

Notitie van beantwoording zienswijzen

Ontwerpbestemmingsplan en beeldkwaliteitsplan
'Slot-Oost'

Gemeente Veldhoven
vastgesteld op 21 december 2021
Geanonimiseerde versie

Inhoudsopgave

| | |
|---|-----------|
| 1. Aanleiding bestemmingsplan en beeldkwaliteitsplan | 3 |
| 2. Ter inzage | 3 |
| 3. Ingediende zienswijzen..... | 4 |
| 3.1 <i>Indieners zienswijzen.....</i> | <i>4</i> |
| 4. Reactie op ingediende zienswijzen | 5 |
| 4.1 <i>Reclamant 1</i> | <i>5</i> |
| 4.2 <i>Reclamant 2</i> | <i>7</i> |
| 4.3 <i>Reclamant 3</i> | <i>8</i> |
| 4.4 <i>Reclamant 4</i> | <i>13</i> |
| 4.5 <i>Reclamant 5</i> | <i>16</i> |
| 4.6 <i>Reclamant 6</i> | <i>17</i> |
| 4.7 <i>Reclamanten 7, 9 en 10.....</i> | <i>19</i> |
| 4.8 <i>Reclamant 8</i> | <i>22</i> |
| 4.9 <i>Reclamant 11</i> | <i>24</i> |
| 4.10 <i>Reclamant 12</i> | <i>26</i> |
| 4.11 <i>Reclamant 13</i> | <i>28</i> |
| 4.12 <i>Reclamant 14</i> | <i>30</i> |
| 5. Ambtshalve aanpassingen | 33 |

1. Aanleiding bestemmingsplan en beeldkwaliteitsplan

In het noordoosten van Zeelst, nabij de rotonde Meerenakkerweg (voorheen Heistraat) - Heerbaan ligt al vele jaren een woningbouwlocatie. Hier zijn diverse plannen voor gemaakt, maar die hebben nog niet geleid tot realisatie. Op 15 december 2009 zijn randvoorwaarden vastgesteld door de gemeenteraad, die moesten leiden tot planontwikkeling van Slot-Oost. Vanwege de wooncrisis was het even wat stiller rondom de ontwikkeling en is pas eind 2017 concreet gestart met de huidige planontwikkeling. De gemeenteraad is in 2018 de gelegenheid geboden om aanpassing van de randvoorwaarden te agenderen. Daarvan is geen gebruik gemaakt.

Bewoners en vertegenwoordigers van gemeente en de ontwikkelende partij Ballast Nedam hebben gesproken over de invulling van Slot-Oost. De randvoorwaarden uit 2009 vormden steeds de basis van het gesprek. Er zijn ideeën uitgewisseld, vragen gesteld en suggesties gedaan. Dankzij bepaalde opmerkingen is het plan aangepast. Maar er zijn ook suggesties/wensen die geen plek hebben kunnen krijgen. Uiteindelijk is het nu voorliggende plan van 59 grondgebonden woningen ontstaan voor een gemixte doelgroep. De geldende bestemmingsplannen 'Zeelst, omgeving Kruisstraat' en 'Zeelst 2016' laten de bouw van deze woningen niet toe. Daarom is het nieuwe bestemmingsplan 'Slot-Oost' opgesteld. Om de kwaliteit van de bebouwing, de woonpercelen en de openbare ruimte zoveel mogelijk te borgen is het beeldkwaliteitsplan 'Slot-Oost' opgesteld. In dit beeldkwaliteitsplan wordt een kader gegeven voor de verdere architectonische uitwerking van de woningen/woonkavels en inrichting van het openbaar gebied. Het plan wordt onderdeel van het toetsingskader van de omgevingsvergunningen voor het bouwen en betrokken bij de beoordeling van het uiterlijk van bouwwerken.

2. Ter inzage

Het ontwerpbestemmingsplan en beeldkwaliteitsplan 'Slot-Oost' zijn op donderdag 9 juni 2021 bekendgemaakt via een publicatie in de Staatscourant, het Gemeentenieuws en in het Veldhovens Weekblad.

Het ontwerpbestemmingsplan en het beeldkwaliteitsplan hebben van vrijdag 11 juni tot en met donderdag 22 juli 2021 ter inzage gelegen in het gemeentehuis van Veldhoven. Naast deze terinzagelegging was (en is) het ontwerpbestemmingsplan digitaal te raadplegen via de websites www.ruimtelijkeplannen.nl en www.veldhoven.nl. Het beeldkwaliteitsplan is opgenomen als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan.

3. Ingediende zienswijzen

3.1 Indieners zienswijzen

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

1. [Reclamant 1](#); registratienummer [21.09732](#);
2. [Reclamant 2](#); registratienummer [21.08743](#);
3. [Reclamant 3](#); registratienummer [21.09733](#);
4. [Reclamant 4](#); registratienummer [21.09810](#);
5. [Reclamant 5](#); registratienummers [21.10066 / 21.00944 \(pro forma\)](#) en [21.11059](#);
6. [Reclamant 6](#); registratienummer [21.09995](#);
7. [Reclamant 7](#); registratienummer [21.10055](#);
8. [Reclamant 8](#); registratienummers [21.10056](#) en [21.10065](#);
9. [Reclamant 9](#); registratienummer [21.10107](#);
10. [Reclamant 10](#); registratienummer [21.10106](#);
11. [Reclamant 11](#); registratienummers [21.10108 \(pro forma\)](#) en [21.11115](#);
12. [Reclamant 12](#); registratienummer [21.10147](#);
13. [Reclamant 13](#); registratienummer [21.10155](#);
14. [Reclamant 14](#); registratienummer [21b.000655](#).

4. Reactie op ingediende zienswijzen

In deze paragraaf wordt een reactie gegeven op de ingediende zienswijzen. Eerst wordt de inhoud van de zienswijze samengevat. De zienswijzen zijn samengevat, maar wel volledig beoordeeld. Onderstaand wordt per zienswijze een reactie van de gemeente gegeven. Per reclamant wordt aangegeven of zijn/haar reactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.1 Reclamant 1

4.1.1 Inhoud zienswijze

Reclamant heeft op 1 november 2017 de door Ballast Nedam georganiseerde bewonersbijeenkomst bijgewoond vanwege met name de 'groene vinger' en het langdurig bestaande hondenuitlaatterrein. Uit een inventarisatie bleek dat ruim 100 hondenbezitters gebruik maken van het terrein en die gezamenlijk over een periode van 10 jaar ruim 88.000 euro aan hondenbelasting hebben betaald. Tijdens een volgende bijeenkomst op 22 oktober 2018 heeft reclamant opnieuw vragen gesteld over het hondenuitlaatterrein, het behoud van de groene vinger, de invulling van openbaar groen en het ontbreken van een ontwerp schets met 40 woningen. Deze konden niet ter plaatse worden beantwoord en uit latere briefwisselingen bleek dat er nog gewerkt werd aan een (voorlopig) ontwerp. Het aantal te bouwen woningen is destijds niet verhelderd. Ook de presentatie op 31 oktober 2019 was teleurstellend. Er was weer geen schets met 40 woningen, en de getoonde ontwerpen toonden een gedegradeerde groene vinger. Ook voor het hondenuitlaatterrein was geen ruimte opgenomen, in tegenstelling tot de nieuwe wijken in Oerle. Volgens reclamant toont het ontwerp dat nu ter inzage ligt geen respect voor de hondenbezitters. De waarde van de sociale contacten die voortkomen uit het uitlaten van huisdieren wordt onderschat.

Reclamant vraagt dringend:

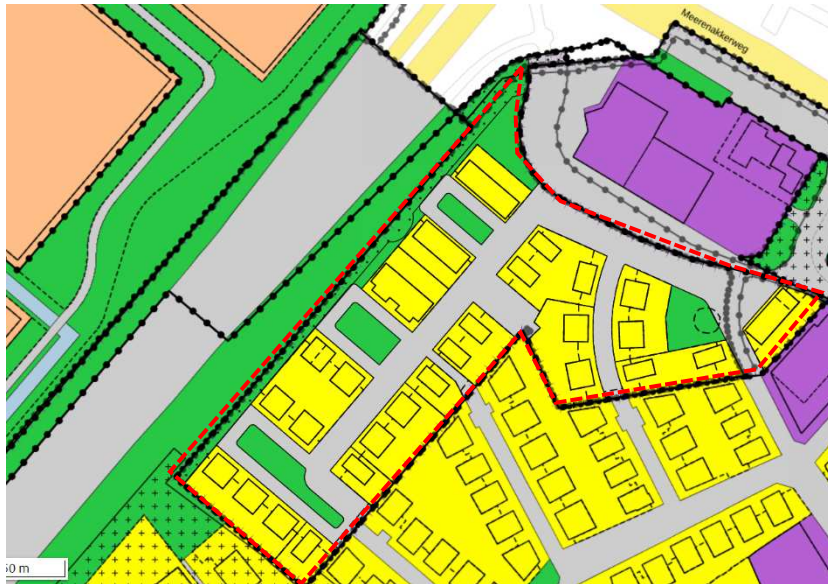
- a. een hondenuitlaatterrein op te nemen in het plan, dat qua formaat recht doet aan het geïnventariseerde aantal dagelijkse gebruikers
- b. een verklaring over het ontbreken van een schets met 40 woningen
- c. bevestiging van het behoud van de bestaande 'groene vinger' en een ruimte voor invulling voor openbaar groen

4.1.2 Reactie gemeente

- a. Hondenuitlaatterrein: Er is altijd de intentie geweest om een serieuze hondenuitlaatvoorziening te treffen en dit geldt nog steeds. Dit hebben wij ook altijd zo gecommuniceerd. Toen het ontwerpbestemmingsplan werd opgesteld waren de plannen voor de inrichting van het openbaar gebied nog niet uitgewerkt. We gaan in het vierde kwartaal van 2021 een concept-inrichtingsplan maken, waar de groene vinger onderdeel van uitmaakt. Omwonenden wordt naar hun mening gevraagd. In dit inrichtingsplan moet rekening gehouden worden met diverse opgaven, zoals de noodzaak om water te

bergen, de bereikbaarheid van nutsvoorzieningen moet goed zijn en de bestaande groenstructuren moeten goed worden ingepast. Het realiseren van een hondenuitlaatvoorziening is ook één van de opgaves. Het bestemmingsplan maakt hondenuitlaatvoorzieningen in het algemeen mogelijk binnen de groen- en verkeersbestemming en staat de uitvoering hiervan niet in de weg. Het inrichtingsplan wordt apart ter inzage gelegd en volgt een eigen procedure. Omdat het een uitvoeringsaspect is, valt dit buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan.

- b. Schets met 40 woningen: Op 11 februari 2019 hebben wij per brief aan reclamant uitgelegd waarom er geen schets met 40 woningen is gepresenteerd. In de brief stond dat de architect tijdens de bijeenkomst op 22 oktober 2018 drie schetsen heeft getoond en toegelicht. Deze schetsen waren een verbeelding van wat mogelijk zou zijn binnen de gestelde randvoorwaarden en uitkomsten van enkele samenspraakbijeenkomsten. De getoonde schetsen komen tegemoet aan één van de randvoorwaardes, namelijk dat er tussen de 40 en 60 woningen op de ontwikkellocatie gerealiseerd moeten gaan worden. Bij de toelichting op de schetsen is aangegeven om niet het exacte aantal huizen op de schetsen te gaan tellen, omdat bijvoorbeeld vier huizen op de schets in het definitief ontwerp twee huizen kunnen worden. Dat was voor nadere uitwerking. Nadien is gebleken dat een stedenbouwkundig plan met 59 woningen naar onze mening prima passend is op de locatie. Wij vinden dat er een ruim opgezette buurt komt met veel ruimte voor groen. Bovendien blijkt uit alle onderzoeken dat met de huidige invulling een prima woon- en leefklimaat voor zowel de nieuwe als de bestaande bewoners kan worden bereikt. Dit tegen het licht van het huidige woningtekort zijn er geen redenen te benoemen om per se op het minimaal aantal woningen van 40 uit te willen komen.
- c. Groene vinger: Hieronder is een uitsnede opgenomen van alle (ontwerp)bestemmingsplannen voor de (omgeving van de) planlocatie. Hieruit blijkt dat langs de Heerbaan een ruime groenbestemming overblijft van minimaal 25 meter breed. De Ruimtelijke Structuurvisie schrijft over de groene vingers, waaronder de Heerbaan, dat de gemeente steeds meer belang aan de functie van ontmoeten van mensen en recreëren hecht. De groene zones/groene vingers zijn hiervoor geschikt, maar moeten worden heringericht. Belangrijk is het totale netwerk van groene structuren en de bereikbaarheid ervan vanuit de aanliggende (woon)gebieden te versterken. Het bestemmingsplan staat het realiseren van deze ambities niet in de weg. Aandachtspunt bij de verdere uitwerking is dat het gevarieerde karakter van open en besloten ruimten blijft bestaan. De beboste grondwal blijft grotendeels behouden, waardoor dit goed mogelijk is. De groene zone blijft toegankelijk voor recreanten en honden. De exacte inrichting van de zone valt echter buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan (zie ook antwoord onder a). Vast staat dat het huidige plan het groen langs de Heerbaan respecteert en dat wordt voldaan aan de randvoorwaarde van de raad omdat de groene vinger is/wordt doorgetrokken langs de Heerbaan.



