhinder en veehouderij heeft tot doel het beschermen van mens en milieu tegen de negatieve effecten van de geurbelasting, onder andere als gevolg van emissies door bedrijven. Met de in de Wet geurhinder en veehouderij opgenomen grenswaarden moet rekening gehouden worden bij beslissingen in het kader van de Wet milieubeheer. Nieuwe knelpunten moeten worden voorkomen.

In de Wet geurhinder en veehouderij zijn grenswaarden opgenomen voor de geurbelasting die een veehouderijbedrijf op en geurgevoelig object (bijvoorbeeld een woning) mag veroorzaken. Tevens gelden volgens de wet minimale afstanden tot woningen van derden. De grenswaarden worden weergegeven in odour units per vierkante meter lucht (ouE/m<sup>3</sup>). Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen de ligging



van een veehouderijbedrijf binnen of buiten de concentratiegebieden en de ligging van de veehouderijbedrijven binnen of buiten de bebouwde kom.

De gemeente Veldhoven heeft de 'Verordening geurhinder en veehouderij gemeente Veldhoven' vastgesteld. Deze verordening is op 20 mei 2008 in werking getreden. De gemeente Veldhoven heeft in de bijbehorende 'Gebiedsvisie t.b.v. de verordening geurhinder en veehouderij' voor de bebouwde kom een streefwaarde voor de achtergrondbelasting opgenomen van 10 ouE/m<sup>3</sup>. Dit leefklimaat kan als redelijk goed worden bestempeld. De gemeentelijke geurverordening stelt geen afwijkende geurnorm voor de voorgrondbelasting. Derhalve geldt ter plaatse een geurnorm van 3 ouE/m<sup>3</sup> voor de voorgrondbelasting.

#### **4.6.2 Toetsing en conclusie**

De ontwikkeling vindt plaats in stedelijk gebied. In de kernen van Veldhoven en Eindhoven bevinden zich geen intensieve veehouderijen. In de omtrek van tenminste 4 kilometer rond het plangebied is derhalve geen veehouderij gelegen.

Zoals in paragraaf [4.4 Bedrijven en milieuzonering](#) al is aangegeven, zijn een KFC en Domino's Pizza met bijbehorende parkeerplaats en zogenaamde "drive-thru's" qua activiteiten en milieueffecten het meest te vergelijken met een autoparkeerterrein (milieucategorie 2). Bij deze milieucategorie dient een richtafstand van 30 meter gehanteerd te worden tussen de grens van de nieuwe functies en de uiterste grens van de gevel van een woning die volgens het bestemmingsplan of via vergunningvrij bouwen mogelijk is. Het aspect geluid is hierbij de bepalende afstand, niet het aspect geur.

Zoals eerder aangegeven kan de omgeving van het plangebied echter aangemerkt worden als gebiedstype 'gemengd gebied' waardoor de richtafstand met een afstandsstap kan worden verlaagd, resulterend in een richtafstand van 10 meter. De dichtstbijzijnde woning is gelegen op een afstand van circa 18 meter. Uitgesloten kan worden dat de geurbelasting op de woning als gevolg van de ontwikkeling groter wordt.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect geurhinder geen belemmering vormt ten aanzien van de beoogde herontwikkeling van het plangebied.

### **4.7 Archeologie en cultuurhistorie**

#### **4.7.1 Archeologie**

Gemeenten zijn verantwoordelijk voor het archeologisch erfgoed. In de toelichting van een bestemmingsplan moet een archeologieparagraaf worden opgenomen en op de verbeelding moeten archeologische waarden en verwachtingen worden opgenomen die beschermd worden in de regels.

Ter plaatse van het plangebied zijn in het verleden reeds archeologische onderzoeken uitgevoerd. Op basis van de onderzoeksresultaten uit het laatste onderzoek in 2011, een proefsleuvenonderzoek ([Bijlage 6](#)), heeft ArchAeO geconcludeerd dat de kans op het aantreffen van behoudenswaardige archeologische resten als laag kan worden ingeschat.

De gemeente heeft daarop in 2013 een selectiebesluit genomen ([Bijlage 7](#)) waarmee het terrein voor wat betreft archeologie wordt vrijgegeven.

Het selectiebesluit is op de archeologische beleidsadvieskaart uit 2014 overgenomen als categorie Waarde-Archeologie 7 (gebied zonder een archeologische verwachting of archeologisch vrijgegeven). Hiervoor geldt dat vanuit beleidsmatig oogpunt archeologisch (voor)onderzoek derhalve niet verplicht is.

Al met al betekent een lage archeologische verwachting evenwel niet dat bij de graafwerkzaamheden geen archeologische resten aan het licht kunnen komen. Deze dienen dan terstond te worden gemeld bij de gemeente Veldhoven (Ew art. 5.10). Er zal dan na overleg met initiatiefnemer bekeken worden hoe met deze toevalsvondst dient te worden omgegaan.

#### **4.7.2 Cultuurhistorie**

Nationaal staat het cultuurhistorisch beleid in het teken van het behoud en het beheer van de cultuurhistorische waarden. Op gelijke voet staat het streven naar het gebruik van het cultuurhistorisch erfgoed als inspiratiebron voor de ruimtelijke inrichting. Dit beleid geldt voor alle cultuurhistorische

waarden, dat wil zeggen voor zowel archeologische als voor historisch-geografische en historisch bouwkundige waarden.

Cultuurhistorische waarden kunnen betrekking hebben op bebouwde cultuurhistorie (monumenten), cultuurhistorische landschappen en archeologische waarden van een gebied.

Op basis van de Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW 2010, herziening 2016) wordt geconcludeerd dat binnen of in de nabijheid van het plangebied geen cultuurhistorische waarden of elementen aanwezig zijn.

#### *Conclusie met betrekking tot het plangebied*

Het plangebied is onbebouwd en wordt niet gekenmerkt door landschappelijke waarden. Er zijn geen cultuurhistorisch waardevolle objecten aanwezig.