Uitsnede ruimtelijke plannen met alle (ontwerp)bestemmingsplannen in en in de omgeving van het plangebied

4.1.3 Conclusie:

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan

4.2 Reclamant 2

4.2.1 Inhoud zienswijze

- a. Reclamant stelt in 1995 bewust een hoekperceel aan te hebben gekocht om vrij te blijven van aangrenzende bebouwing. Destijds is door een medewerker van gemeente Veldhoven bevestigd dat er altijd een groene zone van 5 m zou blijven.
- b. Reclamant is teleurgesteld in het ontbreken van bewonersparticipatie terwijl deze nadrukkelijk onderdeel was van de opdracht.
- c. Reclamant stelt dat het commerciële belang van Ballast Nedam de overhand heeft genomen ten koste van belangen van omwonenden.

4.2.2 Reactie gemeente

- a. Reclamant wijst op eventuele mondelinge toezeggingen van ruim 25 jaar geleden die lastig zijn te verifiëren. Maar los daarvan zijn informele toezeggingen zoals deze voor een dergelijke langere termijn niet hard te maken. Dan zou Veldhoven in zijn algemeen niet bebouwd of verdicht kunnen worden. Inzichten kunnen altijd veranderen en een vrijblijvend vrije ligging of uitzicht is niet realistisch en te garanderen. Bovendien is het inmiddels vaste jurisprudentie van de Raad van State dat er in een dichtbevolkt land als Nederland geen recht bestaat op een blijvend vrij uitzicht. Ook destijds was er al sprake van dat het terrein ontwikkeld zou worden (3^e fase Slot-Oost). In het huidige ontwerp is zorgvuldig gekeken naar een goede aansluiting op de bestaande woonbuurt. Dit heeft er o.a. in geresulteerd dat de kavels langs de bestaande woningen aan het Gareel bestemd zijn voor ruimere woningen (twee-onder-een-kapwoningen en vrijstaande woningen). De afstand van de achtergevel van de nieuwe woningen tot de woning van reclamant wordt ruim 12 meter. Dit is een bovengemiddelde afstand. Daarbij is in het beeldkwaliteitsplan bepaald dat de erfafscheidingen aan de zijkanten van de nieuwe woonpercelen groene hagen moeten worden.
- b. Er heeft wel degelijk bewonersparticipatie plaatsgevonden. Er zijn meerdere uitgebreide sessies geweest waarin bewoners hun inbreng konden geven (zie ook reactie onder 4.3.2 onder g). Er zijn in dit traject geen toezeggingen gedaan over de aanleg van een groenstrook tussen de bestaande en nieuwe wijk. Overigens is de optie wel serieus bekeken. Uiteindelijk is vanuit beheer, ontwerp, onderhoud, veiligheid en randvoorwaarden een andere keuze gemaakt.
- c. Het commerciële belang is niet vooropgesteld, maar de haalbaarheid van het plan is uiteraard ook wel van belang. Wij vinden dat er een kwalitatief hoogwaardige en ruim opgezette buurt komt met veel ruimte voor groen. Bovendien blijkt uit alle onderzoeken dat met de huidige invulling een prima woon- en leefklimaat voor zowel de nieuwe als de bestaande bewoners kan worden bereikt. Dit tegen het licht van het huidige woningtekort zijn er geen redenen te benoemen om grotere afstanden tot bestaande woningen aan te houden waardoor er minder ruimte overblijft voor woningbouw.

4.2.3 Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan

4.3 Reclamant 3

4.3.1 Inhoud en reactie zienswijze

- a. Aantal woningen: Reclamant stelt dat het aantal van 59 woningen niet past vanwege het beperkte formaat van het terrein. Bij aankoop van de woning is toegezegd dat er kantoren en parkeerplaatsen zouden worden aangelegd, het aantal woningen moet worden teruggebracht om tot een gelijkwaardige belasting te komen. Vermindering zorgt ervoor dat ruimte overblijft voor noodzakelijk groen en doortrekken van de groene vinger.

- b. Ontsluiting: Ontsluiting via de Zoom richting Heistraat is moeilijker geworden doordat tegenwoordig het fietspad aan de achterzijde van autobedrijf van Udenhout is aangelegd. De geplande afsluiting via een smal steegje (Gareel) is niet verkeersveilig en nu al gevaarlijk. Ondertunneling is hier de beste/veiligste oplossing.
- c. Parkeren: Het plan voorziet in 65 openbare parkeerplaatsen. Zeven hiervan liggen richting Kruisstraat, het verbrede Gareel, waar nu al dagelijks tientallen auto's van bewoners en klanten van het aanwezige autobedrijf staan. Netto komen er dus 58 parkeerplaatsen bij. Reclamant vreest dat het tekort een plek gaat zoeken in de bestaande wijk, waar nu al parkeerproblemen zijn. Ook de bereikbaarheid van sommige woningen op de hoek is zorgelijk en hulpdiensten hebben geen doorgang bij de nu al vaak geblokkeerde wegen.
- d. Wet geluidhinder: De gemeente geeft in de brief aan bewoners aan dat de toegestane geluidsbelasting bij enkele nieuwe woningen wordt overschreden, maar staat dit toe. Reclamant is verbaasd dat de gemeente zich niet aan de wet hoeft te houden net zoals haar inwoners.
- e. Verkeersintensiteit/luchtkwaliteit: het verkeer in de buurt is enorm toegenomen en dit wordt alleen maar meer. Reclamant vindt het vreemd dat dit kan, terwijl we leven in een tijd dat groen, zuurstof, speelmogelijkheden en verkeersarme straten belangrijker worden. Ook vraagt reclamant zich af of het plan voldoet aan gestelde fijnstof criteria.
- f. Instabiliteit ondergrond/funderen: De woning van reclamant, gebouwd in 1996, voldeed maar net aan gestelde eisen die heien of boren onnodig maakten voor het plaatsen van de fundering. Als er leemlagen in de ondergrond bevinden mag er niet geheid worden zodat schade aan woning wordt voorkomen.
- g. Participatie: Er wordt volgens reclamant geen rekening gehouden met de lange voorgeschiedenis en de tijdens verschillende bijeenkomsten opgehaalde inbreng van omwonenden. Er ligt nu een plan dat de leefbaarheid en kwaliteit van wonen ernstig aantast, terwijl er geen sprake is van consensus met de omwonenden. Dit staat haaks op de inhoud van de intentieverklaring.
- h. Hoekwoning: Vanwege de ligging van de woning van reclamant kijkt reclamant straks uit tegen 2 schuttingen. Er is geen sprake meer van een hoekwoning/hoekperceel. De belofte van een groenstrook tussen de nieuwbouw en bestaande bouw is niet waargemaakt. Toen reclamant de woning kocht in 1998 zouden er kantoren worden gebouwd met parkeerplaatsen en zou het groen behouden blijven.

4.3.2 Reactie gemeente

- a. Wij vinden dat er een ruim opgezette buurt komt met veel ruimte voor groen. Bovendien blijkt uit alle onderzoeken dat met de huidige invulling een prima woon- en leefklimaat voor zowel de nieuwe als de bestaande bewoners kan worden bereikt. Er zijn geen redenen te benoemen om minder woningen te realiseren. Zeker niet gelet op de huidige woningbouwopgave. Het maken van een één op één vergelijking met kantoren is 'appels met peren' vergelijken die de hierboven beschreven conclusie bovendien niet zou veranderen. Wat betreft de groene vinger blijft er straks langs de Heerbaan een ruime groenbestemming over van minimaal 25 meter breed (zie ook afbeelding in paragraaf 4.1.2). De Ruimtelijke Structuurvisie schrijft over de groene vingers, waaronder de Heerbaan, dat de gemeente steeds meer belang aan de functie van ontmoeten van mensen en recreëren hecht. De groene zones/groene vingers zijn hiervoor geschikt,

maar moeten worden heringericht. Belangrijk is het totale netwerk van groene structuren en de bereikbaarheid ervan vanuit de aanliggende (woon)gebieden te versterken. Het bestemmingsplan staat het realiseren van deze ambities niet in de weg. Aandachtspunt bij de verdere uitwerking is dat het gevarieerde karakter van open en besloten ruimten blijft bestaan. De beboste grondwal blijft grotendeels behouden, waardoor dit goed mogelijk is. De groene vinger blijft toegankelijk voor recreanten met en zonder honden. De exacte inrichting van de zone valt echter buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan (zie ook antwoord 4.1.2 onder c).

- b. In 2019 heeft de gemeente een verkeerskundig adviesbureau gevraagd om onderzoek te doen naar de verschillende mogelijkheden van ontsluiting van de nieuwe buurt. Ontsluiting via de Zoom wordt afgeraden vanwege verkeersveiligheid (50 km/u, afname verkeersafwikkeling, kruising met snelfietsroute, extra conflictpunt) en afwikkelingsproblemen (conflicten met uitrit benzinestation/autobedrijf en kruispunt Zoom-Meerenakkerweg). Het verkeerskundig adviesbureau adviseert om de buurt te ontsluiten via de route Kruisstraat - Gareel (huisnr. 55 t/m 59). Dit komt overeen met het raadsbesluit uit 2009, waarin staat dat de ontsluiting via de bestaande woonstraten moet plaatsvinden. Wel zal het profiel van het oostelijk gelegen Gareel worden verbreed om een goede ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer mogelijk te maken. Dit wordt concreet gemaakt bij de verdere uitwerking van het plan. Het fietspad achter langs het autobedrijf loopt van hoog (Hovenring) naar laag (Kruisstraat) en is een snelfietsroute (slowlane). Bij de aanleg van de Hovenring hebben gemeente Eindhoven en gemeente Veldhoven, in overleg met het autobedrijf, er bewust voor gekozen om de slowlane op de huidige locatie te realiseren. Verplaatsen is niet aan de orde. De aansluiting en plaats van de aftakking van de snelfietsroute die aansluit op het Gareel, heeft de aandacht en zal bij de verdere uitwerking van het plan worden meegenomen. Het verkeerskundig adviesbureau heeft onderzoek gedaan naar de verkeersbewegingen en -intensiteiten. Er is gekeken naar de (theoretische) toename van het verkeer in de bestaande wijk en op de omliggende wegen. Daarbij is vastgesteld, dat verkeerskundig de aantallen als gevolg van de nieuwe wijk beperkt zijn, waardoor aan de Kruisstraat geen veranderingen hoeven plaats te vinden. Voor het bepalen van de verkeergeneratie heeft het verkeerskundig adviesbureau de landelijke kencijfers van het C.R.O.W. gehanteerd. Die cijfers bevat allerhande verkeersbewegingen (woon-werk, koeriersdiensten, verhuisbewegingen, (afval)ophaaldiensten, bezoekers, recreatief etc.). De intensiteit van motorvoertuigen geeft volgens het verkeerskundig adviesbureau geen problemen bij de afwikkeling van het verkeer van/naar het Gareel. Het plan bevat een combinatie van rijwoningen, twee-onder-een-kapwoningen en vrijstaande woningen en daarmee zal de intensiteit lager zijn dan nu door het adviesbureau aangenomen. Conclusie is dat er zorgvuldig is gekeken naar de verkeersafwikkeling en dat deze in orde is. Deze conclusie is nogmaals bevestigd in de verkeerskundige onderbouwing van 28 mei 2021 die als bijlage aan de toelichting is bijgevoegd. NB. de optie om een tunnel te realiseren is onderzocht en niet haalbaar gebleken.
- c. In de verkeerskundige onderbouwing dat als bijlage bij de toelichting is opgenomen staat dat er 115 parkeerplaatsen moeten komen. De parkeerbehoefte wordt ingevuld door de aanleg van minimaal 66 parkeerplaatsen in de openbare ruimte en de overige parkeerplaatsen op eigen terrein bij de woningen. De 7 ppl. op Gareel richting Kruisstraat vallen niet onder de te realiseren openbare parkeerplaatsen en liggen buiten het plangebied.
- d. Er worden geen wetten overschreden. In de Wet geluidhinder zijn grenswaarden opgenomen voor de geluidbelasting vanwege wegverkeer. De wet maakt daarbij onderscheid in een voorkeursgrenswaarde en een maximale

ontheffingswaarde. Een geluidbelasting lager dan of gelijk aan de voorkeursgrenswaarde is zonder meer toelaatbaar. Een geluidbelasting hoger dan de maximale ontheffingswaarde is ontoelaatbaar. Voor enkele van de nieuw te bouwen woningen in Slot-Oost blijkt dat de geluidbelasting hoger is dan de voorkeurswaarde, maar lager dan de maximale ontheffingswaarde. Dit is alleen toelaatbaar na een afwegingsproces. Het afwegingsproces heeft vorm gekregen in de procedure Vaststelling hogere waarde voor geluid. In de ontwerpbesluiting hogere grenswaarde die ter inzage heeft gelegen, is gemotiveerd welke aanvullende maatregelen er worden getroffen om er toch voor te zorgen dat er een aangenaam/acceptabel geluidsniveau wordt bereikt. Zo krijgen bepaalde woningen een geluidluwe gevel, komen er geluidsafschermende/geluidsabsorberende erfafscheidingen zodat er geluidluwe buitenruimten ontstaan en ook worden de woonplattegronden afgestemd op het hogere geluidsniveau. Vanwege deze maatregelen wordt voldaan aan het hogere waardenbeleid waardoor het hogere doel 'een goed akoestisch klimaat' bereikt wordt.

- e. Voor het antwoord over de verkeersintensiteiten zie het antwoord onder b. Als paragraaf 4.3 van de toelichting is een paragraaf over luchtkwaliteit opgenomen omdat we moeten onderzoeken of het verdedigbaar is om op een locatie nieuwe woningen te realiseren. Daarbij maken we gebruik van de NSL-monitoringstool van de Rijksoverheid, die inzicht biedt in de luchtkwaliteit op een bepaalde locatie. Deze tool kunnen we gebruiken om een nieuwbouwlocatie te toetsen, maar geeft ook een beeld van de omstandigheden in een bestaande wijk. Met de tool is voor verschillende rekenpunten langs drukke wegen inzichtelijk gemaakt hoe hoog de waarden stikstofdioxide en fijnstof zijn op deze punten. Op basis van de tool is geconcludeerd, dat de luchtkwaliteit in orde is. De gemeente Veldhoven neemt deel aan het Regionale Meetnet Zuidoost-Brabant die is opgericht om te achterhalen hoe de luchtkwaliteit in de regio Zuidoost-Brabant er feitelijk bij staat, want 'meten is weten'. Dit is aanvullend op het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), waarvan de resultaten hiervoor zijn beschreven. Metingen worden verricht op een aantal specifieke plekken met als uitgangspunt een regiobrede dekking en de mogelijkheid om op die locatie ook goed een meetpunt te kunnen inrichten. Er ligt geen specifiek punt de nabijheid van het plangebied, maar de punten zijn zodanig gekozen dat de resultaten ook gebruikt kunnen worden voor Veldhoven, waaronder Zeelst. Op de site www.luchtmeetnet.nl kunnen de metingen worden geraadpleegd waarbij per week en per dag inzichtelijk is gemaakt wat de feitelijke luchtkwaliteit is. De kwaliteit van de lucht wordt op deze site gemeten aan de hand van de stoffen stikstofdioxide, stikstofmonoxide, fijn stof en roet. Het meest nabijgelegen meetpunt ligt aan de Noord-Brabantlaan in Eindhoven. Sinds week 25 van 2021 worden daar metingen verricht. Voor de genoemde stoffen geldt dat de concentraties voldoen aan de normen en dat de luchtkwaliteit goed tot matig is. Er is op geen enkel moment sprake van een onvoldoende, slechte of zeer slechte luchtkwaliteit.
- f. De wijze van funderen is een uitvoeringsaspect wat buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan valt. De wijze van funderen is een aspect dat bij de omgevingsvergunning aan de orde komt. Geotechnisch onderzoek zal uitwijzen welke funderingstechniek de voorkeur verdient. Bij de keuze zal ook de bestaande situatie worden meegewogen.
- g. De planvorming voor de locatie kent inderdaad een lange voorgeschiedenis. Wij zijn van mening dat er uiteindelijk een goed passend en stedenbouwkundig verantwoord plan tot stand is gekomen, zie ook het antwoord onder a. Een dergelijk plan ontwikkelen is complex en vraagt veel tijd dat zit in het inventariseren van wensen en uitgangspunten, overleg met betrokken vakdisciplines, overheidsinstanties en adviseurs, het in beeld brengen van de locatie en omgeving (historische

info, kabels en leidingen, foto's, kaarten), het (laten) uitvoeren van onderzoeken, contacten met belanghebbenden en belangstellenden, het verwerken van informatie en reacties, het (opnieuw) verbeteren van een plan. De input van bewoners die in verschillende bijeenkomsten is opgehaald is zeker meegewogen in het totale afwegingsproces. In de intentieovereenkomst is niets opgenomen over het bereiken van consensus met omwonenden. In de intentieovereenkomst staat dat de omwonenden, in het kader van samenspraak, worden geïnformeerd over de kaders en bevestigd over hun wensen en ideeën voor een verkavelingsplan. Dat is gebeurd. Het doel was dat hierdoor alle belangen en afwegingen op tafel konden komen zodat wij als gemeente een integrale afweging konden maken voor het op te stellen stedenbouwkundig plan. De ruimtelijke randvoorwaarden die de gemeenteraad heeft vastgesteld, waren leidend in de gesprekken. Voorstellen met minder woningen zijn daarom niet meegenomen. Voorbeelden van wensen van omwonenden die zijn verwerkt:

- sociale woningbouw van 30% teruggebracht naar 22%;
- geen sociale huur, enkel sociale koop;
- waar mogelijk vrijstaande of grote twee-onder-een-kapwoningen grenzend aan bestaande woningen;
- veel openbaar gebied (slechts 43% uitgeefbaar, waar (minimaal) 55% gebruikelijk is);
- slechts 1 toegangsweg voor autoverkeer.

- h. In het beeldkwaliteitsplan staat opgenomen dat de nieuwe percelen waar reclamant op uitkijkt een hoge groene haag als erfafscheiding van hun zijtuinen moeten realiseren. De erfafscheiding aan de achterkant van het direct aangrenzende woonperceel is voornamelijk onbepaald. Deze erfafscheiding staat op de grens met het zijperceel van reclamant, waardoor reclamant zelf ook invloed heeft op de uitvoering ervan. Samen met de nieuwe burens kan de reclamant bepalen welke erfafscheiding wordt geplaatst. Reclamant hoeft dus niet uit te kijken op schuttingen. Het eerdere plan met kantoren (hoogbouw) is gestagneerd omdat de Provinciale Planologische Commissie negatief adviseerde. Er ligt nu een plan voor dat naar onze mening een goede invulling heeft aan de locatie, zie ook het antwoord onder a. In het huidige ontwerp is zorgvuldig gekeken naar een goede aansluiting op de bestaande woonbuurt. Dit heeft er bijvoorbeeld in geresulteerd dat de kavels langs de bestaande woningen aan het Gareel bestemd zijn voor ruimere woningen (twee-onder-een-kapwoningen en vrijstaande woningen). De afstand van de achtergevel van de nieuwe woningen tot de zijgevel van de woning van reclamant wordt ruim 14 meter. Dit is een bovengemiddelde afstand.



Afbeelding over erfafscheidingen uit beeldkwaliteitsplan

4.3.3 Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan

4.4 Reclamant 4

4.4.1 Inhoud zienswijze

- a. Verleden en diverse milieuaspecten: Bij aankoop van de bouwgrond in 1996 is toegezegd dat er kantoren zouden komen met een eigen ontsluiting op de Zoom. Omwonenden hebben eerder hun zorgen aangegeven omtrent fijnstof en verkeersonveiligheid en – tevergeefs - verzocht om een groenbestemming en vinden het plan te grootschalig. Ook zijn er zorgen over de verkeersdrukke op toegangswegen en de verkeersgeluidsoverlast. De hogere geluidswaarden die de gemeente wil toestaan bevestigt dat er sprake is van meer geluid dan wettelijk is toegestaan.
- b. Straatbeeld en beeldkwaliteitsplan: Naar mening van reclamant is voortzetting van het huidige type bouw een meer logische stap dat ook beter aansluit op het huidige straatbeeld. Ook in 2019 was in het door de gemeente geschetste plan sprake van voortzetting van de huidige bouwstijl met een 'bungalowwachtig' karakter. Reclamant ziet hier niets van terug en vreest bij het huidige ontwerp voor aantasting van privacy en (geluids)overlast door de bouw van 2 vrijstaande huizen en tweekappers dwars op zijn perceel. Reclamant bestrijdt dat het ontwerp naadloos aansluit op de huidige omgeving, kijkend naar bouwstijl, situering, bouw- en goothoogte.
- c. Ontwerpbestemmingsplan: De geldende bestemmingsplannen 'Zeelst, omgeving Kruisstraat' (1974) en 'Zeelst 2016' staan de bouw van 59 woningen niet toe.
- d. Ontsluiting: De aansluiting van de straat waaraan reclamant woont heeft de functie 'ontsluiting uitgesloten'. Deze functie suggereert dat de straat waar reclamant woont buiten ongemotoriseerd verkeer slechts toegankelijk is voor hulpdiensten. De formulering kan om verschillende redenen niet het doel dienen dat het plangebied niet mag worden ontsloten via deze gronden. Ontsluiting voor hulpdiensten is slechts via één route mogelijk, terwijl de Veiligheidsregio een tweede route nodig vindt. Er wordt niet vermeld op welke wijze doorgangen die zijn afgesloten voor autoverkeer wel kunnen worden gebruikt door hulpdiensten.
- e. De ladder voor duurzame verstedelijking: Deze ladder verplicht aan te geven op welke manier een nieuw plan aansluit op de regiobrede woningbouwbehoefte. De stellingen dat uit het 'woningmarktonderzoek Zuidoost-Brabant 2017' regiobreed de vraag in verhouding tot aanbod het grootste is in het betaalbare huursegment en dat regiobreed kennelijk sprake is van een tekort aan middeldure, maar ook betaalbare en dure koop zijn onvoldoende om te concluderen dat er sprake is van een kwalitatieve behoefte.
- f. Interim omgevingsverordening Noord-Brabant: in art.3.42 staat aan welke eisen 'duurzame stedelijke ontwikkeling' dient te voldoen. Reclamant stelt dat het ontwerpbestemmingsplan niet helder maakt of en hoe een duurzaam resultaat wordt geborgd/gestimuleerd.

- g. Aard woningen: De schaal, typologie, en maat van de te bouwen woningen sluit niet aan op de bestaande bebouwing waardoor het planvoornemen niet past binnen het ambitiedocument 'Samen voor ruimtelijke kwaliteit'.
- h. Voorwaardelijke verplichting water: In art. 11.4 van de planregels is de volgende voorwaardelijke verplichting opgenomen: *'Het gebruiken of laten gebruiken van gronden en bouwwerken voor woondoeleinden is slechts toegestaan indien een waterhuishoudkundige voorziening met een bergingscapaciteit van tenminste 989 m³ is gerealiseerd en vervolgens aldus in stand wordt gehouden'*. Het ontwerp maakt niet helder wie ervoor moet zorgen dat aan de bergingsopgave wordt voldaan en wat dat betekent voor de aanvragen omgevingsvergunning. Verder is het vraag of deze formulering de goedkeuring van het waterschap kan wegdragen nu het waterschap heeft verzocht "een voorwaardelijke verplichting waterberging op te nemen in de planregels waar toename verhard oppervlak mogelijk wordt gemaakt. Het gebruik volgens deze bestemmingen moet dan alleen worden toegestaan als voldoende waterberging wordt gerealiseerd en in stand wordt gehouden."
- i. Voorwaardelijke verplichting parkeren: Reclamant wijst op de plantoelichting, die stelt dat met 'een voorwaardelijke verplichting' de realisatie van voldoende parkeerplaatsen geborgd is in de regels. Artikel 10.4.1, bullit 1 behelst echter geen voorwaardelijke verplichting. Uit deze planregel blijkt volgens reclamant ook niet dát en waar de parkeerplaatsen in de openbare ruimte zullen worden aangelegd.