## **4.8 Water**

Doel van de waterparagraaf is de component water in een zo vroeg mogelijk stadium te adresseren in het besluitvormingsproces van ruimtelijke plannen. De paragraaf beschrijft de actuele waterhuishouding in het plangebied. Daarnaast wordt, binnen de gestelde randvoorwaarden van het bestemmingsplan, vastgelegd aan welke watereisen de ontwikkeling moet voldoen. Ruimtelijke plannen worden onder meer getoetst aan "hydrologisch neutraal" ontwikkelen conform landelijk en lokaal waterbeleid. Met deze waterparagraaf wordt voldaan aan het bepaalde in artikel 3.1.6, lid 1, onder c van het Besluit ruimtelijke ordening.

In [Bijlage 8](#) is een afzonderlijk document met de waterparagraaf opgenomen. Daarin wordt ingegaan op het waterrelevant beleid, de huidige situatie en de beoogde toekomstige situatie en de daarbijbehorende wateropgave.

Geconcludeerd wordt dat er voldoende ruimte binnen het plangebied is om 241 m<sup>3</sup> waterberging te realiseren. In de regels van dit bestemmingsplan is de realisatie van 241 m<sup>3</sup> waterberging als voorwaardelijke verplichting opgenomen. Daarmee is dit aspect dus geborgd.

In een later stadium zal de waterbergende voorziening nader worden gedetailleerd waarbij aandacht besteed dient te worden aan onderstaande aspecten:

- Voorkomen van vervuiling van de voorziening
- Reinigbaarheid van de voorziening
- Dekking boven waterberging (in verband met verkeersbelasting)
- Diepte, oppervlakte en inhoud waterberging
- Noodoverstort (via bestaande leiding naar wadi rotonde)
- Leegloopvoorziening (op wadi of hemelwaterriool en eventueel via infiltratie)

Geconcludeerd wordt dat het aspect waterhuishouding géén belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan. Er is in voldoende mate en naar tevredenheid van betrokken partijen gecompenseerd en/of rekening gehouden met belangen.

## **4.9 Flora en fauna**

### **4.9.1 Beleid en normstelling**

Met de Wnb zijn alle bepalingen met betrekking tot de bescherming van natuurgebieden en dier- en plantensoorten samengebracht in één wet. De Wnb implementeert diverse Europeesrechtelijke regelgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving.

#### Gebiedsbescherming

De Wnb kent diverse soorten natuurgebieden, te weten:

- Natura-2000 gebieden;
- Natuurnetwerk Nederland (NNN).

#### *Natura-2000 gebieden*

De Minister van Economische Zaken (EZ) wijst gebieden aan die deel uitmaken van het Europese netwerk van natuurgebieden: Natura 2000. Een dergelijk besluit bevat de instandhoudingsdoelstellingen voor de

leefgebieden van vogelsoorten (Vogelrichtlijn) en de instandhoudingsdoelstellingen voor de natuurlijke habitats en habitats van soorten (Habitatrichtlijn).

Een bestemmingsplan dat afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, kan uitsluitend vastgesteld worden indien uit een passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan, onderscheidenlijk het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. Indien deze zekerheid niet is verkregen, kan het plan worden vastgesteld, indien wordt voldaan aan de volgende drie voorwaarden:

- alternatieve oplossingen zijn niet voor handen;
- het plan is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en
- de nodige compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Natura 2000-netwerk bewaard blijft.

De bescherming van deze gebieden heeft externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden verstoring kunnen veroorzaken en moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

#### *Natuurnetwerk Nederland (NNN)*

Gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) worden aangewezen in de provinciale verordening. Voor dit soort gebieden geldt het 'nee, tenzij' principe, wat inhoudt dat binnen deze gebieden in beginsel geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogen plaatsvinden.

#### Soortenbescherming

In de Wnb wordt een onderscheid gemaakt tussen soorten die worden beschermd in de Vogelrichtlijn, soorten die worden beschermd in de Habitatrichtlijn en de bescherming van overige soorten. De provincie kan ontheffing verlenen van de verboden voor overige soorten.

In de provincie Noord-Brabant wordt voor een aantal soorten vrijstelling verleend in het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden. Het betreft onder andere aardmuis, bastaardkikker, bosmuis, bruine kikker, dwergmuis, dwergspitsmuis, egel, gewone bosspitsmuis, gewone pad, haas, huisspitsmuis, kleine watersalamander, konijn, meerkikker, ree, rosse woelmuis, veldmuis, vos en woelrat.

#### *Zorgplicht*

Voor alle soorten geldt de algemene zorgplicht (artikel 1.11 Wnb). Deze zorgplicht houdt kort gezegd in dat een ieder die weet dat zijn handelen of nalaten negatieve gevolgen zal hebben voor flora en fauna, verplicht is dit handelen achterwege te laten of maatregelen te nemen die de negatieve gevolgen kunnen voorkomen, beperken of ongedaan maken. Zo dient het plangebied tijdig onaantrekkelijk gemaakt te worden als leefgebied voor de kwetsbare soorten die mogelijk in het plangebied kunnen voorkomen en dienen de werkzaamheden bij voorkeur plaats te vinden buiten kwetsbare perioden van deze soortengroepen. Als tijdens de sloop-, bouw- en aanlegwerkzaamheden beschermde soorten worden aangetroffen, moeten dusdanige maatregelen worden genomen dat de schade aan deze soorten zo veel mogelijk wordt beperkt.

### **4.9.2 Toetsing planvoornemen**

#### Gebiedsbescherming

In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar mogelijke toename van stikstofdepositie als gevolg van de realisatie en het gebruik van het horeca terrein. De beoogde locatie ligt op circa 5,74 kilometer afstand van stikstofgevoelig Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux. Vermesting en verzuring als gevolg van stikstofdepositie zijn niet op voorhand uit te sluiten. Met het programma AERIUS Calculator (2019A) is een berekening uitgevoerd om de gevolgen voor de stikstofdepositie binnen Natura 2000 in beeld te brengen en te toetsen of de eventuele toename past binnen de eisen die gelden op grond van de Wet natuurbescherming. De berekeningen voor de aanleg- en gebruiksfase zijn opgenomen in de memo die als [Bijlage 9](#) bij deze toelichting is opgenomen.