4.4.2 Reactie gemeente

- a. De plannen waren aanvankelijk inderdaad om kantoren te realiseren op de locatie. Naar aanleiding van een negatief advies van de Provinciale Planologische Commissie in 1995 zijn de plannen gewijzigd. Een blijvende groenbestemming is nooit aan de orde geweest. Wel heeft de planvorming door de woningbouwcrisis van 10 jaar geleden op een laag pitje gestaan. Om de huidige ontwikkeling mogelijk te kunnen maken moeten er diverse milieuonderzoeken worden uitgevoerd. Al deze onderzoeken tonen aan dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat, voor zowel de bestaande als de nieuwe bewoners. Er worden geen wetten of normen overschreden en een hogere geluidsbelasting mag worden toegestaan (zie ook het antwoord onder 4.3.2 onder d). De onderzoeken laten niet zien dat de ontwikkeling te grootschalig is en ook vanuit stedenbouwkundig oogpunt vinden wij dat er een goed passend plan tot stand is gekomen met veel ruimte voor groen. Voor een reactie op de verkeerssituatie zie 4.3.2 onder b.
- b. De bebouwing in de directe omgeving van Slot-Oost kenmerkt zich door een hoge mate van diversiteit aan architectonische verschijningsvormen. Toch is er in deze diversiteit een aantal aspecten te benoemen dat terugkeert. Slot-Oost sluit in onze mening aan op de bestaande omgeving, maar is tegelijk een frisse en hedendaagse toevoeging. Maatvoeringen hoeven niet exact gelijk te zijn om dit effect te bereiken. Het perceel van reclamant grenst niet direct aan het plangebied. De afstand tussen de woningen van reclamant en de nieuw te bouwen woningen bedraagt circa 35 meter. Dit is een bovengemiddelde afstand. Dat reclamant iets gaat merken van het plan is niet uitgesloten, maar dat zou bij ieder ander plan ook zo zijn geweest. De effecten zijn niet onevenredig nadelig en zullen marginaal zijn vanwege de woonfunctie en relatief grote afstand.

- c. Dat is juist en dit is de reden dat er een nieuw bestemmingsplan is opgesteld. De toelichting onderbouwt dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat.
- d. Het gemotoriseerd verkeer wordt ontsloten via het oostelijk gelegen Gareel om de bestaande woonstraten zoveel mogelijk te ontlasten met dit type verkeer. Het doel is niet om de overige aansluitende woonstraten doodlopend te maken waardoor er ook geen langzaam verkeer doorheen kan komen. Langzaam verkeer (voetgangers, (snor en/of brom)fietsers e.d.) mag gebruik maken van elk Gareel. Het is gemeentelijk beleid om fietsen en lopen zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Daarom passen we geen afsluitingen/omwegen voor fietsers en/of voetgangers toe. Langzaam verkeer is niet (onevenredig) belastend voor de bestaande woonstraten. Slot-Oost moet altijd goed bereikbaar zijn voor hulpdiensten. Elk Gareel (uitgezonderd Gareel Oost) voorzien we van een calamiteitendoorsteek. Het bestemmingsplan regelt dat het de aangrenzende woonstraten, behoudens het oostelijke Gareel, niet gebruikt mogen worden voor doorgaand gemotoriseerd verkeer, met uitzondering bij calamiteiten. In de praktijk betekent dit dat er een paaltje komt die alleen hulpdiensten kunnen verwijderen. Dit is een uitvoeringsaspect.
- e. In paragraaf 3.1.4 is de verantwoording opgenomen ten aanzien van de 'ladder voor duurzame verstedelijking'. Wij vinden dat hierin duidelijk wordt uitgelegd dat er behoefte is aan dit woningbouwplan. Wij herkennen ons er niet in dat de behoefte niet voldoende is onderbouwd. Het is duidelijk dat er in de regio een groot woningtekort is. Hiertoe is ook een Woondeal tot stand gekomen waarin het Stedelijk Gebied, de provincie Noord-Brabant en het ministerie van Binnenlandse Zaken erkennen dat er een aanzienlijke behoefte aan nieuwe woningen is. Het voorliggende plan is één van de vele plannen die nodig is om in deze grote woningbouwbehoefte te voorzien. Ook kwalitatief is er behoefte. De vraag naar grondgebonden koopwoningen blijft groot in alle prijscategorieën in deze krappe woningmarkt. De sociale koopwoningen zijn toegankelijk voor de groep starters, die moeilijk aan een woning kunnen komen. Paragraaf 3.2.2 gaat over de Brabantse agenda Wonen. Inzetten op een vraaggericht, flexibel planaanbod is één van de actielijnen hiervan. Dit vraagt om een gevarieerd en flexibel planaanbod, met (blijvende) aandacht voor de betaalbaarheid en financierbaarheid van het wonen. Er komen 59 grondgebonden woningen in diverse categorieën. Het betreft woningen in zowel de sociale koop (22%) als (middel)dure koopwoningen (78%). De kracht van het plan is de hoogwaardige kwaliteit en het aanzienlijke aandeel vrije sector koop wat goed aansluit bij de aangrenzende woningen ten zuiden van het plangebied, gecombineerd met betaalbare sociale koopwoningen.
- f. In paragraaf 3.2.2 van de toelichting is het plan getoetst aan de Interim omgevingsverordening. Hierin is letterlijk verwezen naar de regels uit de Interim omgevingsverordening ten aanzien van een duurzame verstedelijking. Ook is hieraan getoetst. Wij zien niet in dat deze toets niet goed zou zijn. Bovendien heeft de provincie in het kader van de procedure ook niet gereageerd waaruit tevens de conclusie kan worden getrokken dat er geen strijdigheid is met hun beleid.
- g. In de toelichting van het bestemmingsplan staat per abuis beschreven dat de kernwaarde 'aantrekkelijke woonwijken' van toepassing is. Omdat het gaat over een ontwikkelgebied/inbreidingslocatie in (de nabijheid) van een bestaande woonwijk geldt namelijk de kernwaarde 'zorgvuldig opgezette ontwikkelgebieden'. Dit zal worden gecorrigeerd. Deze kernwaarde geeft aan dat het uitgangspunt moet zijn dat iedere ontwikkeling moet leiden tot een kwaliteitsimpuls en dat een aangename afwisseling verfrissend kan zijn. Het ambitiedocument zegt dat voor deze ontwikkelingen gekozen kan

worden voor een beeldkwaliteitsplan, waarin de gewenste ruimtelijke kwaliteit wordt geschetst. Dat is voor Slot-Oost gebeurd. Zoals ook onder b is beschreven vinden wij dat Slot-Oost goed past bij de bestaande omgeving, maar tegelijk frisse en hedendaagse toevoeging vormt. Er is gekozen om op deze manier de kernwaarde 'zorgvuldige opgezette ontwikkelgebieden' door te vertalen naar de architectuur van de nieuwe woningen. In de toelichting zal dit worden beschreven.

- h. De voorwaardelijke verplichting zoals deze is opgenomen is in samenspraak met het waterschap De Dommel geformuleerd. Deze regelt dat er bij de omgevingsvergunningaanvraag een concreet uitgewerkt waterhuishoudkundig plan moet worden bijgevoegd waarin exact staat hoe aan de waterbergingsopgave wordt voldaan. Wie deze exact opstelt is daarvoor niet belangrijk.
- i. Er is wel degelijk sprake van een voorwaardelijke verplichting. Een voorwaardelijke verplichting is een planregel die verplicht tot het uitvoeren van bepaalde maatregelen alvorens een nieuwe ontwikkeling tot stand kan worden gebracht; die maatregelen zijn nodig om de nieuwe ontwikkeling ruimtelijk aanvaardbaar te laten zijn. De opgenomen regels dwingen af dat een inrichtingstekening met het juiste aantal parkeerplaatsen onderdeel vormen van de omgevingsvergunning. Ook dwingt de regeling af dat deze parkeerplaatsen in stand moeten worden gehouden. De inrichtingstekening hoeft hiervoor niet nu al opgesteld te zijn. Straks bij de aanvraag moet wel duidelijk zijn waar de parkeerplaatsen komen en hoeveel dit er zijn. Als deze tekening ontbreekt of er is een verkeerd aantal parkeerplaatsen ingetekend, mogen er geen vergunningen worden afgegeven om de woningen te kunnen bouwen. Wel klopt het dat er nu niet duidelijk is geregeld dat er ook openbare parkeerplaatsen moeten komen. Dit zullen we aanpassen door op te nemen dat de opgenomen parkeernormen inclusief 0,3 parkeerplaats in het openbare gebied voor bezoekers zijn.

4.4.3 Conclusie

De zienwijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. In paragraaf 3.4.5 wordt beschreven dat de kernwaarde 'zorgvuldig opgezette woonwijken' van toepassing is en wordt het bouwplan hieraan getoetst. Ook wordt de voorwaardelijke verplichting om voldoende parkeerplaatsen te realiseren aangevuld met een extra regel over het aantal te realiseren parkeerplaatsen in het openbare gebied.

4.5 Reclamant 5

4.5.1 Inhoud zienswijze

In de toelichting van het bestemmingsplan wordt uitgegaan van een 'gemengd gebied'. De afstand tussen de bedrijven en de toekomstige woningen moet in dat geval tenminste 10 meter bedragen en daaraan wordt voldaan. Reclamant gaat ervan uit dat de bestaande bedrijven Van den Udenhout en Shell bedrijven geen categorie 3-bedrijven zijn. Hiervan uitgaande zullen er geen belemmeringen zijn voor de bedrijfsvoering en ontwikkelmogelijkheden van de bedrijven. Als dit zo is, dan heeft reclamant geen bezwaar tegen vaststelling van het bestemmingsplan.

4.5.2 Reactie gemeente

Wij bevestigen dat de toelichting op dit onderdeel juist is en dat beide bedrijven vallen in categorie 2. Dit betekent dat reclamant geen bezwaar heeft tegen het bestemmingsplan.

4.5.3 Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan

4.6 Reclamant 6

4.6.1 Inhoud zienswijze

- a. Geluid: De voorkeursgrenswaarden ten aanzien van de geluidsnorm wordt overschreden. Dit wordt toegestaan door de gemeente, reclamant vreest voor precedentwerking bij toekomstige bouwprojecten. De genomen geluidsmaatregelen schieten tekort naar mening van reclamant.
- b. Fijnstof: Er is niks opgenomen ten aanzien van fijnstof, terwijl steeds duidelijker wordt dat fijnstof een gevaar is voor de gezondheid. Alleen al vanuit dat perspectief zouden er minder woningen gebouwd dienen te worden ten gunste van groen.
- c. Hondenuitlaat: Ondanks gedane beloftes ziet reclamant binnen het nieuwe planontwerp nauwelijks groene ruimte voor het uitlaten van honden. Reclamant wijst op de sociale functie van een hondenuitlaatterrein. Daarnaast is wandelen met de hond gezond en ontspannend, reclamant vreest dat de steeds kleinere hondenuitlaatterreinen in Veldhoven leiden tot minder beweging.
- d. Groen: Reclamant wijst op een op 10 oktober 2017 uitgevoerd gebiedsbezoek en een bijkomende inventarisatie van flora en fauna. Tussen toen en 2021 is geen onderzoek meer gedaan naar flora en fauna. Er wordt geen rekening gehouden met het doortrekken van het park gelegen aan de groene vinger. Reclamant wenst een groenstrook langs bestaande wijken ruime groenvoorzieningen (dus ook hondenuitlaat). Reclamant doet een suggestie voor een wandelgebied met voldoende paden met veel beplanting bijvoorbeeld plukfruit en speelmogelijkheden en ziet ook graag de kleine wal behouden.
- e. Thuis komen in ons Kempen/karakter van de wijk: De geplande ontwikkelingen passen niet bij de in het ambitiedocument 'Samen voor Ruimtelijke Kwaliteit' uit 2019 genoemde ambities aangaande behoud van het dorpse karakter van de Kempen en kerkdorp Zeelst. Voorstel is om het karakter van de bestaande wijk te behouden en door te trekken met vrijstaande woningen (o.a. levensloopbestendige seniorenwoningen) en maximaal 15 tot 20 kavels.
- f. Verkeer en veiligheid: Het plan houdt onvoldoende rekening met verkeersveiligheid. Er is hier niets over opgenomen, ondanks de gevaarlijke kruising Gareel-Kruisstraat die ontstaat na verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen. Hoe meer kruisend verkeer, hoe meer ongelukken ook gezien dat er geen voetpad is en de Slowlane erop uitkomt. Het stuk weg is onoverzichtelijk met een flauwe bocht. De ontsluiting beter kan plaatsvinden via de Zoom, met onder meer

een fietstunnel voor fietsers en voetgangers. Dit zal het risico op verkeersongevallen verminderen. Voetpaden ontbreken onterecht. Er is geen rekening gehouden met de extra verkeerstromen door de geplande KFC/Domino's, de woningbouw op het terrein van Vale Automaten en de ontwikkelingen aan de Peter Zuidlaan.

- g. Bewonersparticipatie: De input van bewoners tijdens diverse bijeenkomsten wordt niet teruggezien. Waar is nu de burgerparticipatie voor? Het beeld heerst dat Ballast Nedam alleen maar naar eigen belangen kijkt en de gemeente die volgt.

4.6.2 Reactie gemeente

- a. Zie 4.3.2 onder d. Wij zien niet in waarom de geluidsmaatregelen tekortschieten en waar deze mening op is gebaseerd. Voor dit project en ook voor eventuele toekomstige projecten is altijd het uitgangspunt dat er een aangenaam/acceptabel akoestisch geluidsniveau ontstaat.
- b. Zie 4.3.2 onder e.
- c. Zie 4.1.2 onder a.
- d. Zie 4.1.2 voor onze reactie over de groene vinger. De optie om een groenstrook tussen de bestaande en nieuwe wijk op te nemen is serieus bekeken. Uiteindelijk is vanuit beheer, ontwerp, onderhoud, veiligheid en randvoorwaarden een andere keuze gemaakt. In december 2019 heeft het onderzoeksbureau bevestigd dat er geen verder onderzoek hoeft te gebeuren omdat alleen de bomen op de verhoogde wal verdwijnen. Het eekhoornnest zat in de grotere bomen die blijven staan. Vleermuizen kunnen nog steeds blijven foerageren en tijdelijke paarplaatsen blijven ook aanwezig.
- e. Zie 4.4.2 onder g voor onze reactie op de opmerking over het ambitiedocument. Wij vinden dat een stedenbouwkundig plan met 59 woningen prima passend is op deze locatie en geen afbreuk doet aan het karakter van Zeelst. Er komt een ruim opgezette groene buurt met woningtypes waar binnen de gemeente behoefte aan is. Bovendien blijkt uit alle onderzoeken dat met de huidige invulling een prima woon- en leefklimaat voor zowel de nieuwe als de bestaande bewoners kan worden bereikt. Dit tegen het licht van het huidige woningtekort zijn er geen redenen te benoemen om minder woningen te realiseren. Dit past ook niet binnen de randvoorwaarden die zijn vastgesteld door de gemeenteraad en de basis vormen voor het ontwerp.
- f. Zie 4.3.2 onder b voor een reactie op de zienswijze over verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling. En zie ook hoofdstuk 3 van de 'Verkeerskundige onderbouwing Bestemmingsplan Slot-Oost'. Wat betreft de overige ontwikkelingen in de buurt het volgende. De verkeerskundige conclusies zijn gebaseerd op het meest recente verkeersprognosemodel (de Brabant Brede Model Aanpak (BBMA)). Toen het verkeersmodel werd opgesteld, is een regiobrede inventarisatie van ontwikkelingen gemaakt. Er is dus zicht op het 'grotere geheel'. Voor Veldhoven geldt dat de ontwikkelingen als Zilverackers, Kempenbaan-West (inclusief aansluiting op de A67) en N69/Westparallel bekend waren en zijn meegenomen. Het kan altijd zijn dat er nadien een nieuwe ontwikkeling komt, maar ook vallen er tussentijds ontwikkelingen af. Zo gaat de realisatie van een tijdelijke of permanente parkeerlocatie voor ASML (P+R Meerhoven) niet door en hoeft de Peter Zuidlaan vanwege deze ontwikkeling niet opengesteld te worden voor collectief busvervoer. Deze ontwikkeling geeft dan ook geen extra druk op de kruispunten en verkeerslichten. Continue aanpassing van het

model is niet realistisch, dit gebeurt periodiek. Het model dat nu is gebruikt is van recente datum en geeft een actueel beeld van alle concrete ontwikkelingen in de regio. De conclusies zijn hierdoor realistisch. Opgemerkt moet worden dat voor eventuele nieuwe ontwikkelingen, die nog niet voorzien waren in het verkeersmodel, nieuwe bestemmingsplannen nodig zijn en dat op dat moment moet onderzocht worden of de verkeerskundige effecten acceptabel zijn. Zo zijn in het kader van het bestemmingsplan voor de KFC-Domino's 2 verkeersonderzoeken uitgevoerd. De uitkomst van deze verkeersonderzoeken is dat de KFC-Domino's voor Slot-oost geen relevante invloed heeft op de gekozen ontsluiting van Slot-Oost.

- g. Zie 4.3.2 onder g. Wij delen dan ook niet de mening dat er niks terug te zien is van alle input in het uiteindelijke plan en dat alleen een commercieel belang wordt gediend.

4.6.3 Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan

4.7 Reclamanten 7, 9 en 10

De zienswijzen van reclamanten 7, 9 en 10 zijn nagenoeg identiek en worden daarom tegelijk behandeld. Als er een aanvullende reactie is gegeven, dan is dit expliciet vermeld.

4.7.1 Inhoud zienswijze

- a. Participatieproces: Reclamant wijst op grove schending van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, met name waar het burgerparticipatie betreft. Door de gemeente zijn in het verleden verwachtingen geschapen dat er consensus dient te zijn over de randvoorwaarden omtrent de invulling van het ontwerpbestemmingsplan. Dit was zelfs als vereiste opgenomen in de (allonge bij de) intentieovereenkomst. Reclamant stelt dat nu er geen consensus bereikt is, de gemeente geen inspraak meer duldt en de (dure) publiek private burgersamenwerking helemaal is gestopt. Winstbelangen van de projectontwikkelaar lijken centraal te staan, reclamant wijst bijvoorbeeld op het aanpassen van de civielrechtelijke overeenkomst tussen gemeente en projectontwikkelaar, met als doel het omzeilen van de inspraak van omwonenden. De gemeente toont zich volgens reclamant het toonbeeld van de (on)betrouwbare overheid, met de wethouder in een hoofdrol in negatieve zin. Uit het negeren van plannen van omwonenden blijkt minachting jegens burgers, sterker, reclamant stelt dat het nu ingebrachte plan niet overeenkomt met het tijdens de informatieavond (van 31 okt 2019) besproken ontwerp.
- b. Belang projectontwikkelaar: Reclamant stelt dat sprake was van achterkamertjespolitiek. Alternatieve invulling gaat volgens de ontwikkelaar ten koste van rendement. In het verleden is het niet doorgaan van een project niet normaal afgewikkeld, maar doorgeschoven om het project met gesloten beurzen af te wikkelen. Hierdoor gaan financiële belangen van Ballast-Nedam nu voor de wensen van de burgers. Ballast Nedam zelf geeft aan dat het niet rendabel is minder woningen te bouwen, reclamant vindt het jammer dat deze opvatting een open blik op eventuele alternatieve

invulling in de weg staat. Uit woningmarktonderzoek Zuidoost-Brabant 2017 komt ook een tekort naar middeldure woningen en een groot tekort aan betaalbare en dure koop. Reclamant vraagt zich af waarom niet aan deze laatste vraag kan worden voldaan. Zo zou het karakter van de wijk behouden kunnen blijven, daarnaast biedt het financiële kansen.

- c. Te hoge woningdichtheid: er komen teveel woningen in verhouding tot het bestaande deel van het Gareel.
- d. Groene vinger: de ingetekende groene zones zijn hofjes en deze kunnen niet worden gezien als het doortrekken van de bestaande groene vinger langs de Heerbaan. Dit is wel een genoemde randvoorwaarde. Dit ontwerp gaat ten koste van de kwaliteit en identiteit van Veldhoven en doet wel degelijk afbreuk aan de groene vinger.
- e. Verkeer en veiligheid: Ten aanzien van verkeer zijn alleen parkeren, bereikbaarheid en verkeersafwikkeling meegenomen. Reclamant wijst erop dat verkeersveiligheid niet is meegenomen in het plan, ondanks de gevaarlijke kruising Gareel-Kruisstraat die ontstaat. Ook de geplande KFC/Domino's, de realisatie van een verzorgingshuis aan de Kruisstraat en de ontwikkelingen aan de Peter Zuidlaan voor ASML zullen zorgen voor extra verkeersstromen, al deze ontwikkelingen worden niet meegenomen in het verkeersplan. Dit plan schetst slechts een deel van het verhaal. Reclamant is van mening dat ontsluiting beter kan plaatsvinden via de Zoom. Dit zorgt voor minder kruisingen en zal verkeersongevallen voorkomen.
- f. Overschrijden geluidsnorm: de geluidsnorm wordt aangepast omdat het goed uitkomt, dit heeft veel weg van willekeur. Reclamant 10 vult aan dat uit rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting met 4 dB afneemt na toepassing van maatregelen, maar dat de voorkeursgrenswaarde dan nog steeds wordt overschreden. De ontwikkeling past niet en voldoet niet meer aan de moderne tijd bestemmingsplan. Als er in de toekomst meer gebouwd gaat worden vanwege woningnood, gaat de geluidsnorm dan stelselmatig naar boven aangepast worden?
- g. Fijnstof: Er is niks opgenomen over fijnstof.
- h. Aantasting privacy (alleen reclamant 7): het grote aantal woningen gelegen aan de achterkant van bestaande kavels leidt tot een schending van de privacy van omwonenden. Hierover staat niks beschreven.
- i. Fundering: Er is niets opgenomen over de bouwwijze. Als wordt gebouwd op een leemlaag, wordt er dan geheid? Wat zijn hiervan de gevolgen voor de bestaande bebouwing, en waar kan mogelijke schade worden verhaald?
- j. Integrale aanpak ontbreekt: Reclamant pleit voor een alomvattend plan voor de invulling van Slot Oost, Zoom 5, perceel aan de Kruisstraat en het perceel waar KFC/Domino's gepland is. Een integrale aanpak sluit aan op de uitgangspunten genoemd in de Omgevingswet. Reclamant denkt hierbij graag mee met de gemeente.

Reclamanten 7 en 10 sluiten af met een uitgebreid historisch overzicht van het doorlopen proces, inclusief alle momenten van bewonersparticipatie.

4.7.2 Reactie gemeente

- a. Zie 4.3.2 onder g. De erg kritische mening en forse beschuldigingen over de houding van de gemeente ten aanzien van burgerparticipatie betreurt ons en wij kunnen ons hier niet in vinden.