Op basis van de berekeningen blijkt dat zowel in de aanleg- als gebruiksfase geen sprake is van een stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/jr. Er is geen sprake van een toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebied. Een significant negatief effect als gevolg van stikstofemissie is derhalve uitgesloten.

Het plangebied zelf vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000. Het plangebied maakt ook geen deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Het dichtstbijzijnde EHS-gebied ligt op grote afstand van het plangebied (ca. 1 km) en wordt niet beïnvloed door de beoogde ontwikkeling. Vanwege de grote afstand is ook hier geen sprake van negatieve effecten.

#### Soortbescherming

In oktober 2020 is een quickscan ecologie uitgevoerd ([Bijlage 10](#)). De resultaten van de quickscan zijn hieronder samengevat.

#### *Grondgebonden zoogdieren*

Het plangebied is gezien het geringe oppervlak en beperkt aanwezige beschutting alleen geschikt 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 in het kader van de voorgenomen maatregelen. 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.

#### *Vleermuizen*

Essentiële foerageergebieden of vliegroutes van vleermuizen zijn beschermd onder de Wet natuurbescherming als deze noodzakelijk zijn voor het functioneren van voortplantings- of rustplaatsen van vleermuizen. Het plangebied is echter te klein en te open om van wezenlijk belang te zijn als foerageergebied. Het maakt hoogstens een (zeer) marginaal onderdeel uit van een veel groter geheel. Het gebied is ook te klein om als wezenlijk onderdeel van een vaste vliegroute te fungeren. Ook zijn er geen lijnvormige elementen van voldoende omvang aanwezig binnen of aansluitend op het plangebied. Essentiële vliegroutes zijn dan ook niet te verwachten.

Binnen het onderzoeksgebied zijn enkele kleine bomen aanwezig. Deze bevatten geen voor vleermuizen geschikte holtes en scheuren. Verblijfplaatsen in bomen zijn dan ook niet te verwachten. Nader onderzoek naar vleermuizen is niet nodig.

#### *Vogels*

Binnen het onderzoeksgebied zijn waarschijnlijk geen (potentiële) broedlocaties aanwezig. De beperkt aanwezige bomen zijn te klein en liggen op zeer korte afstand van de zeer intensief gebruikte Heistraat. Het grasland is verder te klein en biedt onvoldoende beschutting om geschikt te zijn als nestlocatie. Bovendien zijn er zelfs voor de minst kritische grondbroedende soorten te veel versturende invloeden. Nader onderzoek of een ontheffingsaanvraag is niet nodig. Om elke mogelijk effect te voorkomen is het noodzakelijk dat het opgaand groen buiten de broedperiode wordt verwijderd.

#### *Planten, reptielen, amfibieën, vissen en ongewervelden*

Het plangebied, en overigens ook de omgeving daarvan, is in zijn geheel niet geschikt voor beschermde planten, reptielen, amfibieën, vissen en ongewervelden. Vanwege het ontbreken van oppervlaktewater, het geringe oppervlak en het ontbreken van geschikt habitat in het plangebied en de directe omgeving ervan is de aanwezigheid van deze soorten met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid uit te sluiten. Derhalve is aanvullend onderzoek of een ontheffingsaanvraag niet nodig.

#### Conclusie en aanbevelingen

Nader onderzoek is niet nodig aangezien geschikt habitat voor deze soorten binnen en in de omgeving van het plangebied ontbreekt. Om elke mogelijk effect te voorkomen is het noodzakelijk dat het opgaand groen buiten de broedperiode wordt verwijderd.

## **4.10 Verkeer en parkeren**

### **4.10.1 Verkeer**

Het plangebied wordt ontsloten via de rotonde die de straten Zoom, Kruisstraat en de Peter Zuidlaan aan elkaar verbindt. De noordelijke afslag is in de bestaande situatie reeds aangelegd maar is nog niet in gebruik



(zie figuur 4.3).



Figuur 4.3: Huidige noordelijke afslag rotonde (bron: Google streetview)

Deze afslag zal dus worden gebruikt voor de ontsluiting van het plangebied. Binnen het plangebied worden bezoekers van de verschillende fastfoodketens naar de beide restaurants of drive-thru geleid. Voor beide ketens is namelijk een afzonderlijke drive-thru voorzien.

De drive-thru routes worden om de bebouwing, dus aan de buitenzijde van het plangebied geleid. Hier kunnen mensen hun bestelling doorgeven en, ter plaatse van de afhaal loketten aan de zuidzijde van de bebouwing, afhalen.

#### Verkeersonderzoek

Om te beoordelen of de gemeente Veldhoven dit initiatief kan ondersteunen, is in 2018 al onderzocht wat de verkeerskundige gevolgen zijn. Het betreffende onderzoek is voor de volledigheid opgenomen in [Bijlage 11](#) bij deze toelichting.

Inmiddels is het bijna twee jaar later en zijn de ontwikkelplannen van de KFC en Domino's concreter geworden. Bovendien is er een nieuwe, geactualiseerde versie van het verkeersmodel beschikbaar. Om deze redenen is een actualisatie uitgevoerd van het onderzoek naar verkeerseffecten van de KFC en Domino's op de omliggende kruispunten. De rapportage is opgenomen in [Bijlage 1](#) bij deze toelichting.

Een nieuwe ontwikkeling genereert een bepaalde hoeveelheid verkeersbewegingen. Het aantal verkeersbewegingen is afhankelijk van de omvang en het functioneren van de desbetreffende functie. Tevens is de verkeersgeneratie (optelling van het aankomende en vertrekkende verkeer) verschillend per dag en per uur. Voor dit onderzoek is de verkeersgeneratie van de KFC en Domino's berekend op basis van het drukste uur van de werkdag, tussen 18:00-19:00 (etenstijd). Dit uur valt ongeveer samen met het drukste uur op de weg; de avondspitspiek.

De berekening van de verkeersgeneratie van KFC/Domino's staat weergegeven in tabel 1. De gehanteerde methode is hetzelfde als bij het onderzoek uit 2018. Het gaat tijdens het maatgevende drukste uur om 190 autobewegingen per uur (in + uitgaand bij elkaar opgeteld).