- b. Uiteraard moet een stedenbouwkundig plan financieel haalbaar zijn om überhaupt uitgevoerd te kunnen worden. Echter het genereren van een zo hoog mogelijke opbrengst is geen doel geweest. Het huidige stedenbouwkundig plan met 59 woningen is naar onze mening prima passend en vormt een goede afsluiting van de bestaande woonbuurt. Wij vinden dat er een ruim opgezette groene buurt komt. Bovendien blijkt uit alle onderzoeken dat met de huidige invulling een prima woon- en leefklimaat voor zowel de nieuwe als de bestaande bewoners kan worden bereikt. Dit tegen het licht van het huidige woningtekort zijn er geen redenen te benoemen om per se op minder woningen uit te willen komen. In Zeelst is het percentage sociale woningen naar verhouding laag. Wij streven naar een meer evenwichtige verdeling van de noodzakelijk te bouwen sociale woningen over Veldhoven. Een vrijstaande woning kan nooit een sociale woning zijn. In de toelichting wordt onderbouwd waarom het woningaanbod voorziet in een kwantitatieve en kwalitatieve behoefte.
- c. Zie antwoord onder b.
- d. Zie 4.1.2 onder c.
- e. Zie 4.3.2 onder b. en 4.6.2 onder f.
- f. Zie 4.3.2 onder d.
- g. Zie 4.3.2 onder e.
- h. In het huidige ontwerp is zorgvuldig gekeken naar een goede aansluiting op de bestaande woonbuurt. Dit heeft er o.a. in geresulteerd dat de kavels langs de bestaande woningen aan het Gareel bestemd zijn voor ruimere woningen (twee-onder-een-kapwoningen en vrijstaande woningen). De afstanden van de achtergevels van de nieuwe woningen tot de woningen zijn bovengemiddeld. Voor reclamant 7 specifiek geldt bovendien dat er nog een bestaande woning tussen het eigen kavel en de nieuwe kavels staat.
- i. Zie 4.3.2 onder f.
- j. De planlocaties Slot-Oost en Heistraat-Zoom zijn al lange tijd in beeld als ontwikkellocaties voor respectievelijk woningen en een bedrijfsmatige functie. Het verleden heeft er mede toe geleid dat de huidige plannen voor deze functies zijn ontstaan. Er is in die zin al sprake van een langetermijnvisie. In de individuele bestemmingsplanprocedures wordt onderbouwd waarom wij vinden dat de functies ruimtelijk en functioneel gezien goed passen op de locaties. Het perceel Zoom 5 staat op zichzelf en hiervoor is in het huidige bestemmingsplan 'Zeelst 2016' een bedrijfsbestemming opgenomen en een bouwplan om hier invulling aan te geven is inmiddels vergund. Eventuele ruimtelijke initiatieven, anders dan vergund, worden apart behandeld. Daarbij worden de plannen voor Slot-Oost en Heistraat-Zoom in de afweging betrokken.

4.7.3 Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan

4.8 Reclamant 8

4.8.1 Inhoud zienswijze

- a. Aantal woningen: er komt een te groot aantal woningen in een relatief klein gebied. En het aantal van 59 woningen is niet goed vastgelegd; de maximum aantallen op de verbeelding tellen op tot 117 woningen.
- b. Geen kantoren en geen eigen ontsluiting: er komt geen eigen ontsluiting (via de Zoom). Het aantal woningen legt een te grote druk op de bestaande woonbuurt en daarmee op de leefomgeving. Dit terwijl richting de huidige bewoners van Slot-Oost in 1992 is voorgehouden er kantoren zouden komen met een eigen ontsluiting. Hierdoor zou het een rustige woonbuurt blijven en hierom heeft reclamant geen gebruik gemaakt van de verruimde inschrijvingsmogelijkheid naar alle bouwkelevs binnen de gemeente. Tijdens een informatiebijeenkomst is door de gemeente ten onrechte verklaard dat de plannen gewijzigd werden omdat de provincie geen goedkeuring had gegeven. Reclamant wijst erop dat de provincie slechts enkele aanpassingen had gevraagd. Bij verschillende hierop volgende planvoorstellen werd geen rekening gehouden met belangen van bewoners van het Gareel. De mogelijkheden voor passende ontsluiting zijn uiteindelijk helemaal weggefallen toen een fietspad aan de achterzijde van het aanwezige garagebedrijf is aangelegd. Reclamant wijst op de negatieve gevolgen van deze afspraak tussen gemeente en garagehouder voor bewoners van het Gareel; zij worden geconfronteerd met ontsluiting door hun wijk en de bijkomende verkeersgevolgen. Vanwege de op 15 december 2009 vastgestelde randvoorwaarden, werd de samenhang van het oorspronkelijke plan opnieuw gewijzigd door de ontsluiting aan te passen. De consequenties van het verplaatsen van het fietspad werden ten gunste van de garagehouder afgewenteld op de bewoners van het Gareel.
- c. Alternatieve invulling en milieuwinsten: Reclamant begrijpt dat voortschrijdende inzichten en ontwikkelingen kunnen leiden tot wijziging van plannen, maar dat betekent nog niet dat met gewekte verwachtingen geen rekening hoeft te worden gehouden. Reclamant pleit daarom voor een ontwikkeling die wat betreft impact op de bestaande woonbuurt Gareel vergelijkbaar is met de oorspronkelijk beoogde kantoorbouw. Een beter woonklimaat ontstaat met aanzienlijk minder woningen en een eigen ontsluiting op de Meerenakkerweg. Dan hoeven ook geen hogere geluidsgrenswaarden vastgesteld te worden en zijn geluidwerende maatregelen niet nodig. Ook de luchtkwaliteit zou beter zijn; in paragraaf 4.3 wordt gesteld dat aan luchtkwaliteitsnormen wordt voldaan, maar deze uitspraak is niet verifieerbaar, ook in de MER-aanmeldnotitie wordt het aspect luchtkwaliteit niet meegenomen. Het raadsbesluit van 15 december 2009 biedt ook de mogelijkheid voor minder woningen.
- d. Onjuiste parkeerberekening: de parkeerberekening stelt dat 115 parkeerplaatsen nodig zijn, het plan voorziet slechts in 114 plaatsen. Het aantal in de openbare ruimte te realiseren parkeerplaatsen is daarbij niet geborgd.
- e. Uitvoering bouwwerkzaamheden/fundering: Er zijn zorgen want wellicht maken aanwezige leemlagen heien noodzakelijk, wat potentieel leidt tot trilling-schade aan bestaande woningen. Alleen door het plaatsen van boorpalen kan dat voorkomen worden, hierover is niets te vinden in het ontwerpbestemmingsplan.

Bijlagen:

1. 1992 brief verzonden aan potentiële kopers van een kavel
2. 2018 Ingezonden brief als reactie op een bericht waarin gesteld wordt dat de gestelde randvoorwaarden aansluiten bij de eerder vastgestelde wensen van de belangenvereniging en kunnen rekenen op instemming van omwonenden.
3. 2018 Ingestuurd feitenrelaas aangaande inconsequent beleid en passeren omwonenden

4.8.2 Reactie gemeente

- a. Wij vinden dat er een ruim opgezette groene buurt komt. Bovendien blijkt uit alle onderzoeken dat met de huidige invulling een prima woon- en leefklimaat voor zowel de nieuwe als de bestaande bewoners kan worden bereikt. Dit tegen het licht van het huidige woningtekort zijn er geen redenen te benoemen om minder woningen te realiseren. Op de verbeelding is per bestemmingsvlak (en niet per bouwvlak) een aanduiding 'maximum aantal wooneenheden' opgenomen. Als wij dit aantal bij elkaar optellen komen wij op 59 woningen uit en niet op 117 woningen. Het aantal woningen is dus juist gemaximaliseerd.
- b. Tussen het bouwplan en het perceel van reclamant bevinden zich nog drie bestaande ruime woonkavels. Reclamant woont bovendien niet aan een straat waar gemotoriseerd verkeer (behoudens hulpdiensten) van de nieuwe woonbuurt Slot-Oost op ontsluit. De gevolgen voor reclamant zijn daarom zeer beperkt. Bovendien is er sprake van een goed woon- en leefklimaat (zie ook onder a) en gaat het om een relatief kleine nieuwe woonbuurt met een (in de verkeerskunde) beperkt aantal vervoersbewegingen. Reclamant wil graag in een rustige woonwijk wonen, uit niks blijkt dat dit straks niet zo gaat zijn. De randvoorwaarden die in 15 december 2009 zijn vastgesteld en in 2019 nogmaals zijn bekrachtigd, vormen het uitgangspunt voor het plan en staan niet meer ter discussie. De tekst in de inleiding zullen wij nuanceren zodat het niet lijkt alsof alle omwonenden het eens zijn met de randvoorwaarden.
- c. Zie ook antwoord onder a en b als het gaat om bezwaren tegen het stedenbouwkundig plan. Uit niks blijkt dat reclamant straks niet meer in een goed leefbare buurt woont. Ook zijn de zorgen voor de nieuwe bewoners ten aanzien van de geluidsoverlast niet nodig. Juist vanwege de maatregelen is er een goede akoestische situatie (zie ook 4.3.2 onder d). Ten aanzien van luchtkwaliteit zie antwoord 4.3.2 onder e. In de aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling staat in het criterium 'verontreinig en hinder' inderdaad dat het aspect luchtkwaliteit aan bod komt bij de beschrijving van de milieueffecten. Dit is niet gebeurd en dit passen wij aan. De positieve conclusie verandert hier overigens niet door.
- d. In paragraaf 4.5 van de bijlage bij de toelichting staat dat er inderdaad in de laatste inrichtingsschets een tekort is van 1 parkeerplaats. Ook staat er dat er in het plangebied voldoende mogelijkheden zijn om deze extra parkeerplaats te realiseren. Via de regels van het bestemmingsplan (in de vorm van een 'voorwaardelijke verplichting') wordt afgedwongen dat er in het uiteindelijke plan voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. De regeling die is opgenomen in het bestemmingplan regelt dit. Zie ook het antwoord onder 4.4.2 onder i. Als onderdeel van de parkeernorm dient per woning volgens de CROW (publicatie 381) 0,3 parkeerplaats in het openbare gebied gerealiseerd te worden ten behoeve van bezoekersparkeren. Wij zullen de regeling hierop aanvullen.
- e. Zie 4.3.2 onder f.

4.8.3 Conclusie

De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. In de aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling worden de effecten op de luchtkwaliteit beschreven en in de regels wordt opgenomen dat van de parkeernorm die geldt per woning 0,3 parkeerplaats in het openbaar gebied gerealiseerd moet worden. Tot slot wordt in de inleiding de tekst dat er met de randvoorwaarden meer wordt overeenkomen met de wens van omwonenden genuanceerd.

4.9 Reclamant 11

4.9.1 Inhoud zienswijze

- a. Bewonersparticipatie: Op basis van input tijdens de meerdere (inspraak)avonden zijn schetstekeningen gemaakt met de wensen van omwonenden hierin verwerkt. Na lange tijd stilte werd op 11 juli 2021 een ontwerpbestemmingsplan, een beeldkwaliteitsplan en een ontwerpbesluit Wet geluidshinder gepresenteerd waarin volgens reclamant op geen enkele wijze rekening is gehouden met de opgehaalde wensen. Dit staat haaks op de bestaande intentieverklaring die aangeeft dat er overeenstemming tussen projectontwikkelaar en bewoners moet zijn. De inspraakprocedure lijkt te zijn gevoerd voor de Bühne.
- b. Planschade: Reclamant heeft straks geen hoekperceel meer omdat die gaat grenzen aan vier percelen. Dit is nadelig voor de verkoopwaarde, een planschadeclaim ligt daarom in de rede. Daarbij zal een aantasting van leefbaarheid en kwaliteit van wonen worden verwacht.
- c. Kantoren en minder woningen/meer groen: Reclamant benoemt eerdere toezeggingen gedaan in een brief van 16 maart 1992, hierin wordt gesproken van de bouw van 'lintbebouwing kantoren'. Deze toezegging wordt niet nagekomen, wat het vertrouwen van reclamant in de gemeente ernstig beschaamt. Reclamant stelt voor het aantal woningen terug te brengen zodat het nieuwe plan qua 'belasting' overeenkomt met deze eerdere toezegging. Nu wordt minimaal tegemoetgekomen aan het bezwaar van omwonenden wat betreft het aantal woningen (59 i.p.v. 60 woningen). Door het plan aan te passen blijft ruimte over voor groen, en het doortrekken van de 'groene vinger'. Reclamant bevreemdt het dat in het huidige plan niet langer prioriteit gegeven wordt aan dit doel, gezien het belang van aanwezigheid van voldoende groen.
- d. Verkeer en ontsluiting: Waar eerdere plannen spraken over ontsluiting via de Zoom, is dit niet langer mogelijk doordat een fietspad achter autobedrijf Van den Udenhout is gerealiseerd. Reclamant maakt bezwaar tegen de voorgestelde ontsluiting via het Gareel waar nu al frequent sprake is van gevaarlijke verkeerssituaties, en stelt ondertunneling van het voornoemde fietspad voor om ontsluiting via de Zoom toch mogelijk te maken. De bouw van 59 woningen zal zorgen voor een toename van verkeersintensiteit en verkeershinder, en hiermee ten koste gaan van de leefbaarheid.
- e. Parkeren: Gevreesd wordt dat de hoge parkeerdruk verergert. Er is feitelijk sprake van slechts 58 openbare parkeerplaatsen (want 7 zijn er bestaand), dit is veel te gering doordat bewoners van Kruisstraat en klanten van Van

den Udenhout dit gebied ook zullen gebruiken om te parkeren. Dit gaat ook ten koste van de bereikbaarheid voor hulpdiensten, als gevolg van nu al vaak geblokkeerde wegen.

- f. Luchtkwaliteit: De luchtkwaliteit zal nog verder verslechteren en het is niet duidelijk of het plan voldoet aan de normen voor stikstof.
- g. Ondergrond/fundering: Reclamant benoemt de mogelijke instabiliteit van de ondergrond, waardoor heien noodzakelijk zou kunnen zijn. Dit kan onder geen beding worden toegestaan, ter voorkoming van voorziene schade aan de woning van cliënt.
- h. Diverse verzoeken: Reclamant vraagt het bezwaar gegrond te verklaren, het besluit te herroepen en door diens cliënt gemaakte kosten (in ieder geval kosten voor door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand) te vergoeden op basis van artikel 7:15 van de Awb en het Besluit proceskosten bestuursrecht.

4.9.2 Reactie gemeente

- a. Zie 4.3.2 onder g.
- b. Dat reclamant iets gaat merken van het plan is niet uitgesloten, maar dat zou bij ieder ander plan ook zo zijn geweest. Reclamant wordt echter niet onevenredig benadeeld. Uit de toelichting blijkt dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Er grenzen straks twee-onder-een-kapwoningen en vrijstaande woningen aan het perceel van reclamant met relatief diepe achtertuinen. Daarbij gaat het om een (weinig belastende) woonfunctie. De optie om bijvoorbeeld een groenstrook tussen de bestaande en nieuwe wijk op te nemen is serieus bekeken. Uiteindelijk is vanuit beheer, ontwerp, onderhoud, veiligheid en randvoorwaarden een andere keuze gemaakt. Indien men van mening is dat door het bestemmingsplan waardevermindering van de woning optreedt, kan op grond van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een aanvraag om tegemoetkoming in de planschade bij de gemeente worden ingediend. Een dergelijke aanvraag wordt beoordeeld na vaststelling bestemmingsplan en volgt een eigen procedure.
- c. Het eerdere plan met (hoogbouw) kantoren is gestagneerd omdat de Provinciale Planologische Commissie negatief adviseerde. Er ligt nu een plan voor dat naar onze mening een goede invulling heeft aan de locatie; zie ook 4.3.2 onder a.
- d. Zie 4.3.2 onder b.
- e. Zie 4.3.2 onder c.
- f. Zie 4.3.2 onder e
- g. Zie 4.3.2 onder f
- h. Wij staan achter het plan. Het besluit is niet onrechtmatig tot stand gekomen en wij zien geen aanleiding om het besluit te herroepen. Reclamant is vrij om adviseurs in te schakelen, wij hoeven de kosten hiervan niet te vergoeden.

4.9.3 Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan

4.10 Reclamant 12

4.10.1 Inhoud en reactie zienswijze

Reclamant geeft aan al sinds 2017 betrokken te zijn bij de participatiemomenten rondom dit traject, en herinnert zich de scenario's A, B en C die hieruit zijn voortgekomen. De uiteindelijke schets die op 31 oktober 2019 gepresenteerd werd is, tot verbazing van reclamant, niet te relateren aan deze drie scenario's. Het commentaar van omwonenden is door de gemeente beantwoord, maar reclamant vindt deze antwoorden zeer teleurstellend. Enkele citaten uit dit commentaar worden door reclamant geciteerd in een opsomming. Ook de kwaliteit van de persoonlijke antwoorden op persoonlijk gestelde vragen zijn teleurstellend.

- a. Betere antwoorden: verzocht wordt om expliciet duidelijk te maken welke mogelijkheden er nu nog zijn voor ontwikkelingen als:
 1. Een groene vinger die aan de Zoom het stedelijk accent (terrein KFC-Domino's) ontmoet.
 2. De manier waarop dit plan bijdraagt aan cohesie van Zeelst. In het proces vanaf 2017 is steeds aangegeven dat het gebied een geweldig bijdrage hieraan levert. Gepleit is voor een parkachtige structuur, wandelroutes, hondenuitlaatmogelijkheden etc. In eerdere scenario's waren daarvan aanzetten gezien. In dit ontwerp ontbreken zij volledig.
- b. Verkeer: De in het rekenmodel gebruikte aannames over verkeersintensiteit lijken af te wijken van de gegevens gebruikt voor berekeningen voor KFC/Domino's. Aangezien de gegevens niet zonder, meer vergelijkbaar zijn verzoekt reclamant om een nadere rapportage over beide ontwerpbestemmingsplannen. Het verkeer van de Zoom wordt verdeeld over de Peter Zuidlaan en de Kruisstraat. De etmaalhoeveelheid voor de Zoom (9195) is groter dan de opgetelde hoeveelheid voor Peter Zuidlaan en Kruisstraat (7607), wat is er gebeurd met de overblijvende 1588 voertuigen?
- c. Geluidshinder: Het is jammer dat er niet wordt gekozen voor geluidsreducerende maatregelen zoals ander asfalt en/of snelheidsbeperkingen 'omdat dan alsnog de geluidsnorm wordt overschreden'. Dus de gemeente geeft geen euro's uit aan kwaliteitsverbetering als we er niet toe gedwongen worden? Een reducering van 4 dB is zeer aanzienlijk.
- d. Alternatieven: Het voorstel is om de groene vinger door te trekken als wandelpad tot aan de rotonde, en langs het talud van het fietspad tot aan 'de eik', op een strook van tenminste 10 meter breed, voorzien van een begrenzing in de vorm van een lage haag of hekwerk.

4.10.2 Reactie gemeente

Er zijn inderdaad 3 voorstellen gepresenteerd aan omwonenden. Die 3 voorstellen A, B en C en reacties van omwonenden zijn uitvoerig tussen gemeente en Ballast Nedam besproken. Er zijn toen een aantal verbeter schetsen gemaakt, maar het is niet gelukt om (één van) de 3 voorstellen te vertalen tot een maakbaar en haalbaar plan. Met deze bevindingen en de wensen van omwonenden is de architect opnieuw aan de slag gegaan. Dat heeft geleid tot het plan dat nu voorligt.

- a.
- Ad 1: zie antwoord onder 4.1.2. onder c. Aanvullend hierop: de groene vinger langs de Heerbaan buigt niet af richting de Meerenakkerweg/Zoom en ontmoet het stedelijk accent (terrein KFC-Domino's) niet.
- Ad 2: de regels die gelden voor het openbare gebied laten de realisatie van wandelpaden, hondenuitlaatvoorzieningen en groenvoorzieningen ruim toe. Hoe de inrichting van het gebied er exact uit gaat zien, is nu (september 2021) nog niet definitief bepaald. Het inrichtingsplan dat nog wordt opgesteld wordt apart ter inzage gelegd. Hierin is te zien hoe deze aspecten een plek hebben gekregen. Dit is een uitvoeringsaspect en valt buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan.
- b. Reclamant doelt op de uitgevoerde akoestische onderzoeken voor Slot-Oost en KFC-Domino's. Voor Slot-Oost is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar wegverkeerslawaai. Wat niet nodig wat voor de ontwikkeling KFC-Domino's, want horeca is geen geluidsgevoelige functie. Verkeersgegevens in akoestische onderzoeken naar wegverkeerslawaai wijken meestal (enigszins) af van verkeersgegevens bij verkeersonderzoeken. Bij verkeer wordt bijvoorbeeld vaak naar maatgevende periode gekeken (drukste spitsuur bijvoorbeeld) en/of intensiteit op een gemiddelde werkdag. Bij geluidsonderzoek naar wegverkeerslawaai wordt gekeken naar de gemiddelde weekintensiteit. Kortom, de uitgangspunten bij verkeer zijn meestal net wat anders dan bij geluid. Over het verschil van verkeer op de Zoom ten opzichte van verkeer op de Peter Zuidlaan en Kruisstraat het volgende. Er is in het akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai uitgegaan van de hoogste intensiteit op de Zoom. Ter hoogte van de aansluiting Meerenakkerweg/Heistraat is de intensiteit op de Zoom namelijk iets hoger dan ter hoogte van de rotonde Peter Zuidlaan-Kruisstraat. Het verschil heeft een technische oorzaak. Verspringingen in intensiteiten halverwege een wegvak worden altijd veroorzaakt doordat daar in een verkeersmodel een zone-aansluiting aanhangt. Op het wegvak Zoom is een dergelijke zone-aansluiting opgenomen in het gebruikte verkeersmodel. Het verkeer vanuit de woonbuurt wordt bij een zone-aansluiting op het wegennetwerk 'losgelaten'. In de praktijk wordt dat natuurlijk verdeeld over allerlei zijstraatjes en opritten. Maar dit is hoe een verkeersmodel werkt als 'een vereenvoudigde weergave van de werkelijkheid'.
- c. Zie 4.3.2 onder d. Vanwege alle maatregelen wordt het hogere doel 'het realiseren van een goed akoestisch klimaat' bereikt. Hiermee vindt er dus wel degelijk een kwaliteitsverbetering plaats.
- d. De planlocatie kent een lange historie. Het stedenbouwkundig plan wat nu is doorvertaald in het bestemmingsplan is definitief. Er heeft een uitgebreid participatieproces plaatsgevonden met als doel dat hierdoor alle belangen en afwegingen op tafel konden komen zodat wij als gemeente een integrale afweging kon maken voor het op te stellen stedenbouwkundig plan. De ruimtelijke randvoorwaarden die de gemeenteraad heeft vastgesteld, waren leidend in de gesprekken. Alle reacties die zijn opgehaald uit de bijeenkomsten zijn meegenomen bij het maken van alle keuzes. De veelheid aan (tegenstrijdige) reacties maakten keuzes lastig waardoor we niet alle reacties hebben kunnen verwerken in het stedenbouwkundig plan. De planvorming is nu te ver om alweer nieuwe alternatieven af te wegen. Het voorstel zou betekenen dat de gehele opzet anders moet worden. Weij zien daarvoor geen reden omdat we achter het plan staan.