Ref	Uitgangspunt	Aantal	Bron
U1	Aantal 'transacties' per week	3.500	Opgave KFC/Domino's
U2	Percentage bezoekers per auto	90%	'Worst case' inschatting. Gelijk aan onderzoek 2018
U3	Percentage bezoekers per werkdag	12%	Opgave KFC/Domino's
U4	Percentage bezoekers per weekenddag	20%	Opgave KFC/Domino's
U5	Drukste uur werkdag	18-19u	Opgave KFC/Domino'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

Tabel 1:

Uitgangspunten verkeersgeneratie KFC/Domino's (bron: rapport Goudappel Cofeng)

De intensiteiten van en naar de KFC en Domino's zijn verdeeld over de verschillende herkomsten en bestemmingen op de Meerenakkerweg en de Heistraat. Hierbij is uitgegaan van onderstaande verdeling, gelijk aan het onderzoek van 2018. Bij de verdeling is uitgegaan van een 'worst case' voor de onderzochte kruispunten, waarin al het verkeer richting de Heistraat / Meerenakkerweg rijdt:

- 20% van/naar de N2 noord;
- 20% van/naar de N2 zuid;
- 15% van/naar de Meerenakkerweg (oost);
- 15% van/naar de Heerbaan;
- 15% van/naar de Grasdreef;
- 15% van/naar de Noord Brabantlaan.

Op basis van de verwachte verkeersintensiteiten is de verkeersafwikkeling op de kruispunten in het gebied beoordeeld voor de situatie zonder en met ontwikkelingen KFC/Domino's.

Op basis van de analyse van de verkeersafwikkelingen worden de volgende conclusies getrokken:

- Het regionale verkeersprognosemodel voorspelt op alle onderzochte kruispunten behalve de Hovenring een verkeersafname tussen 2015 en 2030 (autonome situatie zonder ontwikkeling KFC/Domino's). Daarom is bij de kruispunttoetsen uitgegaan van de huidige situatie op basis van voertuigregistraties van de verkeerslichten. Voor de Hovenring zijn deze verkeerintensiteiten nog verhoogd met +3% (de voorspelde groei uit het verkeersmodel). Voor de rotonde Zoom-Kruisstraat-Peter Zuidlaan zijn geen recente verkeerstellingen beschikbaar. Daarom zijn in dit geval de verkeersintensiteiten uit het verkeersmodel gebruikt voor de kruispunttoets. De modelwaarden blijken op de Heistraat goed overeen te komen met de registraties van de verkeerslichten.
- 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).
- De kruispunten 8010 (Hovenring), 8025 (Heistraat – Zoom, 8024 (Heistraat – Sliffertsestraat) en de rotonde (Zoom – Kruisstraat - Peter Zuidlaan) kunnen het verkeersaanbod in de huidige en toekomstige situatie afwikkelen. Dit geldt ook in de situatie waarin de KFC en Domino's zijn gerealiseerd.
- De verkeersregelininstallatie 2022 op de kruisingen van de Meerenakkerweg – N2 – Hoevenweg zijn niet in staat om het verkeer volledig cq. filevrije 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.

Geconcludeerd wordt dat de omliggende wegen voldoende capaciteit hebben om de extra verkeersgeneratie door het planvoornemen zonder problemen af te kunnen wikkelen. De kruising Meerenakkerweg - N2 - Hoevenweg kan het verkeer lastiger verwerken. Dit staat echter los van deze ontwikkeling. Ook zonder de ontwikkeling van de KFC en Domino's is al sprake van een overbelast kruispunt. Vanwege de ontwikkeling wordt de situatie niet onevenredig verslechterd.

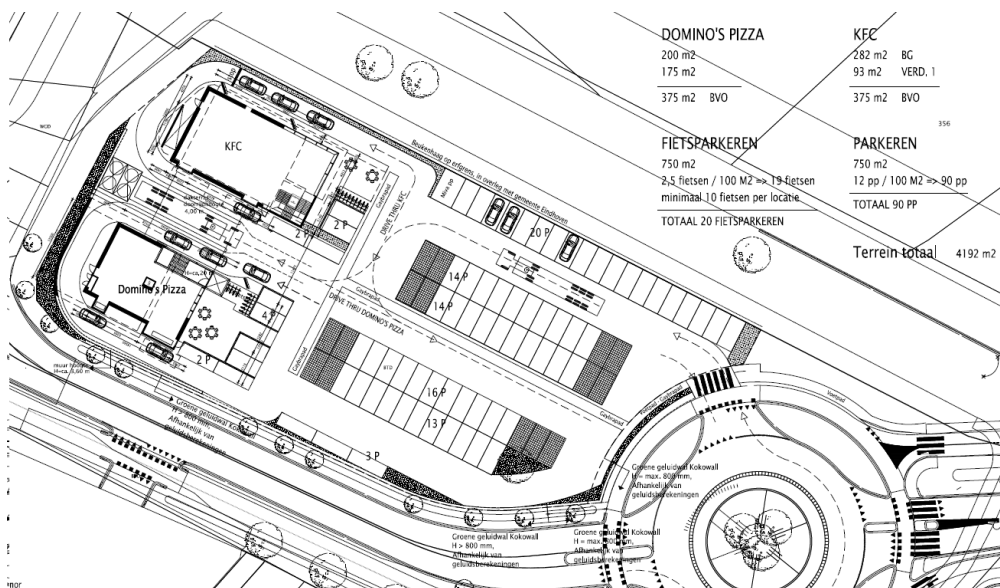
Eventuele toekomstige maatregelen om enkele verkeersknelpunten op te lossen, liggen buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan. Het knelpunt ter plaatse van het kruispunt Meerenakkerweg - N2 - Hoevenweg is al aanwezig in de bestaande situatie. De beoogde ontwikkeling is hier niet de oorzaak van en zorgt ook niet

voor een onevenredige verslechtering van de situatie.

#### 4.10.2 Parkeren

##### Autoparkeren

Voor deze ontwikkeling kan ten aanzien van de parkeernormering aangesloten worden bij de meest actuele kengetallen van het CROW (CROW-publicatie 381, 2018). Het plangebied is gelegen in de rest bebouwde kom van Veldhoven. Het CBS classificeert Veldhoven op basis van de adressendichtheid als een 'sterk stedelijke' gemeente. Verder stelt de gemeente als uitgangspunt dat er wordt uitgegaan van het gemiddelde binnen de bandbreedte van het CROW-kencijfer. Er kan enkel worden afgeweken van bovengenoemde parkeernorm wanneer hier een goede onderbouwing voor wordt gegeven.



Figuur 4.4: Beoogde inrichting plangebied met 90 parkeerplaatsen

Het planvoornemen voorziet in de realisatie van 90 parkeerplaatsen. Daarmee wordt niet voldaan aan de gemiddelde parkeernorm maar aan de minimale parkeernorm. Het gebruik van de minimale parkeernorm is onderbouwd in de "Memo parkeren" zoals opgenomen in [Bijlage 12](#) van deze toelichting.

Om tot een reële inschatting te komen van het benodigd aantal parkeerplaatsen bij de restaurants, is in de memo een berekening gedaan op basis van het verwacht aantal transacties, autogebruik onder bezoekers, aandeel bezoekers op een weekenddag, aandeel bezoekers in het drukste uur en gemiddelde verblijfsduur. Deze gegevens zijn deels afkomstig uit verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng ([Bijlage 11](#)), deels aangeleverd door de initiatiefnemer en deels afkomstig uit CROW-kencijfers. Op basis van deze worst-case berekening blijkt dat er met 90 parkeerplaatsen wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid. De berekening is worst-case, omdat wordt gerekend met een hoog percentage bezoekers in het drukste uur (25%), een langer dan gemiddelde verblijfsduur (30 minuten) en omdat buiten beschouwing wordt gelaten dat een deel van de transacties voor drive-thru klanten wordt veroorzaakt, die geen gebruik maken van het parkeerterrein.

Tevens zijn enkele vergelijkbare fastfoodrestaurants bekeken. Hoewel de stedelijkheid van de gemeente soms verschilt, blijkt hieruit dat er bij de voorbeeldproject wordt gerekend met een lagere parkeernorm dan de minimale kencijfers van het CROW aangeven. Hieruit kan worden geconcludeerd dat door het minimale CROW-kencijfer te hanteren, er wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor bezoekers en personeelsleden van de beoogde KFC/Domino's in Veldhoven.

Op basis van de algemene bouwregels van dit bestemmingsplan geldt overigens dat een omgevingsvergunning voor het bouwen pas zal worden verleend indien is aangetoond dat er voorzien is/wordt in de realisatie van voldoende parkeerruimte (zie [8.3](#) van de regels). Daarmee is ook juridisch vastgelegd dat bij realisatie van het planvoornemen wordt voldaan aan de geldende parkeernormen.

##### Fietsparkeren

Voor fietsparkeren geldt een norm van 2,5 fietsparkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo. Aangezien in totaal 750 m<sup>2</sup>

bvo wordt gerealiseerd, komt de parkeerbehoefte voor fietsen op 19 plaatsen. Het planvoornemen voorziet in de realisatie van minimaal 10 fietsparkeerplaatsen per fastfoodrestaurant. Daarmee wordt voldaan aan de fietsparkeernorm. Binnen het plangebied is overigens voldoende ruimte aanwezig om, indien noodzakelijk, extra fietsparkeerplaatsen te realiseren.

#### **4.11 Kabels en leidingen**

In het noordoosten van het plangebied is een stamriool gelegen. Deze rioleringsbuis inclusief de aan te houden veiligheidsafstand, heeft in dit bestemmingsplan de dubbelbestemming '[Leiding - Riool](#)' gekregen. Daarmee wordt de betreffende leiding planologisch beschermd.

Verder zijn er geen planologisch relevante buisleidingen, hoogspanningsverbindingen of straalpaden aanwezig.

Met eventueel aanwezige overige planologisch gezien niet-relevante leidingen (zoals overige rioolleidingen, leidingen nutsvoorzieningen, drainageleidingen) in of nabij het plangebied hoeft in het plan geen rekening te worden gehouden.

#### **Conclusie**

Geconcludeerd wordt dat het aspect kabels en leidingen de uitvoering van het plan niet in de weg staat.

#### **4.12 Milieueffectrapportage**

##### **4.12.1 Beleid en normstelling**

Zoals uit artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) voortvloeit, dient in de toelichting bij het bestemmingsplan gemotiveerd te worden in welke mate rekening is gehouden met diverse ruimtelijke belangen. In artikel 3.1.6, lid 5 van het Bro wordt verwezen naar enkele milieuaspecten die in de toelichting terug dienen te komen. Daarbij wordt eveneens verwezen naar de milieueffectrapportage (m.e.r.). Dit is een wettelijk instrument dat als doel heeft milieuaspecten volwaardig te betrekking in de ruimtelijke afweging die gemaakt wordt ten behoeve ruimtelijke plannen en besluiten. Er zijn in beginsel drie afzonderlijke situaties die kunnen leiden tot een m.e.r.-plicht bij een bestemmingsplan:

- Er is een passende beoordeling nodig in het kader van de Wet natuurbescherming;
- Het bestemmingplan is genoemd in kolom 3 van een activiteit of geval genoemd in onderdeel C of D van de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage;
- Het bestemmingplan is genoemd in kolom 4 van een activiteit of geval genoemd in onderdeel C of D van de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage.

Ook als een project onder de drempelwaarde uit lijst D valt, kan een project belangrijke nadelige gevolgen hebben, als het bijvoorbeeld in of nabij een gevoelig natuurgebied ligt. Voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst en die beneden de drempelwaarden vallen, moet dan ook een toets moet worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd.

##### **4.12.2 Toetsing planvoornemen**

In dit geval is geen passende beoordeling in het kader van de Wet natuurbescherming nodig. Om te bepalen of een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is, dient bepaald te worden (1) of de ontwikkeling de drempelwaarden uit lijst D van het Besluit m.e.r. overschrijdt, (2) of de ontwikkeling in een gevoelig gebied ligt en (3) of er belangrijke milieugevolgen zijn.

###### **1. Drempelwaarden Besluit m.e.r.**

Het planvoornemen voorziet in de realisatie van de nieuwbouw van twee fastfoodrestaurants met drive-thru. Voor een dergelijke activiteit is activiteit D 11.2 uit de bijlage van het Besluit m.e.r. het meest relevant. Het gaat daarbij om de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen. Gelet op de relatieve kleinschaligheid van het planvoornemen, is deze activiteit niet aan te merken als een 'stedelijk ontwikkelingsproject'. Bovendien zou een milieueffectrapportage verplicht zijn in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte

van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m<sup>2</sup> of meer. Het planvoornemen valt in vergelijking ver onder deze drempelwaarden en de oppervlakte van het plangebied blijft ver beneden de 100 ha.

## 2. Ligging binnen een gevoelig gebied

In onderdeel A van de bijlage bij het Besluit m.e.r is bepaald wat verstaan wordt onder een 'gevoelig gebied'. Als gevoelig gebied zijn gebieden aangewezen die beschermd worden op basis van de natuurwaarden, landschappelijke waarden, cultuurhistorische waarden en waterwingebieden. Onderhavig plangebied is niet gelegen binnen een 'gevoelig gebied' zoals gedefinieerd in het Besluit m.e.r. In de hoofdstukken 3, 4 en 5 van de toelichting is reeds aangegeven dat het plan gelet op de aard, omvang en ligging geen negatieve effecten heeft ten opzichte van dergelijke gevoelige gebieden.

## 3. Belangrijke milieugevolgen

In dit hoofdstuk zijn de verschillende milieuaspecten afgewogen. Daaruit is gebleken dat onderhavig plan geen onevenredige effecten heeft ten aanzien van deze aspecten.

### 4.12.3 Conclusie

Gelet op de hierboven beschreven beoordeling is het niet nodig een m.e.r.-beoordeling uit te voeren. Wel is een zogenoemde Aanmeldnotitie vormvrije mer-beoordeling opgesteld. Dit document is als losse bijlage beschikbaar. De raad neemt hierover een besluit alvorens het bestemmingsplan in procedure wordt gebracht.

Uit de Aanmeldnotitie blijkt dat het plangebied niet is gelegen in kwetsbaar gebied en/of gebied met een beschermde status. Verder leiden de aard en omvang van het project niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Het doorlopen van een volledige m.e.r.-procedure is niet noodzakelijk.

### 4.13 Duurzaamheid

Voor de nieuwbouw wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met constructies die het verlies van warmte in de winter beperken en in de zomermaanden zorgen dat de warmte buiten blijft. Geïsoleerde betonnen muren zorgen voor extra isolatie net zoals een geïsoleerd betonnen dak.

Op bouwkundig vlak zullen ook de volgende aspecten aan de orde komen:

- Onderhoudsvriendelijk gebouw realiseren;
- Afvalstromen beperken;
- Gebruik maken van hemelwater;
- Recyclebare grondstoffen toepassen;
- Gasloos.

De ontwikkeling heeft hoge duurzaamheidsambities. Zo worden in het kader van de uitvoering de mogelijkheden onderzocht voor hergebruik van restwarmte, circulair bouwen (door bijvoorbeeld het gebruik van hout), bezorging van maaltijden naar o.a. Meerhoven en airport per elektrische fiets. Daarnaast behoren het opslaan van regenwater op de daken of in infiltratiekratten tot de mogelijkheden. Hierdoor zou het waterhuishoudkundige systeem minder belast worden.

De volgende duurzaamheidsmaatregelen zullen worden getroffen:

- De nieuwe bebouwing wordt maximaal gasloos gebouwd en uitgevoerd;
- De bebouwing zal maximaal worden geïsoleerd;
- De eigen energie zal worden opgewekt door gebruik te maken van zonnepanelen. Er zal sprake zijn van "nul-op-de-meter";
- warmte uit ovens zal worden hergebruikt voor de verwarming van het gebouw;
- De verwarming zal bestaan uit een warmtepomp of een zogenoemd warmteterugwinningssysteem (wtw);
- Er zal overal gebruik worden gemaakt van led-verlichting;
- Er wordt maximaal circulair gebouwd. Daar waar mogelijk wordt gekozen voor houten constructiedelen. Hierdoor is de gebruikte CO<sub>2</sub> emissie ook voor de toekomst herbruikbaar. Daarbij zal ook gebruik worden gemaakt van bouwmaterialen die zijn geregistreerd via Madaster;
- Er wordt gebruik gemaakt van biobased materialen. Er zal nadrukkelijk geen gebruik worden gemaakt van toxische materialen.



- Er wordt voorzien in een groene aankleding van de uitkijktoren maar ook de rest van het plangebied kent een groene en natuurlijke uitstraling.
- Te gebruiken voertuigen (fietsen of scooters) voor de eventuele bezorging van maaltijden zullen elektrisch zijn. Vanzelfsprekend zullen mogelijkheden worden geboden om elektrische auto's en fietsen van bezoekers te kunnen opladen. De vrachtwagens die het plangebied betreden zullen zoveel als mogelijk, en zeker in de toekomst, elektrisch zijn.

## Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

### 5.1 Economische uitvoerbaarheid

In de Wet ruimtelijke ordening (artikel 6.12) wordt voorgeschreven dat tegelijk met het vaststellen van een bestemmingsplan een exploitatieplan vastgesteld moet worden voor het plangebied of delen ervan, tenzij:

- het kostenverhaal anderszins verzekerd is;
- er geen noodzaak tot het stellen van locatie-eisen of eisen aan type woningbouw is;
- er geen noodzaak is voor het bepalen van een tijdvak of fasering.

In artikel 6.2.1 Bro worden de bouwplannen aangewezen waarvoor de gemeenteraad een exploitatieplan moet vaststellen. Onder een bouwplan wordt onder andere verstaan de bouw van één of meerdere woningen. Wijziging van het gebruik van een bestaand gebouw kan dan ook niet worden aangemerkt als een bouwplan.

De ontwikkeling die dit bestemmingsplan mogelijk maakt betreft een 'bouwplan'. Omdat er een anterieure overeenkomst is afgesloten met de initiatiefnemer op 19 december 2019, is het kostenverhaal 'anderszins verzekerd' en hoeft er geen exploitatieplan opgesteld te worden.

Op grond van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat het plan economisch uitvoerbaar is.

### 5.2 Procedure

#### 5.2.1 Vooroverleg

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan moet burgemeester en wethouders overleg met de besturen van bij het plan betrokken waterschappen plegen. Waar nodig plegen zij tevens overleg met besturen van andere gemeenten, met de provincie, de inspecteur voor de ruimtelijke ordening en met eventuele andere diensten van Rijk en provincie die belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft laten weten dat wanneer geen nationaal belang gemoeid is, er geen vooroverleg gevoerd hoeft te worden. In dit geval is er inderdaad, zoals bij het beleidskader beschreven, geen nationaal belang gemoeid.

Het concept-ontwerpbestemmingsplan is op 14 juli 2020 toegezonden aan Provincie Noord-Brabant, Waterschap de Dommel, de Gasunie, Veiligheidsregio Brabant Zuidoost Ministerie van Defensie, Rijkswaterstaat en de gemeente Eindhoven.

Alle instanties hebben een reactie gegeven. Rijkswaterstaat geeft aan dat ze graag betrokken worden mochten er veranderingen worden aangebracht in het aantal rijstroken (de rechtsaf naar N2 zuid). Dit is niet aan de orde en betreft een uitvoeringsaspect.

Verder heeft het waterschap aangegeven de waterhuishoudkundige uitwerking te summier te vinden. In dit bestemmingsplan is inmiddels een separate waterparagraaf opgenomen ([Bijlage 8](#)). Deze waterparagraaf is opgesteld in samenspraak met het waterschap.

De overige instanties geven aan dat ze niet in hun belangen worden geraakt.

#### 5.2.2 Tervisielegging

Na het wettelijk vooroverleg wordt dit bestemmingsplan gedurende zes weken ter visie gelegd als ontwerpbestemmingsplan. De resultaten hiervan worden te zijner tijd in deze toelichting verwerkt.

### 5.2.3 Vaststelling

Het bestemmingsplan wordt op te zijner tijd vastgesteld door de gemeenteraad.

## Hoofdstuk 6 Juridische planopzet

### 6.1 Plansystematiek

Dit bestemmingsplan heeft een uniek en eigen identificatienummer, namelijk NL.IMRO.0861.BP00122-0301. Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en regels, en gaat vergezeld van een toelichting. In de toelichting wordt gemotiveerd waarom sprake is van een 'goede ruimtelijke ordening'. Ondanks het feit dat de toelichting geen onderdeel uitmaakt van het juridisch plangedeelte, heeft de toelichting wel een belangrijke rol bij de uitleg van de regels, indien hierover interpretatieverschillen blijken te bestaan.

Bij het opstellen van het bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij de in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening geformuleerde uitgangspunten. Voor de opzet van de verbeelding en de planregels is zoveel mogelijk aangesloten bij de gemeentelijke modelregels. De gemeente streeft namelijk naar (zoveel mogelijk) standaardisering van bestemmingen en planregels, zodat iedereen in Veldhoven gelijke rechten heeft. Maatwerk is soms nodig, om specifieke situaties goed te kunnen vastleggen.

Het bestemmingsplan voldoet aan de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012), dit zijn op nationaal niveau voorgeschreven richtlijnen waaraan een bestemmingsplan moet voldoen. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om de naamgeving van artikelen en het kleurgebruik van bestemmingen.

Het bestemmingsplan is gericht op 'toelatingsplanologie'. De gedachte hierachter is dat iedereen zelf mag bepalen (voor zover dat is toegestaan binnen de planologische mogelijkheden) wat hij realiseert op zijn grondeigendom. Het bestemmingsplan maakt bepaalde functies mogelijk en kan randvoorwaarden stellen aan de mate en de wijze van bebouwing en het gebruik. De eigenaar bepaalt binnen deze randvoorwaarden zelf wat hij realiseert en of wat hij niet realiseert. Hij is dus niet verplicht om de bestemming te verwezenlijken.

### 6.2 Toelichting op de verbeelding

Het bestemmingsplan bestaat uit een digitale en papieren versie van de verbeelding (plankaart). Opgemerkt wordt dat de analoge en digitale verbeelding qua verschijning van elkaar verschillen omdat de manier van raadplegen verschillend is. De digitale verbeelding, die op de landelijke website [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) staat, is juridisch bindend. In de verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. De bestemming en de aanduiding(en) zijn ingedeeld in de hoofdgroepen volgens de SVBP2012 en zijn op de verbeelding opgenomen in de legenda.

Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn aangegeven. Deze aanduidingen hebben slechts juridische betekenis indien en voor zover hier in de regels naar wordt verwezen. Ten behoeve van de leesbaarheid is het plan op een ondergrond getekend.

### 6.3 Toelichting op de regels

De bestemmingsplanregels regelen hoe de betreffende gronden mogen worden gebruikt en bebouwd. De bestemmingsplanregels bestaan uit vier hoofdstukken, te weten:

- Hoofdstuk 1: Inleidende regels
- Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels
- Hoofdstuk 3: Algemene regels
- Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotregels.

#### 6.3.1 Inleidende regels

Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels, die bestaan uit de begrippen en de wijze van meten.

##### *Artikel 1. Begrippen*

In dit artikel worden begrippen gedefinieerd, die in de regels worden gehanteerd. Bij de toetsing aan het

bestemmingsplan moet worden uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis.

#### *Artikel 2. Wijze van meten*

In dit artikel wordt aangegeven hoe de hoogte en andere maten, die bij het bouwen in acht genomen dienen te worden, gemeten moeten worden.

### **6.3.2 Bestemmingsregels**

In hoofdstuk 2 worden de op de verbeelding aangegeven bestemmingen omschreven en voor welke doeleinden de in die bestemming opgenomen gronden en gebouwen mogen worden gebruikt. Daarnaast zijn per bestemming de bebouwingsmogelijkheden vermeld. Het bestemmingsplan bevat de volgende bestemmingen:

#### *Artikel 3 Groen*

Voor de bestemming 'Groen' is aangesloten bij de groenbestemming zoals vastgelegd in het bestemmingsplan 'Zeelst 2016'. Daarmee wordt de hoofdgroenstructuur in het plangebied bestemd als 'Groen'. Binnen deze bestemming zijn groen, paden en waterhuishoudkundige voorzieningen toegestaan.

#### *Artikel 4 Horeca*

De realisatie van de twee fastfoodrestaurants wordt mogelijk gemaakt binnen de bestemming 'Horeca'. Hier is dus uitsluitend horeca in de vorm van (afhaal)restaurants toegestaan. Ter plaatse van de beoogde bebouwing is een bouwvlak opgenomen. Buiten dit bouwvlak zijn geen hoofdgebouwen toegestaan. De maximale bouwhoogten zijn door middel van maatvoeringsaanduidingen vastgelegd. Ook de uitkijktoren wordt in het kader van dit bestemmingsplan gezien als gebouw. Hiervoor is ook een specifieke maatvoeringsaanduiding opgenomen.

De realisatie van een geluidscherm is als voorwaardelijke verplichting opgenomen in de regels van artikel 3. Het is niet toegestaan de horecagelegenheden in gebruik te nemen voordat het geluidscherm is gerealiseerd.

#### *Artikel 5 Verkeer*

De in dit bestemmingsplan opgenomen bestemming 'Verkeer' sluit aan bij de verkeersbestemming van het bestemmingsplan 'Zeelst 2016'. De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor onder andere wegen, voet- en fietspaden, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen en water. Gebouwen zijn enkel toegestaan ten behoeve van telecommunicatie, water- en energiedistributie alsmede wachthuisjes voor busdiensten en fietsenstallingen. Deze zijn overal binnen de bestemming toegestaan. Dit geldt ook voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals kunstobjecten en speeltoestellen.

#### *Artikel 6 Leiding - Riool*

In het noordoosten van het plangebied is een stamriool gelegen. Deze rioleringsbuis inclusief de aan te houden veiligheidsafstand, heeft in dit bestemmingsplan de dubbelbestemming 'Leiding - Riool' gekregen. Met die dubbelbestemming wordt de betreffende rioleringsbuis beschermd. Er mogen bijvoorbeeld geen gebouwen binnen deze dubbelbestemming worden gerealiseerd. Bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegestaan tot een hoogte van maximaal 2,5 meter.

### **6.3.3 Algemene regels**

Hoofdstuk 3 bevat de algemene regels. Dit hoofdstuk bevat een aantal algemene regels die gelden voor het hele plangebied. Het betreft de anti-dubbeltelbepaling, algemene bouwregels, algemene gebruiksregels, algemene aanduidingsregels, algemene afwijkingsregels en algemene wijzigingsregels.

#### *Artikel 7. Anti-dubbeltelregel*

Om misbruik van de bouwregels te voorkomen, is in dit artikel bepaald dat gronden, die al eens als berekeningsgrondslag voor een omgevingsvergunning hebben gediend, niet nogmaals als zodanig kunnen dienen.

#### *Artikel 8. Algemene bouwregels*

In de algemene bouwregels is vastgelegd dat het bouwvlak uitsluitend mag worden overschreden door ondergeschikte bouwdelen. Verder zijn kelders toegestaan waar gebouwen mogen worden gebouwd.

Ook is er een regeling opgenomen voor bestaande maten. Indien de bestaande maatvoering, afstanden, bebouwingspercentages en/of oppervlaktes van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde (volgens een verleende omgevingsvergunning) afwijken van de in de regels en op de verbeelding genoemde maten zijn de bestaande maten leidend.

Tenslotte zijn regels opgenomen over parkeren. Bij (nieuw)bouw dient altijd voldaan te worden aan de genoemde parkeernormen. Indien niet voldaan wordt aan de parkeernormen is het bouwen strijdig met het bestemmingsplan.

#### Artikel 9. Algemene gebruiksregels

In dit artikel zijn de algemeen geldende regels opgenomen ten aanzien van strijdig gebruik en de regels ten aanzien van het parkeren. Bij wijziging van gebruik dient altijd voldaan te worden aan de genoemde parkeernormen. Indien niet voldaan wordt aan de parkeernormen is het gebruik strijdig met het bestemmingsplan.

Ook zijn regels opgenomen in verband met het zogenaamde vogelbeperkingengebied vanwege het nabijgelegen vliegveld Eindhoven. Er is een verbod voor de volgende vormen van grondgebruik en enkele functies binnen het plangebied:

- oppervlaktewateren met een oppervlakte van meer dan 3 hectare;
- natuurbeschermingsgebieden en vogelbeschermingsgebieden;
- vishouderijen met extramurale bassins;
- extramurale opslag of verwerking van organisch materiaal;
- afvalwaterzuiveringsinstallaties.

Er is een mogelijkheid af te wijken van dit indien kan worden aangetoond dat de belangen van de luchthaven Eindhoven niet onevenredig worden geschaad.

#### Artikel 10. Algemene aanduidingsregels

In dit artikel zijn aanvullende regels gesteld in verband met de nabije ligging van het vliegveld Eindhoven. Ter plaatse van de aanduiding 'luchtvaartverkeerszone - Inner Horizontal en Conical Surface (IHCS)' geldt in aanvulling op wat verder in deze planregels is bepaald dat de bouwhoogte van bouwwerken niet meer mag bedragen dan 65 meter boven NAP.

#### Artikel 11. Algemene afwijkingsregels

In dit artikel is een aantal algemene afwijkingsregels opgenomen. Deze afwijkingen betreffen het overschrijden van bouwgrenzen, maatvoeringen en beperkte verschuivingen van de bestemmingsgrenzen.

#### Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Hoofdstuk 4 bevat de overgangs- en slotregel van het bestemmingsplan. In de overgangsregels is het overgangsrecht voor bebouwing en gebruik geregeld. In de slotregel is bepaald onder welke titel het plan kan worden aangehaald.