4.10.3 Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan

4.11 Reclamant 13

4.11.1 Inhoud en reactie zienswijze

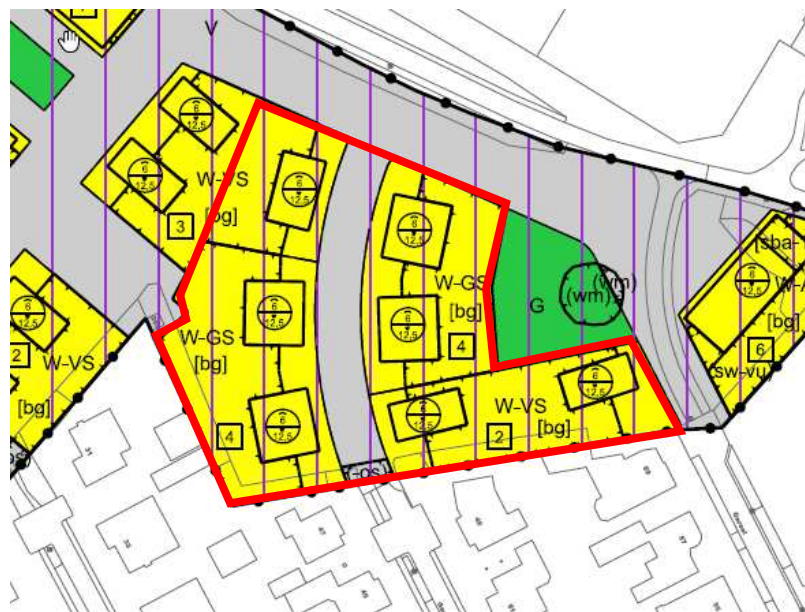
- a. Verkeer: Reclamant woont aan een straat die straks een 'fiets/voetgangers/calamiteiten route' wordt. Reclamant vraagt zich af wat calamiteitenroute precies inhoudt, en hoe wordt voorkomen dat andere auto's gebruik maken van deze route? Met het oog op verkeersveiligheid verzoekt reclamant een maximumsnelheid van 5 km/h op te nemen.
- b. Erfafscheiding: Op welke manier worden erfafscheidingen uitgevoerd; via een muur of een hek geplaatst door de ontwikkelaar? En welke grenzen worden gesteld aan hoogte, of afstand tot de straat?
- c. Woningtypen/bouwhoogte: Een hoogte van 12,5 meter en een goothoogte van 6 meter sluit niet goed aan op het bestaande type woningen (met een goot- en bouwhoogte van maximaal 4,5 en 10 meter), hierdoor wordt het huidige open straatbeeld aangetast. Recent kreeg reclamant geen toestemming af te wijken van de geldende bouwhoogte, dit is niet uit te leggen wanneer burens dit nu wel mogen. Reclamant verzoekt de bestaande hoogtes ook te handhaven in een deel van de nieuwe wijk.
- d. Kavel vormgeving: De grens tussen kavel van reclamant en het kavel van de nieuwe burens volgt de "richting" van de nieuw te realiseren woning. Hierdoor komt de uiterste punt van de tuin van de burens voor de ramen van reclamant te liggen. Reclamant zou graag de mogelijkheid hebben een klein stuk van deze grond over te nemen, zodat de kavelgrens beter wordt ingepast. Reclamant heeft hierover al contact gehad. Steeds is gezegd geen toezeggingen te kunnen doen omdat het nog in ontwikkeling was. Gezien het huidige ontwerp denkt reclamant dat er genoeg flexibiliteit is om een stuk grond te verkopen.

4.11.2 Reactie gemeente

- a. Voor reclamant betekent het er door de woonstraat hulpdiensten (ambulances, brandweer en politie) en langzaamverkeer (niet gemotoriseerd verkeer), dit zijn voornamelijk fietsers en voetgangers, kunnen rijden. Hulpdiensten kunnen vanuit de woonstraat Slot-Oost bereiken doordat zij de afsluiting (waarschijnlijk door één of meerdere paaltjes) kunnen verwijderen. Hoge snelheden kunnen niet worden bereikt want de doorgang mag niet worden gebruikt en is afgesloten voor autoverkeer voor bewoners en bezoekers van Slot-Oost. Er is geen noodzaak om de snelheid aan te passen naar 5 km/uur.
- b. De erfafscheiding aan de voorkant wordt uitgevoerd met een lage haag die wordt aangeplant door de ontwikkelaar. De erfafscheidingen aan de zijkanten (richting het perceel van reclamant) zijn vormvrij qua uitvoering en worden niet gerealiseerd door de ontwikkelaar. Het is aan de nieuwe bewoner om in samenspraak met reclamant een geschikte

erfafscheiding te kiezen. Er mag een gebouwde erfafscheiding van 2 meter hoog worden gerealiseerd op een afstand van 2 meter tot de voorgevel van de nieuwe woning. Dit zijn erfafscheidingen die op de grens staan met het zijperceel van reclamant, waardoor reclamant zelf ook invloed heeft op de uitvoering ervan. De huidige groene haag kan bijvoorbeeld behouden blijven of er kan in samenspraak met de nieuwe bureu een andere erfafscheiding komen.

- c. Naar aanleiding van de reactie van reclamant is door de architect bekeken hoe de aansluiting van de nieuwe woningen, die in het verlengde van bestaande woonstraten komen te staan, geleidelijker kan verlopen. Tegelijkertijd moet deze maatvoering nog wel passen bij het gewenste beeld (zie beeldkwaliteitsplan) en dient rekening gehouden te worden met de huidige eisen die het bouwbesluit stelt, denk bijvoorbeeld aan plafondhoogtes. Onderzocht is dat de maximale bouwhoogte voor de woningen in de hieronder opgenomen zone dan 1 meter naar beneden kan worden bijgesteld; van 12,5 naar 11,5 meter. De goothoogte blijft 6 meter. De architect kijkt bij de verdere uitwerking van de bouwplannen zeker ook naar de bestaande woningen. Ook visueel is er op het gebied van architectuur veel mogelijk om een zo logische mogelijk aansluiting te krijgen.



De maximum bouwhoogte van de woningen binnen het aangegeven gebied wordt naar beneden bijgesteld naar 11,5 meter

De eerdere beoordeling van het oorspronkelijk bouwplan van reclamant staat los van de nieuwbouwplannen voor Slot-Oost. Reclamant wenste een uitbouw te realiseren op de eerste verdieping die uit verhouding was en waardoor de gehele woning onevenwichtig zou worden.

- d. We hebben het stedenbouwkundig plan en de verbeelding nogmaals bekeken en komen tot de conclusie dat de uiterste punt van de tuin niet voor de ramen van de reclamant komt te liggen. Er blijft zelfs ca. 2,5 meter afstand behouden tussen (het verlengde van de) zijgevel en de hoek van het naastgelegen perceel. Het vrije uitzicht van de reclamant naar de straat wordt dus niet belemmerd als gevolg van deze kaveldeling. Ter plaatse is ook van belang dat het nieuwe wegprofiel wat breder is dan het bestaande profiel. En die verbreding begint/eindigt ter plaatse van de beoogde kavelscheiding. De overgang is exact gesitueerd op de plek waar de beide kavels aan elkaar grenzen. Voor een aanpassing van de kavelsgrens is daarom geen noodzaak. Los hiervan gaat een bestemmingsplan niet over eigendommen. Op zowel het buurperceel als het perceel van reclamant geldt een woonbestemming. Het bestemmingsplan staat daarom eventuele wijzigingen in kadastrale eigendommen niet in de weg.

4.11.3 Conclusie

De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan; voor de in de afbeelding opgenomen woningen wordt de maximum bouwhoogte van 12,5 meter bijgesteld naar 11,5 meter.

4.12 Reclamant 14

4.12.1 Inhoud zienswijze

- a. Privacy: het perceel van reclamant grenst van alle bestaande woonpercelen aan de meeste nieuwe kavels. Gevreesd wordt voor negatieve gevolgen voor zowel de eigen privacy als die van de burens. De nieuwe woningen van drie bouwlagen hoog kijken direct uit op de tuin. Gevreesd wordt van klachten door toekomstige bewoners omdat reclamant een luidruchtige hobby (sleutelen aan auto's) uitoefent. Voorstel is om een groenstrook van +/- 7 meter als buffer toe te passen.
- b. Stedenbouwkundig plan: eerder in het proces zouden toezeggingen gedaan door ontwikkelaar dat er woningen zouden komen die beter passen bij de bestaande woningen (b.v. (semi-)bungalows). Nu komen er toch meerlaagse 'reguliere' woningen. Daarbij leveren 59 woningen leveren veel verkeer op en de wegen binnen het Gareel zijn erg smal. Reclamant heeft eerder een alternatief plan aangedragen (nogmaals bijgevoegd) dat niet alleen privacy-issues, maar ook verkeersproblemen zou wegnemen. Door via de Zoom te ontsluiten met een autotunnel (die iets dieper kan en het fietspad iets hoger) blijft het gebied toegankelijk voor hulpdiensten/vrachtverkeer en wordt een kruising met het fietspad voorkomen. Een nieuw verhoogd fietspad kan aan de voorkant van het garagebedrijf en tankstation worden aangelegd en aansluiten op het verhoogde fietspad rond de Hovenring. Een deel van de bestaande groenstroken is gebruikt om afstand tussen de bestaande en nieuwe tuinen te creëren en het wandelpad kan worden hier doorgetrokken. Belangenvereniging Wijk 't Slot en meerdere omwonenden hebben het plan enthousiast ontvangen.



Alternatief plan

4.12.2 Reactie gemeente

- a. In de nieuwe situatie zullen vier achtertuinen grenzen aan de zijtuin van reclamant. De achtertuinen van de nieuwe bewoners zijn ca. 11 meter diep en het bouwvlak van reclamant tot de nieuwe achtertuinen is minimaal 8 meter. De afstand tussen de bestaande en nieuwe woningen is relatief groot. Dat reclamant iets gaat merken van het plan is niet uitgesloten, maar dat zou bij ieder ander plan ook zo zijn geweest. De effecten zijn niet onevenredig nadelig en zullen marginaal zijn vanwege de (weinig belastende) woonfunctie en relatief grote afstand. Omgevingsgeluiden (waaronder geluid vanwege hobby's) die horen bij een woonomgeving zijn niet te voorkomen. Ook de nieuwe burens hebben hier mee te maken en zullen deze moeten accepteren, zover binnen redelijke grenzen en normaal voor wat je in een woonwijk mag/kan verwachten.
- b. Omwonenden hebben (semi) bungalows gevraagd om te kunnen verhuizen naar de nieuwe wijk met gelijkvloerse woningen. Er zijn nooit concrete toezeggingen gedaan, maar gezegd de haalbaarheid van elk gangbaar woningtype te zullen onderzoeken. Bungalows zijn weinig courant en door gezinnen (de grootste doelgroep) niet gevraagd. Vandaar dat er een voor een ander woningtype is gekozen.

Het plan om de nieuwe woningen te ontsluiten op het oostelijk Gareel wordt niet gewijzigd (zie ook antwoord 4.3.2 onder b). De optie om een groenzone te realiseren tussen de nieuwe en bestaande woningen is serieus bekeken. Uiteindelijk is vanuit beheer, ontwerp, onderhoud, veiligheid en randvoorwaarden een andere keuze gemaakt. Dat geldt ook voor de ontsluiting van het plangebied. Er zijn verschillende ontsluitingsvarianten onderzocht en de huidige variant is het meest optimaal gebleken. In het algemeen is een aansluiting op de Zoom verkeersonveiliger en slechter voor de doorstroming dan gebruik te maken van het oostelijke Gareel naar de Kruisstraat. De ontsluiting kruist een belangrijke fietsroute (Slowlane) en takt aan in een scherpe bocht van de Zoom. Ook ligt op korte afstand de in- en uitrit naar een tankstation en autobedrijf. En beginnen de opstelstroken voor de verkeerslichten voor de Meerenakkerweg/Heistraat. Een ongelijkvloerse kruising met de Slowlane is niet of nauwelijks ruimtelijk in te passen. De kosten van een ongelijkvloerse kruising zijn grof onderzocht. Als al een verkeersveilig haalbaar ontwerp gemaakt kan worden, dan zijn de kosten veel hoger dan gebruik te maken van de route Gareel-Kruisstraat.

4.12.3 Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan

5. Ambtshalve aanpassingen

- Enkele ondergeschikte tekstuele aanpassingen worden doorgevoerd omdat dit verschrijvingen zijn, het gaat om:
 - o Regels: begrip 1.44 internethandel: (dubbele punt wordt toegevoegd)
 - o Regels: Artikel 10.4.1.d en art. 11.3.1.d: 'parkeergelegen' wordt aanpast in 'parkeergelegenheid'
 - o Toelichting: blz. 10: de tekst 'alle woningen zullen bestaan uit 2 lagen met kap' wordt aangepast in 'alle woningen zullen uit maximaal 2 bouwlagen met kap bestaan.'
 - o Toelichting blz. 33: Eerste zijn: hoofdletter "I" ontbreekt en zal worden toegevoegd (In i.p.v. n)
 - o Toelichting blz. 34: eerste alinea onder 'beoordeling plan': zin afsluiten met een punt.
 - o Toelichting blz. 43 bij kopje 'bodem en grondwater' banbreedte moet zijn bandbreedte
 - o Toelichting blz. 47 bij kopje 'realisatie waterberging' de per abuis weggevallen tekst tussen 'zijn' en 'en' wordt opgenomen.
 - o Toelichting blz. 49: t/ moet zijn t/m
 - o Toelichting blz. 54 onder 4.12 milieueffectrapportage: het woord 'moet' wordt 1x verwijderd'

- Twee bouwvlakken worden aangepast zodat de nieuwe woningen beter aansluiten op de woonstraten en beter inpasbaar zijn op de kavels:

