

Zienwijzennota ontwerpbestemmingsplan Foodcourt te Uden

Het ontwerpbestemmingsplan Foodcourt Uden heeft ingevolge artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening met ingang van 5 april 2016 gedurende een periode van zes weken ter visie gelegen. Gedurende deze periode zijn 48 zienswijzen ontvangen, waaronder een brief die door 402 personen is verstuurd. Deze zijn binnen de gestelde termijn ontvangen en derhalve ontvankelijk.

Hierna worden de zienswijzen samengevat weergegeven en beantwoord. Hoewel samengevat weergegeven, zijn de zienswijzen volledig beoordeeld en beantwoord.

Datum: oktober 2016

Nr	Indiener	Zienswijze	Reactie	Aanpassing BP
1	Kloosterman A.A.M., Looweg 12 5406 PL UDEN	a. De ontwikkeling van een foodcourt past niet bij het imago van Gezond en Groen dat Uden van plan was op te bouwen.	<p>a. De gemeente streeft er naar om Uden-Noord te ontwikkelen tot een toplocatie in de regio met een regionaal vestigingsklimaat; een levendige locatie met stedelijke functies in een groen landschap. De totaalontwikkeling bestaat uit verschillende componenten die de kwaliteit van de plek versterken. Activiteiten met een relatie tot de snelweg maken daar onderdeel van uit evenals activiteiten met een relatie tot de Maashorst of activiteiten met een relatie tot het ziekenhuis. Een sterk foodcluster behoort tot de activiteiten die een relatie hebben met de snelweg. In het Masterplan Uden-Noord is de zone nabij de A50 en de aansluiting op de afslag van de A50 aangewezen voor passende bedrijvigheid. Deze entree moet een hoogwaardige entree met een representatieve uitstraling worden. De ontwikkeling van het foodcourt maakt onderdeel uit van de gewenste herontwikkeling van het gebied en is prominent aanwezig als onderdeel van de stadsentree van Uden-Noord. Dit betekent niet dat de gemeente Uden de realisatie van groen niet serieus neemt. In de toelichting van het bestemmingsplan is verwoord dat er, vanuit de ontwikkeling van het foodcourt, gelden beschikbaar worden gesteld voor de ontwikkeling van groen binnen de gebiedsontwikkeling Uden-Noord. Hierbij is er bewust voor gekozen om langs de Rondweg de stedelijke functies te concentreren en in het achterliggende gebied, nabij de Maashorst, verder in te zetten op een intensivering van groen. Zo ontstaat een zorgvuldige verdeling van functies over het gebied, waarbij de meest stedelijke functies zich het dichtst bij de kern bevinden en de natuurlijke elementen zich bevinden nabij de Maashorst.</p> <p>Daarnaast stelt de gemeente dat consumenten recht hebben op keuzevrijheid, waarbij overheden slechts in beperkte mate invloed hebben op het consumentengedrag. Als iets op plek A niet verkrijgbaar, dan gaan zij wel naar plek B. De ontwikkeling van een foodcourt heeft derhalve geen negatieve invloed op de gezondheid van de bevolking. Daarnaast bieden ook de toekomstige exploitanten een uitgebreid assortiment aan,</p>	Geen aanpassing

Nr	Indiener	Zienswijze	Reactie	Aanpassing BP
		<p>b. De 40 meter hoge reclamemast vervuult het aanzicht van Uden (horizonvervuiling).</p>	<p>waaronder gezonde maaltijden. Ook hiervoor geldt dat de consument voldoende keuzevrijheid heeft, om te kiezen voor gezonde voeding.</p> <p>b. Het uitgangspunt van het foodcourt is om op één locatie een verwijsmast te realiseren voor de bedrijven op het foodcourt. De zichtbaarheid van deze bedrijven op de verwijsmast is noodzakelijk en essentieel voor een goede exploitatie. Vanaf de hoofdwegen dient de verwijsmast consumenten tijdig te attenderen op de aanwezigheid van de bedrijven. Een tijdige signalering is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid gewenst. Er is een Beeld Effect Rapport opgesteld waarin de minimale hoogte is onderzocht, de visuele aspecten van de verwijsmast in beeld zijn gebracht, hoe beeldbepalend de verwijsmast is en wat de invloed van de mast op de omgeving is. Uit het onderzoek blijkt dat de benodigde hoogte van de verwijsmast tussen de 39,6 meter en de 46,6 meter dient te bedragen. De gemeente heeft, de belangen van omwonenden afwegende, vastgelegd dat de hoogte niet meer mag bedragen dan 40 meter (de minimale hoogte van 39,6 afgerond op hele meters). Vanuit de woonwijken is er beperkt zicht tot geen zicht door de aanwezigheid van dichte bebouwing en begroeiing. Het zicht vanaf grotere afstand vanuit de omgeving is tot een minimum beperkt doordat bebouwing en bomen in het landschap veelal het zicht op de verwijsmast ontnemen. Op basis hiervan acht de gemeente een hoogte van 40 meter acceptabel.</p> <p>De mast is geplaatst op een locatie gelegen te midden van rode functies. Te midden van de stedelijke dynamiek die rondom de afrit Uden-Noord zichtbaar is. De verwijsmast zal door de ligging te midden van de snelweg niet van invloed zijn op de natuurbeleving.</p>	<p>Geen aanpassing</p>
2	Tijssen-Steenbakkers H.W., Bellefleur 20 5401 LT UDEN	<p>Bezwaar tegen de verwijsmast (horizonvervuiling). De mast hoort niet thuis in het straatbeeld en het licht van de mast is storend in het donker.</p>	<p>Zie 1 onder b voor een reactie m.b.t. horizonvervuiling.</p> <p>In de regels van het bestemmingsplan is vastgelegd dat de verwijsmast dient te voldoen aan de NSVV-richtlijn met betrekking tot verlichting. Hiermee wordt de lichthinder naar de omgeving zo veel mogelijk beperkt. Bij ruimtelijke procedures is het algemeen geaccepteerd om aan te sluiten bij deze landelijke norm.</p> <p>De verlichting op de mast is alleen aan binnen de openingstijden van de APV, met uitzondering van de verlichting voor TinQ. Ook is in de huurovereenkomsten met de gebruikers expliciet opgenomen dat de verlichting qua intensiteit en lichtsterkte gelijkwaardig dient te zijn. Daarmee is geregeld dat er geen bewegende, wisselende of knipperende verlichting mag worden toegepast. Dat is ook een voorwaarde van Rijkswaterstaat voor goedkeuring van de verwijsmast. De borden staan haaks op de snelweg, waardoor de verlichting niet is gericht op de kern of de rondweg.</p>	<p>Geen aanpassing</p>

Nr	Indiener	Zienswijze	Reactie	Aanpassing BP
3	Sanders A.L.M., Steuwichtweg 8 5406 PP UDEN	<p>a. Bezwaar tegen de locatie nabij diverse natuurgebieden. Er is gecommuniceerd dat de rand van de kom een overgangsgebied van bebouwing naar groen en gezond zou worden, een foodcourt en tankstation passen hier niet bij.</p> <p>b. Er wordt een sterke toename van zwerfvuil verwacht.</p> <p>c. Bezwaar tegen het oprichten van een hoge verwijsmast (horizonvervuiling). De mast past niet bij de uitstraling van het gebied en het gaat het beeld van Uden overheersen, in plaats van het zicht op de St. Petruskerk. Een aanwijzing met borden langs de A50 kan volgens reclamant ook voldoen.</p>	<p>a. Zie reactie onder 1a.</p> <p>b. In artikel 2.13 van het Activiteitenbesluit is vastgelegd dat degene die een inrichting drijft, zo vaak als nodig etenswaren, verpakkingen, of andere materialen die uit de inrichting afkomstig zijn of voor de inrichting zijn bestemd, verwijdert. De restaurants richten zich op het schoonhouden van de directe omgeving van de restaurants. Meerdere keren per dag wordt het eventuele zwerfvuil opgeruimd door de medewerkers. Anderzijds zorgen de restaurants ervoor dat het gasten zo gemakkelijk mogelijk wordt gemaakt afval weg te gooien. Zo worden op basis van onderzoek naar consumentengedrag afvalbakken op strategische punten in en om de restaurants geplaatst. Indien in de omgeving op bepaalde plaatsen sprake is van overlast door zwerfvuil, dan kan dit aan de restaurants worden gemeld, waarna het zwerfvuil alsnog zal worden opgeruimd. In overleg kunnen altijd extra bakken bijgeplaatst worden. De toekomstige exploitant van de McDonalds vestiging en McDonalds Nederland, hebben tijdens de inloopavond in het kader van het bestemmingsplan, aan de omwonenden aangeboden, om indien het probleem van zwerfafval zich voordoet, met hen op zoek te gaan naar een oplossing om dit te voorkomen. Zij onderschrijven het belang van een schone omgeving en willen graag een goede buur zijn. De gemeente is van mening dat voldoende aannemelijk is dat geen sprake zal zijn van ernstige overlast door zwerfvuil. De exploitanten zijn zelf ook gebaat bij een schone en aantrekkelijke omgeving.</p> <p>c. Zie reactie onder 1b. Er wordt geen losse bebording langs de snelweg geplaatst in plaats van de verwijsmast, omdat door gebruikmaking van een verwijsmast er een veel hogere attentiewaarde is: alle trekkers van het plan staan bij elkaar op de verwijsmast met uniforme uitstraling, waarbij de verwijsmast is gepositioneerd direct op de locatie van het plan, waardoor er een directe link is. Daarnaast werkt het versterkend als de partijen zich gezamenlijke presenteren op de mast, direct op de locatie zelf. Dit minimaliseert het zoekverkeer. Daarnaast is het niet wenselijk om voor alle 5 gebruikers een veelheid aan borden langs de snelweg te plaatsen. Dit is qua toestemming niet zo maar mogelijk, maar ook fysiek niet. Vanuit Eindhoven wordt de snelweg bijvoorbeeld voor en nabij de op- en afritten afgeschermd door een geluidsmuur en geluidswal waardoor er eenvoudigweg geen plek is. Vanuit Nijmegen bevindt zich voor de op- en afritten natuurgebied De Maashorst, alwaar ook geen borden gewenst zijn. Bovendien leidt het</p>	<p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing.</p>

Nr	Indiener	Zienswijze	Reactie	Aanpassing BP
		<p>d. Bezwaar tegen het verlengen en verslechteren van de fietsverbinding. Het fietsgebruik wordt hierdoor niet gestimuleerd.</p>	<p>plaatsen van verschillende reclameborden op verschillende plekken tot een verrommeling van het landschap en is de verkeersveiligheid niet gediend met (te) veel verkeersborden langs de snelweg.</p> <p>d. De gemeente Uden onderkent dat de fietsverbinding vanaf de Strikseweg richting Poort van Uden langer wordt. Deze verlenging bedraagt maximaal 100 meter, waardoor de gemeente van mening is dat dit niet leidt tot een dusdanige verlenging die van invloed is op het fietsgebruik. De inrichting van de Looweg wordt daarnaast verbeterd. Hierover wordt in overleg met belanghebbenden nog een ontwerp gemaakt.</p>	<p>Geen aanpassing</p>
4	<p>Erp-van Boxtel C.H. van, Looweg 10A 5406 PL UDEN, Oude Molenstraat 13 5411 EJ ZEELAND</p>	<p>Reclamant woont op 25 meter afstand van de ontwikkeling en heeft nu vrij uitzicht.</p> <p>a. Het woon- en leefklimaat ter plaatse wordt aangetast doordat er 24/7 bedrijvigheid mogelijk wordt gemaakt en er grote toename van verkeer zal zijn. Hier is onvoldoende rekening mee gehouden.</p> <p>b. In het bestemmingsplan is niet aangegeven welke bestemmingen er thans vigeren. Dit maakt een vergelijking onmogelijk.</p> <p>c. Met de vraagstelling van het rapport van BRO wordt niet voldaan aan de motiveringseis in het kader van de ladder voor duurzame verstedelijking:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. het door BRO opgestelde rapport voorziet niet in de reactie op de vraag of de vestiging van de foodcourt in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening, omdat het onderzoek betrekking heeft op economische ordening en omdat het onderzochte verzorgingsgebied niet regionaal te noemen is; 	<p>a. Het foodcourt zal worden ontsloten op de aanwezige rotonde op de Rondweg Noord. Aan de noordzijde, de Looweg, is geen aansluiting voor autoverkeer voorzien, waardoor ter plaatse geen toename van het aantal verkeersbewegingen is voorzien. De invloed van de verkeersbewegingen binnen het foodcourt, en het in bedrijf zijn van het tankstation, zijn zorgvuldig onderzocht. De resultaten hiervan zijn beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan en het uitgevoerde akoestisch onderzoek dat als bijlage aan het bestemmingsplan is toegevoegd. Uit de onderzoeken blijkt dat ter plaatse van de nabij gelegen woningen sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat en dat de ruimtelijke ontwikkeling geen onacceptabele negatieve effecten heeft op het akoestisch klimaat voor de nabij gelegen milieugevoelige functies. Ter beperking van de geluidseffecten is in overleg besloten de volgende maatregelen te treffen: beperking van bevoorrading in de nachtperiode, een geluidwerende voorziening aan de noordzijde van het plangebied en stil asfalt op de Looweg. Daarnaast zal de asfaltverharding op de rondweg Noord, voor zover al niet aanwezig, worden vervangen door Microville.</p> <p>b. Voor het plangebied geldt het bestemmingsplan Buitengebied dat in 1983 is vastgesteld. De gronden zijn bestemd als 'Agrarisch gebied, klasse B' (artikel 4). Dit wordt opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan.</p> <p>c. Het rapport voldoet wel aan de motiveringseis in het kader van de ladder:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Het onderzoek hanteert de economische behoefte (marktvraag) als uitgangspunt, omdat alleen via deze methodiek een inschatting kan worden gemaakt van de eventuele ruimtelijke effecten op het bestaande aanbod (waaronder leegstand). Daarnaast hebben BRO en Bureau Starline per functie de 'relevante' regio (verzorgingsgebied) bepaald. Dit gebied is wel degelijk regionaal te noemen. De 	<p>De te nemen geluidsmaatregelen zijn opgenomen in het akoestisch onderzoek en geborgd in de regels.</p> <p>In paragraaf 1.3 van de toelichting wordt de vigerende bestemming opgenomen.</p> <p>De onderbouwing in het rapport ladder duurzame verstedelijking is aangevuld en aangescherpt.</p>

Nr	Indiener	Zienswijze	Reactie	Aanpassing BP
		<p>2. aangezien de invulling van bedrijfsruimte met een oppervlakte van 750 m² niet bekend is, kan niets worden gezegd over de actuele regionale behoefte. Ook functies waaraan voldoende behoefte is, kunnen zich hier vestigen.</p> <p>d. Er wordt niet voldaan aan de eis gesteld in artikel 9.1 lid 1 van Verordening ruimte 2014; de ontwikkeling heeft geen betrekking op een uit te breiden middelzwaar- en zwaar bedrijventerrein, nu de ontwikkeling bedrijvigheid in milieucategorie 3 betreft.</p> <p>e. Er is onterecht getoetst aan het afsprakenkader 'kwaliteitsverbetering van het landschap'. Er moet worden getoetst aan de Beleidsnota uitwerking landschapsinvesteringsregeling van de gemeente Uden. Daarnaast moet dit worden geborgd d.m.v. een voorwaardelijke verplichting.</p> <p>f. De gevolgen van de aanleg van een nieuwe erfontsluitingsweg en fietsroute zijn niet onderzocht. Op bijlage 5b bij de verkeersanalyse is de weg langs de woning van reclamant niet als toekomstige fietsroute opgenomen.</p>	<p>toetsing van de onderhavige ontwikkeling aan de ladder voor duurzame verstedelijking is slechts één van de factoren die meebepalen of de ontwikkeling in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Uit het door BRO opgestelde rapport kan worden geconcludeerd dat sprake is van zorgvuldig ruimtegebruik en dat het foodcourt op dat punt in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.</p> <p>2. De planologische mogelijkheden voor invulling van de bedrijfsruimte zijn strak afgebakend. In de bedrijfsruimte is snelweggerelateerde bedrijvigheid toegestaan, waaronder uitsluitend bandenservices, auto- en motorservice, glasservice of een pick-up-point voor niet dagelijkse artikelen. De regionale behoefte aan deze functies is in het rapport ladder voor duurzame verstedelijking aangetoond. De potentiële ruimtelijke effecten van deze functies zijn in de ladder als zodanig geanalyseerd. Ook de maximale oppervlaktemaat van 750 m² is relatief beperkt.</p> <p>d. In de regels van het bestemmingsplan is vastgelegd dat uitsluitend snelweggerelateerde bedrijvigheid in milieucategorie 1 en 2, een verkooppunt voor motorbrandstoffen zonder lpg (milieucategorie 2) en horeca (milieucategorie 1) zijn toegestaan. Er wordt geen bedrijvigheid in milieucategorie 3 of hoger toegestaan. Derhalve kan worden gesteld dat wordt voldaan aan de eis in artikel 9.1 lid 1 van de Verordening ruimte.</p> <p>e. Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen planmatige ontwikkelingen en niet-planmatige ontwikkelingen. Onder planmatige ontwikkelingen vallen stedelijke uitbreidingen (de ontwikkeling van nieuwe woon- en werklocaties), nieuwvestiging van complexen recreatiewoningen, de ontwikkeling of uitbreiding van een glastuinbouwgebied, de aanleg en de verbreding van infrastructuur. Voor planmatige ontwikkelingen is de Verordening ruimte van toepassing en wordt maatwerk toegepast. Voor niet-planmatige ontwikkelingen gelden de regels uit de gemeentelijke beleidsnota. Hierover zijn afspraken met de provincie gemaakt. De realisatie van het foodcourt is een planmatige ontwikkeling en moet worden getoetst aan de Verordening ruimte.</p> <p>De groene zone die in het plangebied wordt gerealiseerd, wordt geborgd middels een voorwaardelijke verplichting en een instandhoudingsregeling. Daarnaast worden gelden beschikbaar gesteld voor de ontwikkeling van groen binnen de gebiedsontwikkeling Uden Noord.</p> <p>f. Door AGEL adviseurs zijn de verkeerseffecten van de beoogde plannen beoordeeld. Omdat het foodcourt wordt ontsloten op de Rondweg Noord, zijn daar de effecten het grootst. Voor de Looweg geldt dat deze uitsluitend wordt verlegd. De functie van</p>	<p>Geen aanpassing</p> <p>De groene zone binnen het plangebied wordt middels een voorwaardelijke verplichting en een instandhoudingsregeling vastgelegd in de regels.</p> <p>De fietsroute langs de woning van reclamant is aan bijlage 5b van de verkeersanalyse toegevoegd.</p>

Nr	Indiener	Zienswijze	Reactie	Aanpassing BP
		<p data-bbox="409 339 1048 480">g. Er staat niet vast dat voor voldoende parkeergelegenheid wordt gezorgd, omdat de berekening van het aantal parkeerplaatsen niet juist is. Het is onterecht gebaseerd op de gegevens van de verschillende fastfoodketens, deze gegevens zijn discutabel, zie ook de volgende punten:</p> <ol data-bbox="443 834 1048 1473" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="443 834 1048 895">1. er is voor de KFC uitgegaan van 500 m², terwijl dit 600 m² moet zijn; <li data-bbox="443 1074 1048 1182">2. de verhouding tussen het BVO en het aantal bezoekers van de McDonalds en de KFC is discutabel (BVO is 640 m² resp. 600 m² en KFC verwacht 1/3 van aantal bezoekers McDonalds); <li data-bbox="443 1457 1048 1473">3. de dichtheid van het aantal zitplaatsen is bij McDonalds 	<p data-bbox="1115 132 1731 331">de weg blijft hetzelfde en ook de intensiteiten nemen niet toe ten gevolge van de ontwikkeling. De verkeerskundige effecten zijn derhalve niet aanwijsbaar. De inrichting van de Looweg wordt daarnaast verbeterd. Hierover wordt in overleg met belanghebbenden nog een ontwerp gemaakt. De fietsroute langs de woning van reclamant wordt aan bijlage 5b van de verkeersanalyse toegevoegd.</p> <p data-bbox="1115 339 1753 834">g. Het benodigd aantal parkeerplaatsen kan bepaald worden op basis van de CROW richtlijnen. Echter, bij gebruik van deze kencijfers dient rekening te worden gehouden met soort functie, bereikbaarheidskenmerken van de locatie, stedelijkheidsgraad, specifieke locatiekenmerken, aanwezigheidspercentages, de mogelijkheid tot dubbelgebruik etcetera. Om het benodigd aantal parkeerplaatsen te bepalen is, in dit geval, maatwerk gevraagd. Specifieke cijfers voor fastfoodrestaurants zijn immers niet opgenomen in de betreffende CROW richtlijnen. Om dit maatwerk te kunnen leveren is informatie ingewonnen bij de uiteindelijke gebruikers van het gebied. Het creëren van voldoende parkeergelegenheid is immers één van de belangrijkste voorwaarden van de verschillende exploitanten voor een vestiging ter plaatse. Dat betekent dat de belangen van de exploitanten bij het aanleggen van voldoende parkeergelegenheid groot zijn. Hierna wordt puntsgewijs ingegaan op de aangehaalde onderdelen:</p> <ol data-bbox="1115 842 1753 1473" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="1115 842 1753 1066">1. In de toelichting is reeds aangegeven dat de KFC meer ruimte nodig heeft voor installaties, lift, trappenhuis en vide, waardoor de hoeveelheid BVO's is verruimd van 500 m² naar 600 m². Deze planologische verruiming heeft geen consequenties voor de bezoekersaantallen, waardoor de conclusies uit de verkeersanalyse gehandhaafd blijven. Volledigheidshalve wordt dit in de verkeersanalyse ook beschreven. <li data-bbox="1115 1074 1753 1449">2. Het verschil tussen het BVO en het aantal bezoekers van de McDonalds en de KFC is te verklaren doordat de McDonalds haar gebruiksruimte volledig op de begane grond heeft gesitueerd en de gebruiksruimte van de KFC is over twee bouwlagen verdeeld. Dit resulteert in een kleiner effectief gebruiksoppervlak vanwege verlies van gebruiksruimte voor de inrichting van het trappenhuis, de lift en een open vide. Bij McDonalds is hiervan geen sprake, waardoor McDonalds meer effectieve ruimte beschikbaar houdt en derhalve een hogere dichtheid aan zitplaatsen en bezoekers heeft. Daarnaast heeft McDonalds vanwege haar grotere marktaandeel een groter aantal bezoekers dan KFC en Subway. <li data-bbox="1115 1457 1753 1473">3. Zie reactie onder 4g2. 	<p data-bbox="1787 842 2119 895">De verkeersanalyse is aangevuld met uitleg uitgangspunten BVO's.</p> <p data-bbox="1787 1074 1955 1098">Geen aanpassing</p> <p data-bbox="1787 1457 1955 1481">Geen aanpassing</p>

Nr	Indiener	Zienswijze	Reactie	Aanpassing BP
		<p>groter dan bij KFC en Subway, deze afwijking had vraagtekens op moeten roepen;</p> <p>4. gemiddelde verblijfstijd en parkeertijd per vestiging verschilt;</p> <p>5. in de berekening is uitgegaan van het feit dat McDonalds 2u per dag minder open is dan KFC en Subways;</p> <p>6. er geen sprake kan zijn van gecombineerd parkeren t.b.v. fastfoodrestaurant en tankstation;</p> <p>7. voor de snelweg gerelateerde bedrijvigheid is uitgegaan van een parkeernorm van 2,6 parkeerplaats per 100 m² BVO. Nu niet duidelijk is wat de exacte invulling is, kan niet worden gesteld dat een parkeernorm van 2,6 voldoende is;</p> <p>8. het is niet duidelijk door wie en op welk moment de parkeerplaatsen worden aangelegd. De aanleg van parkeerplaatsen is niet in de regels geborgd;</p>	<p>4. Voor de Subway wordt een kortere verblijfs- als parkeertijd aangehouden dan voor de McDonalds en de KFC, omdat het assortiment bij de ketens duidelijk anders is. De Subway verkoopt hoofdzakelijk broodjes, terwijl de overige ketens volledige maaltijden verzorgen. Het nuttigen van een complete maaltijd neemt meer tijd in beslag dan het nuttigen van een broodje. Gemiddeld is de verblijfstijd in een Subway dus korter dan bij een Mc Donalds of een KFC.</p> <p>5. In de APV van de gemeente Uden zijn de sluitingstijden voor een horeca onderneming buiten het horecaconcentratiegebied opgenomen. Een droog horecabedrijf (gericht op eten), mag voor bezoekers geopend zijn:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. van zondag op maandag, maandag op dinsdag, dinsdag op woensdag en woensdag op donderdag tussen 08.00 uur en 02.00 uur; 2. van donderdag op vrijdag, vrijdag op zaterdag, zaterdag op zondag tussen 08.00 uur en 03.00 uur. <p>In de verkeersanalyse is aangesloten op deze openingstijden. Uitzondering is mogelijk de McDonalds, die graag vanaf 7.00 uur open wil zijn. De verkeersanalyse is hierop aangepast, zodat met deze wens al rekening is gehouden.</p> <p>6. In de verkeersanalyse is niet uitgegaan van gecombineerd parkeren, omdat de parkeerbehoefte van het tankstation gesteld is op '0'.</p> <p>7. In de CROW richtlijn 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' worden voor diverse zakelijke functies parkeernormen opgenomen. In de betreffende publicatie worden de volgende categorieën onderscheiden: kantoor (kantoor zonder baliefunctie), commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie), bedrijf arbeidsintensief (bezoekersextensief), bedrijf arbeidsextensief (bezoekersextensief) en bedrijfsverzamelgebouw. Van een kantoorfunctie is in dit geval geen sprake, waardoor de parkeernormen van de overige categorieën zijn beschouwd. Blijkens de CROW richtlijnen bedragen de maximale parkeernormen respectievelijk 2,6 , 1,3 en 2,2 parkeerplaatsen per 100 m² aan BVO. In de verkeersanalyse en het bestemmingsplan is, in het kader van zorgvuldigheid, aangesloten bij de maximale norm van 2,6 parkeerplaatsen per 100 m² BVO die geldt voor bedrijf arbeidsintensief (bezoekersextensief).</p> <p>8. In de bestemmingsplanregels wordt opgenomen dat de parkeerplaatsen dienen te zijn gerealiseerd alvorens de fastfoodketens in gebruik mogen worden genomen. Wie deze</p>	<p>Geen aanpassing</p> <p>In de verkeersanalyse is aangesloten bij de openingstijden in de APV, met dien verstande dat de McDonalds mogelijk vanaf 7.00 uur open mag zijn.</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Er wordt een voorwaardelijke verplichting in de regels opgenomen m.b.t. aanleg van</p>

Nr	Indiener	Zienswijze	Reactie	Aanpassing BP
		<p>9. de gehanteerde percentages in de bijlage van het verkeersonderzoek zijn geschat en hebben geen enkele bronverwijzing of onderbouwing.</p> <p>h. De conclusie dat de ontwikkeling geen onnodige negatieve effecten heeft op het akoestisch klimaat voor de nabijgelegen woningen is onjuist:</p> <p>1. er is onterecht geconcludeerd dat ter plaatse van de woning Looweg 10A geen sprake is van een significante toename (2 dB of meer);</p> <p>2. de conclusie dat de kwalificatie van de woning Looweg 10A wijzigt van redelijk naar matig is onjuist en onvolledig. Ook het feit dat aan de geluidbelasting tot 49 dB op de woning geen nader te nemen maatregelen wordt gekoppeld, maakt de conclusie onvolledig;</p> <p>3. de kwalificatie van de woning Looweg 10A als matig in 2026 vanwege industrielawaai klopt niet;</p> <p>4. niet blijkt waarop de stelling is gebaseerd dat de bevoorrading in de nachtperiode slechts enkele malen per jaar voorkomt en daarmee als incidenteel kan worden</p>	<p>parkeerplaatsen aanlegt is niet relevant.</p> <p>9. Op basis van locatie specifieke eigenschappen is, samen met de toekomstige exploitanten, een inschatting gemaakt van de gehanteerde uitgangspunten. Hierbij is nadrukkelijk gekeken naar de ligging ten opzichte van de kern, het te verwachte personeelsbestand en gegevens van referentiestigingen elders in het land. Op basis hiervan is een representatief beeld geschetst van de te verwachte parkeerbehoefte.</p> <p>h. Uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek blijkt dat ter plaatse een acceptabel woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd, waarbij is aangetoond dat voldaan wordt aan de normen uit de Wet geluidhinder. Daarnaast is in overleg besloten een aantal maatregelen te treffen (zie reactie onder 4a) om de geluidbelasting verder te beperken. Hierna wordt specifiek ingegaan op de inhoudelijke punten uit de zienswijze.</p> <p>1. De Wet geluidhinder is van toepassing bij wijzigingen aan bestaande verkeerswegen als door de wijziging in het toekomstig maatgevende jaar, zonder het treffen van maatregelen een significante toename is van de geluidsbelasting (2 dB toename). Deze toename wordt bepaald ten opzichte van 48 dB (artikel 100 Wgh). Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelastingen, ten gevolge van wijzigingen aan de infrastructuur, niet leiden tot een geluidbelasting die hoger is dan 50 dB (48 dB + 2dB). Derhalve is geen sprake van een significante toename.</p> <p>2. De milieukwaliteitsmaat (MKM in L_{den}) is de methode die is gebruikt om de gecumuleerde geluidbelasting te beoordelen op hinderlijkheid. Voor een gecumuleerde geluidbelasting tussen de 55 en 60 dB geldt een classificatie 'matig'. Blijkens het akoestisch onderzoek Wet geluidhinder, dat als bijlage aan het ontwerpbestemmingsplan is toegevoegd, is hier sprake van, waardoor de classificatie juist is omschreven. Om tegemoet te komen aan reclamant is er voor gekozen om maatregelen te treffen om de geluidbelasting te verlagen. Zie reactie onder 4a. Na het treffen van de maatregelen is sprake van de classificatie 'redelijk'.</p> <p>3. Blijkens de MKM geldt ter plaatse van de woning aan de Looweg 10A wel degelijk de classificatie 'matig'. De gecumuleerde geluidbelasting bevindt zich binnen de bandbreedte tussen de 55-60 dB. Na het treffen van de maatregelen zoals genoemd onder 4a bedraagt de geluidbelasting minder dan 55 dB op de woning van reclamant. Hiermee is sprake van de classificatie 'redelijk'.</p> <p>4. Incidentele afwijkingen zijn activiteiten die incidenteel voorkomen en meer geluid veroorzaken dan de representatieve bedrijfssituatie (RBS). Volgens jurisprudentie</p>	<p>parkeervoorzieningen. Geen aanpassing</p> <p>Zie aanpassing onder 4a.</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Zie aanpassing onder 4a.</p> <p>Zie aanpassing onder 4a.</p> <p>Bevoorrading in de nachtperiode wordt in de regels beperkt tot maximaal 12 keer per jaar in de</p>

Nr	Indiener	Zienswijze	Reactie	Aanpassing BP
		<p>aangemerkt;</p> <p>5. er wordt onterecht geconcludeerd dat geen geluidreducerende maatregelen nodig zijn, terwijl er wel gesprekken lopen over een oplossing;</p> <p>6. gesteld wordt dat de milieukwaliteitsmaat van de woning Looweg 10A wijzigt van redelijk naar matig en dat de optredende cumulatieve geluidbelasting nog ruim binnen de bandbreedte van de Wgh past. Dit is niet onderbouwd;</p> <p>7. het dichtslaan van deuren, het stationair draaien van auto's en airco's, koelingen, verwarmingen en andere geluidverwekkende apparaten zijn niet onderzocht;</p> <p>8. er is onvoldoende onderbouwing van de cumulatieve geluidbelasting en piek geluidbelasting;</p> <p>9. de gegevens van de installaties en ventilaties zijn onvoldoende betrouwbaar.</p> <p>i. Volgens reclamant zijn in haar tuin en grenzend aan het plangebied eekhoorns, dassen, vlermuizen, roofvogels, spechten, padden en een heideblauwtje aanwezig. Er moet nader onderzoek naar de aanwezige flora en fauna worden uitgevoerd.</p>	<p>is het toelaatbaar dat maximaal 12 keer per jaar, en maximaal één etmaal per keer wordt afgeweken van de RBS. Bevoorrading in de nachtperiode betreft in dit geval een incidentele bedrijfssituatie. In de regels van het bestemmingsplan wordt vastgelegd dat de bevoorrading uitsluitend incidenteel mag plaatsvinden.</p> <p>5. In het kader van de Wet geluidhinder is de gemeente niet verplicht om maatregelen te treffen (zie reactie onder 4h1). De gemeente en ontwikkelaar zijn echter wel voornemens om maatregelen te treffen teneinde de geluidbelasting te verlagen. Zie hiervoor de reactie onder 4a.</p> <p>6. De Wet geluidhinder is niet van toepassing. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is aan de hand van het MKM de gecumuleerde geluidbelasting beoordeeld op hinderlijkheid. Zie ook de reactie onder 4h2. In het akoestisch onderzoek is onderbouwd dat de betreffende waarde acceptabel is.</p> <p>7. Het dichtslaan van autodeuren is in het model meegenomen als 'piekgeluid'. Ook de installaties binnen de bedrijven zijn als 'puntbron' gemodelleerd, conform de kentallen die gelden voor dergelijke installaties. Inmiddels zijn de gegevens voor de installaties opgevraagd en verwerkt in het akoestisch onderzoek. Voor het stationair draaien van motoren geldt dat dit is verdisconteerd in de snelheid van de voertuigen. Deze is relatief laag in het model ingevoerd, waardoor rekening is gehouden met het manoeuvreren en stationair draaien van de motoren.</p> <p>8. Zowel de cumulatieve geluidbelasting als de piekbelasting (maximale geluidsniveaus) zijn beschreven in het akoestisch onderzoek. Bovendien is gemotiveerd dat deze waarden acceptabel zijn.</p> <p>9. Naar aanleiding van de ingediende reacties zijn installatiegegevens opgevraagd en verwerkt in het akoestisch onderzoek.</p> <p>i. Op basis van verspreidingsgegevens klopt het dat er in de nabijheid van het plangebied eekhoorns, dassen en vlermuizen voorkomen. Middels een oriënterend veldbezoek is het plangebied onderzocht op geschikte leef- en voortplantingsbiotopen van deze soortgroepen. Tijdens het veldbezoek zijn geen eekhoorns of sporen van de eekhoorn waargenomen. Het plangebied bestaat uit akkerland en grasland met enkele bomen (bestaande uit een lindelaan en enkele zoals de zomereik, berk en kers). Dergelijke biotopen zijn niet geschikt voor eekhoorn. Het leefgebied van de das en haar burcht bevinden zich met name ten noorden (De Maashorst) en zuidoosten (t.h.v. Odiliapeel) van Uden. Tijdens het veldbezoek is gezocht naar</p>	<p>nachtperiode.</p> <p>Zie aanpassing onder 4a.</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>De actuele gegevens van de installaties zijn meegenomen in het akoestisch onderzoek.</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Zie aanpassing onder 4h7.</p> <p>Geen aanpassing</p>

Nr	Indiener	Zienswijze	Reactie	Aanpassing BP
		<p>j. Er is onvoldoende borging dat de benodigde waterberging voldoet aan de daar aan gestelde eisen.</p> <p>k. De conclusies ten aanzien luchtkwaliteit met betrekking tot de concentraties NO₂ en PM₁₀ zijn niet juist.</p> <p>l. Reclamant vreest voor lichtoverlast van masten en auto's. Dit is niet in de onderzoeken meegenomen.</p> <p>m. Reclamant vreest voor overlast van de uitrit voor fietsers. Er is geen plan voor fietsveiligheid en er ontbreekt een analyse van de fietsstromen.</p>	<p>vraatsporen, uitwerpselen, loopsporen en eventuele burchten van de das, deze kenmerken welke duiden op aanwezigheid van de das zijn niet waargenomen. Tijdens veldbezoek is vastgesteld dat plangebied is ingesloten tussen verkeer intensieve wegen welke door de das worden vermeden.</p> <p>Tijdens het veldbezoek zijn mogelijke rust- en verblijfplaatsen van boom- en gebouwbewonende vleermuizen, op basis van de checklist inschatting vooronderzoek vleermuizen (vleermuisprotocol), onderzocht. Door de afwezigheid van bebouwing binnen het plangebied, kunnen eventuele vaste rust- en verblijfplaatsen van gebouw bewonende soorten worden uitgesloten. Aanwezigheid van verblijfplaatsen van boombewonende vleermuizen in de te rooien bomen is niet te verwachten. Met de voorgenomen planontwikkeling zijn geen negatieve effecten te verwachten op vaste vliegroutes of foerageergebieden van vleermuizen.</p> <p>Nesten (of nesten van voorgaande jaren) van in bomen broedende jaarrond beschermde (roof)vogels (o.a. de groene specht) zijn ten tijde van het oriënterend veldbezoek niet waargenomen. Het plangebied biedt weinig potentie (grotendeels in gebruik als maisveld en ingeklemd tussen de A50 en bebouwing) om als onderdeel te fungeren van het leefgebied van de roofvogels.</p> <p>j. In het kader van de bestemmingsplanprocedure is het watertoetsproces doorlopen. In de toelichting is aangetoond dat de gekozen waterhuishoudkundige oplossing voldoet aan de gestelde kaders door waterschap en gemeente Uden. In de verleende omgevingsvergunning is het waterhuishoudkundig systeem verder uitgewerkt, in lijn met hetgeen is beschreven in de waterparagraaf in het bestemmingsplan. Hiermee zijn de waterbelangen in voldoende mate geborgd.</p> <p>k. Het onderzoek luchtkwaliteit is uitgevoerd en getoetst conform de geldende wetgeving.</p> <p>l. Naar aanleiding van de omgevingsdialog is in overleg bepaald dat de lichtmasten met 1,5 meter worden verlaagd. De lichthinder van de masten blijft hierdoor beperkt. Daarnaast wordt een geluidwal met een scherm gerealiseerd aan de noordzijde van het plangebied, waardoor bij de woning aan de Looweg 10A geen sprake is van lichtoverlast vanwege auto's.</p> <p>m. Zie reactie onder 4f.</p>	<p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>De maximale hoogte van de lichtmasten wordt in de regels verlaagd naar maximaal 6,5 meter.</p> <p>Zie aanpassing onder 4f.</p>

7	Os A.W.A.M. van, Looweg 7 5406 PL UDEN	<p>a. Er is nog steeds geen duidelijkheid over de eigen bouw- en gebruiksmogelijkheden, waardoor er geen redelijke mogelijkheid is om de eigen woning en bedrijfsgebouwen te verkopen.</p> <p>b. De ontwikkelingen in de nabijheid van de woning Looweg 7 leiden tot een sterk verminderd woongenot vanwege een hoge geluidbelasting. Dit heeft mogelijk mede te maken door een lek in de wand ter plaatse van de woningen. Er is ten onrechte geen rekening gehouden met de bestaande feitelijke geluidbelasting. Om dit in beeld te brengen moeten metingen worden verricht.</p> <p>c. Er moeten vanwege industrielawaai forse maatregelen worden getroffen om te zorgen voor een acceptabel binnenniveau, naast het geluidsscherm dat al is gerealiseerd. Gezien deze voorzieningen kan worden gesteld dat reclamanten in hun tuin worden blootgesteld aan een zodanig hoge geluidbelasting dat geen sprake is van een acceptabel woonklimaat.</p> <p>d. Er is sprake van een salami-tactiek door de ontwikkelingen van het hotel Van der Valk, het multizorgcentrum en het foodcourt in aparte plannen op te nemen en apart te beoordelen. In het kader van het bestemmingsplan is alleen in beeld gebracht wat de toename in geluidbelasting vanwege het foodcourt is. Hierbij is geen rekening gehouden met de toename van geluid vanwege de overige ontwikkelingen die al hebben plaatsgevonden.</p>	<p>a. Het perceel van reclamant valt buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan is niet van invloed op de bouw- en gebruiksmogelijkheden op het perceel van reclamant. Reclamant is persoonlijk op de hoogte gesteld van de eigen bouw- en gebruiksmogelijkheden.</p> <p>b. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is onderzocht wat de invloed is van de beoogde ontwikkeling op omliggende woningen. Uit deze berekeningen blijkt dat de plannen niet leiden tot een onacceptabel woon- en leefklimaat. Als mocht blijken dat sprake is van een strijdigheid met de vergunning van Van der Valk en/of de geluidswerende voorziening, waardoor een lek is ontstaan en ten onrechte een hoge geluidbelasting optreedt, dan moet dit worden aangepast. Er is op dit moment echter geen enkele aanleiding om aan te nemen dat er sprake is van een strijdigheid. Het lek hoeft niet te worden meegenomen in het onderzoek. Het verrichten van metingen geeft onvoldoende inzicht in de feitelijke geluidssituatie, omdat de geluidsbelasting sterk varieert en afhankelijk van de dag, het seizoen etcetera. Volledigheidshalve zijn ook de recent gerealiseerde plannen in Uden-Noord (Van de Valk en Multizorg) mee worden genomen in de beschouwing. Daarnaast worden maatregelen getroffen om de geluidbelasting te verlagen. Zie reactie onder 4a.</p> <p>c. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de realisatie van het foodcourt mogelijk is, zonder dat daarvoor aanvullende maatregelen worden getroffen. In het rekenmodel was nog geen rekening gehouden met de reeds gerealiseerde geluidwerende voorziening (aarden wal met scherm) aan de zuidzijde van het perceel. Het akoestisch onderzoek is hierop aangepast. De resultaten geven geen directe aanleiding tot het treffen van aanvullende maatregelen. De gemeente en ontwikkelaar zijn echter wel voornemens om maatregelen te treffen teneinde de geluidbelasting te verlagen. Zie hiervoor de reactie onder 4a. Gelet op het voorgaande zijn wij van mening dat hier sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat. In het akoestisch onderzoek is hiervoor een nadere onderbouwing opgenomen. Volledigheidshalve kan worden gesteld dat in de milieuwetgeving niet hoeft te worden getoetst aan de geluidbelasting in de tuin.</p> <p>d. Er is geen sprake van salami-tactiek, maar van uitvoering van het vigerend beleid. In het masterplan Uden-Noord staat vermeld dat de transformatie van het gebied kleinschalig en stapsgewijs zal gebeuren. Bij elke ruimtelijke ontwikkeling dient inzicht te worden gegeven in de gevolgen van het betreffende plan voor haar omgeving. Deze beschouwing is ook gedaan in het kader van het foodcourt. De resultaten daarvan zijn beschreven in het akoestisch onderzoek. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is alsnog een berekening gemaakt van de cumulatieve</p>	<p>Geen aanpassing</p> <p>In het akoestisch onderzoek is de gecumuleerde geluidbelasting inclusief de recent gerealiseerde plannen meegenomen. Zie verder de aanpassing onder 4a.</p> <p>In het akoestisch onderzoek is de bestaande geluidswerende voorziening (aarden wal met scherm) meegenomen. Zie verder de aanpassing onder 4a.</p> <p>In het akoestisch onderzoek is de cumulatieve geluidbelasting van het foodcourt, hotel Van de Valk en het multizorgcentrum berekend.</p>
---	--	---	---	---

		<p>e. Er is toegezegd dat de 4e poot van rotonde uitsluitend zou worden gebruikt ter ontsluiting van het hotel. Inmiddels wordt deze ook gebruikt voor het verkeer van en naar het multizorgcentrum en wordt deze in de toekomst ook gebruikt voor het foodcourt.</p> <p>f. Reclamanten stellen dat de waarschijnlijke sloop van de loods op het perceel Looweg 5 (na aankoop van de gemeente), en daarmee het vervallen van de werking van de loods als geluidsscherm, in het akoestisch onderzoek mee had moeten worden genomen.</p> <p>g. Vanwege het ontbreken van een maximale oppervlaktemaat voor de schermen aan de reclamemast, in combinatie met een maximale bouwhoogte van 40 meter, wordt gevreesd voor een ernstige verstoring en daarmee een verslechtering van het woon- en leefklimaat.</p> <p>h. Binnen de bestemming 'Bedrijf' wordt ruimte geboden voor detailhandel in artikelen die niet dagelijks zijn. Deze bedrijvigheid hoort niet op deze locatie.</p> <p>i. Aangezien de invulling ter plaatse van de bestemming 'Bedrijf' nog niet concreet is, kan niet worden voldaan aan de ladder voor duurzame verstedelijking.</p> <p>j. Voor de gronden binnen de bestemming 'Horeca' is niet voldoende onderzocht of wordt voldaan aan de ladder DV en waarom de ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd.</p>	<p>geluidbelasting van het foodcourt, hotel Van de Valk en het multizorgcentrum. Het akoestisch onderzoek is hierop aangepast. Volledigheidshalve merken wij op dat het multizorgcentrum nog een voorziene ontwikkeling is, waarvoor nog geen bestemmingsplan is vastgesteld.</p> <p>e. De betreffende rotonde wordt inderdaad gebruikt voor de ontsluiting van zowel het Foodcourt, als hotel Van de Valk en het multizorgcentrum. Vanwege de verkeersveiligheid is het ongewenst om meerdere aansluitingen op de Rondweg Noord te realiseren. Het bundelen van verkeersstromen heeft de voorkeur. In de toelichting van het bestemmingsplan voor het hotel is reeds aangegeven dat de aantakking in eerste instantie uitsluitend voor het hotel bedoeld is, maar bij een verdere ontwikkeling van Uden-Noord ook voor andere functies kan worden gebruikt.</p> <p>f. Het is gebruikelijk om in een akoestisch onderzoek uit te gaan van de feitelijke (legale) situatie. Bovendien is de gemeente niet voornemens om de betreffende loods aan te kopen en te slopen. Voor de sloop van de loods is door de eigenaar tot op heden ook geen sloopmelding gedaan, waardoor er geen aanwijzingen zijn dat de loods op korte termijn wordt gesloopt. Het aansluiten bij de feitelijke situatie is daarmee legitiem.</p> <p>g. Voor een reactie op de hoogte van de reclamemast wordt verwezen naar de reactie onder 1b. Volledigheidshalve wordt in de regels van het bestemmingsplan een oppervlaktemaat opgenomen voor de toegelaten schermen. Deze oppervlaktemaat wordt acceptabel geacht.</p> <p>h. Detailhandel in niet dagelijks artikelen wordt niet mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan. Wel is er ruimte voor een pick-up-point voor niet dagelijkse artikelen. Een pick-up-point vertoont meer overeenkomsten met een bedrijfsmatige functie, omdat ter plaatse geen sprake is van verkoop. Het betreft slechts het afhalen van goederen, die elders zijn betaald en verkocht.</p> <p>i. Zie reactie 4c2.</p> <p>j. De beoogde horecafunctie is primair gericht op bezoekers die 'efficiënt' iets willen eten of drinken, met een relatief korte verblijfsduur. Gemak is in dit geval belangrijker dan bijvoorbeeld sfeer of verblijfskwaliteit. De ligging t.o.v. de hoofdwegenstructuur en de bereikbaarheid (ook per auto) is hier geheel op gebaseerd. De locatie onderscheidt zich daarmee nadrukkelijk van de centra (primair recreatief bezoekdoel, langere verblijfsduur, meer sfeer, etc.) en is dan ook complementair hieraan. De enige andere locatie in/nabij het stedelijk gebied van Uden die qua bereikbaarheidsprofiel in enige mate vergelijkbaar is met Uden-Noord is de directe omgeving van afrit 13 Volkel van de A50. Hier ontbreken echter de ruimtelijke</p>	<p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Oppervlakte schermen wordt opgenomen in regels.</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p>
--	--	--	--	--

		<p>k. Ook de vestiging van een tankstation voldoet niet aan de ladder DV nu er al een tankstation in de buurt is gevestigd.</p> <p>l. In artikel 3.4.1 is vastgelegd dat het tankstation maximaal 1 maal per nacht wordt bevoorrad. Er is niet beschreven wat onder de nachtperiode wordt verstaan.</p> <p>m. Lid c van artikel 3.1 is niet voldoende duidelijk. Er is niet vastgelegd waaraan de activiteiten detailhandel en horeca ondergeschikt moeten zijn en hoe de ondergeschiktheid wordt vastgesteld.</p> <p>n. Ten onrechte is bij het toetsen aan de ladder DV geen rekening gehouden met de bestaande voorzieningen binnen de Poort van Veghel. De te vestigen functies voorzien niet in een regionale behoefte.</p> <p>o. Er is onvoldoende onderzocht of de nieuwe functies nadelige gevolgen hebben voor de nabij de planlocatie gelegen natuurgebieden.</p>	<p>mogelijkheden en bestaat geen synergie qua bezoekgedrag met grote publiekstrekkers als ziekenhuis Bernhoven en hotel Van der Valk. Bovendien zet de gemeente beleidsmatig ook niet in op de ontwikkeling van het gebied nabij afrit 13. Andere locaties binnen het stedelijk gebied zijn ongeschikt vanwege de matige bereikbaarheid vanaf de hoofdwegen in het algemeen en de A50 in het bijzonder.</p> <p>k. Het tankstation Avia Bitswijk is in de marktverkenning meegenomen onder paragraaf 2.2.2 punt 3 en dus bij de marktvaart betrokken. Het bestaande tankstation (Avia Bitswijk) ligt binnen de bebouwde kom op ca. 600 meter van de onderzoekslocatie en is derhalve niet direct gevestigd langs de snelweg c.q. zichtbaar vanaf de A50 of de Rondweg. Het Avia station is gelet op haar ligging vooral gericht op lokaal verkeer in Uden-noord. Het nieuwe tankstation krijgt dus een ander locatieprofiel en deels andere doelgroepen (doorgaand verkeer A50, Rondweg).</p> <p>l. In het Activiteitenbesluit is een onderscheid gemaakt tussen de dag-, avond- en nachtperiode. De nachtperiode loopt van 23.00 uur tot 7.00 uur. In de regels van het bestemmingsplan wordt het begrip 'nachtperiode' toegevoegd. Daarnaast wordt in de regels vastgelegd dat het tankstation slechts incidenteel in de nachtperiode (maximaal 12 keer per jaar) wordt bevoorrad.</p> <p>m. In de begrippen in artikel 1 lid 25 is een ondergeschikte functie gedefinieerd als "een activiteit die in ruimtelijk, functioneel en inkomenswervend opzicht duidelijk ondergeschikt is aan de volgens het bestemmingsplan toegestane hoofdfunctie". Zelfstandige horeca of detailhandel is niet mogelijk.</p> <p>n. De Poort van Veghel betreft primair een retailcluster met grootschalige winkels. De horeca is hier met twee relatief kleine lunchrooms/broodjeszaken (Subway, El Greco, beide 80 à 100 m² bvo) en een Wokrestaurant relatief bescheiden en ondersteunend aan de retailfunctie. Bovendien is het horecaprogramma gericht op specifieke doelgroepen, zoals bezoekers van de naastgelegen winkels, werkers op het naastgelegen grootschalige bedrijventerrein De Dubbelen en vrachtwagenchauffeurs. Ook ontbeert het de brede horecafunctie zoals die in Uden-Noord wordt beoogd, met bijvoorbeeld veel fastfood gericht op een 'tussendoortje'. Overigens is de horeca in de Poort van Veghel wel meegenomen in de raming van de marktruimte, met een positieve uitkomst.</p> <p>o. In de quickscan flora en fauna zijn tevens de effecten op nabijgelegen natuurgebieden in beeld gebracht. Natuurgebied De Maashorst betreft geen gebied dat is aangewezen in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998. Delen van het natuurgebied maken wel onderdeel uit van de EHS (NNN). De ontwikkeling leidt niet tot een significante vermindering van de</p>	<p>Geen aanpassing</p> <p>In de regels wordt een definitie voor nachtperiode opgenomen en er wordt vastgelegd dat het tankstation incidenteel in de nachtperiode (maximaal 12 keer per jaar) wordt bevoorrad. Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p>
--	--	--	---	--

			<p>oppervlakte van of samenhang (robuustheid, aaneengeslotenheid en verbindingfunctie) tussen die gebieden die behoren tot de EHS. Gezien de ligging van het plangebied (buiten de EHS op meer dan 50 m) en het waterneutraal ontwikkelen is geen sprake van significante effecten op gebied van geomorfologische en aardkundige waarden en processen, de waterhuishouding, de kwaliteit van bodem en water. Ook zijn significante effecten op gebied van donkerte en openheid, de landschapsstructuur en de belevingswaarde niet aan de orde. Op een afstand van 20 kilometer ten westen van het plangebied ligt het Natura 2000-gebied "Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek". De bestemmingsplanwijziging heeft gelet op de omvang, soort activiteiten en de tussenliggende afstand geen invloed op dit gebied. Eventueel versturende factoren zoals oppervlakteverlies, versnippering, verdroging en verstoring door trilling, licht en geluid zijn met de voorgenomen planontwikkeling niet van toepassing.</p>	
		De zienswijze is tevens gericht tegen de ontwerp omgevingsvergunningen.	De reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.	
8	Timmers W.A., Raktweg 7 5406 TV UDEN	Zie zienswijze nr. 3	Zie reactie onder 3.	Geen aanpassing
9	Bruijnen S.T.P.L., Hoogzoggel 95 5404 LP UDEN	<p>a. Het foodcourt past niet bij de Udense uitstraling en Udense maat. Het past niet bij groen, gezond, gastvrij en gezellig.</p> <p>b. Grote kans op veel meer zwerfvuil.</p> <p>c. Het wordt een ideale plek voor criminaliteit.</p> <p>d. Door de aanleg van nieuwe wegen t.b.v. het foodcourt zal de afwikkeling van het verkeer van en naar de A50 minder soepel verlopen.</p> <p>e. Bedrijven als McDonalds en Subway zijn niet duurzaam en nemen geen lokale producten af.</p>	<p>a. Zie reactie onder 1a.</p> <p>b. Zie reactie onder 3b.</p> <p>c. Er is geen reden om aan te nemen dat met de komst van het foodcourt een plek voor criminaliteit wordt gecreëerd. Er zijn afspraken gemaakt met de werkgroep Jeugd en Veiligheid, waaronder o.a. de politie, de BOA's, maatschappelijke organisaties en de gemeente zitting in hebben, en de toekomstige gebruikers, dat zij vroegtijdig met elkaar in overleg gaan, indien de situatie daar aanleiding toe geeft.</p> <p>d. In de verkeersanalyse zijn de effecten op het onderliggende wegennet beschouwd. Geconcludeerd is dat de verschillende wegen voldoende capaciteit hebben om de extra verkeersbewegingen op te vangen. Wel wordt geadviseerd om aanpassingen door te voeren aan de aanwezige rotonde. De gemeente heeft de reconstructie van deze rotonde inmiddels opgenomen in de begroting. De reconstructie van de rotonde wordt uitgevoerd voordat het foodcourt in gebruik wordt genomen.</p> <p>e. De afweging of afgeweken kan worden van het bestaande bestemmingsplan moet worden gemaakt op basis van ruimtelijk relevante gronden. Duurzaamheid is een belangrijk thema voor de gemeente, maar duurzaamheid en het afnemen van lokale producten spelen geen rol in de belangenomgeving over het</p>	<p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p>

		f. Als de bedrijven er eenmaal zitten is het lastig om ze weg te krijgen of aanvullende eisen te stellen.	bestemmingsplan. f. De gemeente is niet voornemens om de beoogde exploitanten 'weg te krijgen'. De gemeente acht een horecafunctie op deze functie immers passend. Met de te vestigen bedrijven worden wel afspraken gemaakt. Als de bedrijven zich niet aan de afspraken houden of de wet overtreden, wordt handhavend opgetreden.	Geen aanpassing
10	Nooijen G.A., Boterkampweg 1A 5406 PR UDEN	a. Het foodcourt past niet tussen de kleine woongemeenschap in het buitengebied en de verbinding naar het centrum van Uden. b. De extra verkeersdrukte en het jonge publiek dat het foodcourt aantrekt zal zorgen voor een ernstige verstoring. c. Reclamanten maken zich ernstige zorgen om de veiligheid van de kinderen die van en naar Uden langs het foodcourt fietsen. d. Er wordt overlast aan zwerfafval verwacht. e. De uitstraling van het foodcourt past niet bij de gemeente Uden en al helemaal niet bij 'de poort' naar de nabijgelegen natuur en de Maashorst. f. De verwijsmast is horizonvervuiling en een symbool van iets van de gemeente niet uit zou moeten stralen.	a. Zie reactie onder 1a. b. Zie reactie onder 9d voor een onderbouwing van verkeerseffecten. In aanvulling daarop kan worden gesteld dat het niet aan te nemen is dat het publiek leidt tot een ernstige verstoring van de leefwijze. Indien sprake is van ongeregelheden zal er handhavend worden opgetreden. Zie ook reactie onder 9c. c. De verkeersverbinding van, en naar, het centrum van Uden loopt via de Looweg en de Handwijzerstraat. De Looweg wordt verlegd, maar de verbinding blijft intact. De Handwijzerstraat blijft ongewijzigd. De huidige fietsverbindingen blijven daarmee intact, waardoor de veiligheid voor fietsers niet wordt aangetast. Omdat het foodcourt met de auto enkel bereikbaar is vanaf de rotonde en niet via de Looweg/Handwijzerstraat zullen fietsers op de Handwijzerstraat daar geen hinder van ondervinden. Bovendien ontstaat er een stedelijke functie, waarop een grote mate van sociale controle is, terwijl er in de huidige situatie nauwelijks bebouwing is gesitueerd met zicht op de Looweg. De gemeente is derhalve van mening dat het foodcourt niet leidt tot meer onveiligheid. d. Zie reactie onder 3b. e. Zie reactie onder 1a. f. Zie reactie onder 1b.	Geen aanpassing Geen aanpassing Geen aanpassing Geen aanpassing Geen aanpassing Geen aanpassing
11	Tomasouw-Janssen I.H.E., Spitsen 14 5404 PC UDEN	Het foodcourt past niet bij de groene visie van de gemeente Uden en bij de nabijheid van een ziekenhuis dat gezondheid promoot.	Zie reactie onder 1a.	Geen aanpassing
12	Jansen G.F.M., Muziekplein 29 5402 CR UDEN	a. Reclamant maakt bezwaar tegen de vestiging van de McDonalds, Subway en KFC omdat dit vergif-ketens zijn, die zeer slecht voor de gezondheid zijn. b. De verwijsmast is horizonvervuiling en past niet bij de gemeente Uden.	a. Zie reactie onder 1a. b. Zie reactie onder 1b.	Geen aanpassing Geen aanpassing
13	Lukassen G.B.E.M., Patrijsweg 3 B 5406 NG UDEN	a. Bezwaar tegen de fastfoodketens die in tegenstrijd zijn met een groen en duurzaam Uden, poort naar de Maashorst en het ondernemen met respect voor mens en maatschappij. b. Waarom geen foodcourt op een Udense manier met een lokale	a. Zie reactie onder 1a. b. Er hebben zich tot op heden geen lokale ondernemers gemeld	Geen aanpassing Geen aanpassing

		invulling en met Udense bedrijven in plaats van niets aan de gezondheid toevoegende multinationals?	om de locatie te mogen ontwikkelen, dan wel zich te mogen vestigen op het foodcourt. Met de ontwikkelaar is afgesproken dat wanneer een lokale ondernemer zich nu alsnog zou willen vestigen en de activiteit past binnen het door de gemeenteraad vastgestelde Masterplan Uden-Noord en geldt als een aanvulling op het reeds voorziene aanbod op het foodcourt, zij hiermee graag het gesprek aangaan. De vestigingen van McDonalds en Subway, worden gerund door lokale ondernemers/franchisers, die reeds een vestiging in Uden runnen.	
14	Fiets Forum Uden, Karperdijk 22 5406 PH UDEN	<p>a. Bezwaar tegen het verdwijnen van het vrij liggende fietspad langs de Looweg die een belangrijke utilitaire en recreatieve verbinding vormt.</p> <p>b. Tevens het verzoek om het fietspad te verlengen tot de aansluiting met de Strikseweg.</p>	<p>a. Het profiel van de Looweg is nog niet bekend. In het najaar van 2016 wordt, gezamenlijk met de belanghebbenden, zoals het fietsforum en de omwonenden, een ontwerp gemaakt. Dit zal vervolgens worden gerealiseerd. Op dit moment is er derhalve geen sprake van dat het vrij liggende fietspad verdwijnt.</p> <p>b. Het gewenste te verlengen fietspad ligt (ver) buiten het plangebied en maakt derhalve geen onderdeel uit van dit project.</p>	<p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p>
15	Gebiedsplatform Uden-Buiten, Schansweg 14 5406 TP UDEN	<p>a. Verzocht wordt om het fietspad naast de Looweg compleet te handhaven en te verleggen tot de aansluiting Looweg/Karperdijk.</p> <p>b. Verzocht wordt om dwingende afspraken met de fastfoodketens te maken, zodat de omgeving vrij blijft van zwerfvuil van deze ketens.</p> <p>c. De 40 meter hoger reclamezuil zal zorgen voor ernstige horizonvervuiling. Verzocht wordt de hoogte van de zuil zodanig te reduceren dat sprake is van een betere landschappelijke inpassing.</p>	<p>a. Zie reactie onder 14a en b.</p> <p>b. Zie reactie onder 3b.</p> <p>c. Zie reactie onder 1b.</p>	<p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p>
16	Ruijs J.A., Molenaarstraat 53 5374 GX SCHAIJK (eigenaar tankstation Bitswijk 4),	<p>a. De ontwikkeling is in strijd met de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening, omdat er niet wordt voorzien in een lokale verstedelijkingsbehoefte, maar in een regionale verstedelijkingsbehoefte waarvoor moet worden uitgeweken naar een regionaal bedrijventerrein.</p> <p>b. De ontwikkeling is in strijd met de Verordening ruimte omdat:</p> <ol style="list-style-type: none"> de ontwikkeling van stedelijke functies niet binnen de beleidsuitgangspunten van het gemengd landelijk gebied past; uit de toelichting valt niet op te maken dat sprake is van een zorgvuldige inpassing, wat als voorwaarde wordt 	<p>a. Uden behoort, blijkens de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening, tot het stedelijk concentratiegebied en niet tot de 'kernen in landelijk gebied'. In het stedelijk concentratiegebied, inclusief de bijbehorende zoekgebieden voor verstedelijking, wordt in tegenstelling wat de reclamant stelt de bovenlokale verstedelijkingsbehoefte opgevangen.</p> <p>b. In de toelichting van het bestemmingsplan is gemotiveerd dat het plan voldoet aan de regels uit de Verordening ruimte. Hierna wordt ingegaan op de specifieke punten van reclamant:</p> <ol style="list-style-type: none"> De beoogde ontwikkeling past inderdaad niet binnen de beleidsuitgangspunten voor het gemengd landelijk gebied. Onder specifieke voorwaarden is, blijkens de toelichting van de Verordening ruimte, een nieuwe stedelijke ontwikkeling toch mogelijk in deze gebieden, de zogenoemde 'gebieden integratie stad-land' (zie ook reactie onder 16b2). In deze gebieden kan stedelijke ontwikkeling plaatsvinden in samenhang met een groene en blauwe landschapsontwikkeling. Het verbod op nieuwvestiging geldt in een dergelijk geval niet. De aanduiding 'integratie stad-land' is van toepassing op het gehele plangebied van het Masterplan Uden-Noord en dient 	<p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>In de toelichting wordt een onderbouwing opgenomen m.b.t.</p>

		<p>gesteld aan ontwikkeling binnen de aanduiding 'integratie stad-land'. Er wordt niet voldaan aan de voorwaarde dat een ontwikkeling binnen deze aanduiding mogelijk is, mits deze in samenhang en in evenredigheid geschiedt met een groen en blauwe landschapontwikkeling binnen de aanduiding of in de naaste omgeving. Ook wordt niet voldaan aan de eis uit artikel 9.1 lid 2 sub c dat moet worden verzekerd dat de beoogde stedelijke ontwikkeling in omvang en ruimtelijke kwaliteit evenredig is met de beoogde groene en blauwe landschapontwikkeling;</p>	<p>in onderlinge samenhang met de rest van de plannen binnen dit Masterplan te worden beschouwd.</p> <p>In het Masterplan Uden Noord zijn drie aspecten benoemd die de integratie van stad-land bewerkstelligen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wegenstructuur van orthogonaal naar organisch; – inpassing bestaande elementen in het plan; – groenstructuur. <p>De komst van een foodcourt past binnen het idee van op de snelweg georiënteerde bedrijvigheid. Deze plek, die goed zichtbaar is vanaf de A50, geeft vorm aan de entree van Uden. De foodcourtllocatie kent een hoge dynamiek vanwege de ligging nabij de afrit van de A50, de entree naar het centrum en de entree richting ziekenhuis en het achtergelegen landschap. Deze hoge dynamiek leidt tot een verstedelijkt karakter van deze gronden. Integratie stad- land heeft dicht bij de stad een meer stedelijk karakter en dicht bij de voortuin van de Maashorst een meer landelijk karakter. De samenhang waarover wordt gesproken in artikel 9.1.a van de Verordening ruimte kan niet worden gevonden op perceelniveau/ op het niveau van individuele ontwikkelingen, maar moet worden gezocht op het niveau van het masterplan. Om te borgen dat elders in het plangebied van het masterplan deze groenblauwe structuren zichtbaar worden op de plekken waar dit in het masterplan werd beoogd, dienen ook de groenblauwe ontwikkelingen gaandeweg vastgelegd te worden in een bestemmingsplan. Er wordt op verschillende plekken binnen Uden-Noord geïnvesteerd in groen. Allereerst is er de afnemende intensivering van bebouwing. Dat wordt zichtbaar in de zone die is aangewezen voor hoogwaardige bedrijvigheid, die parallel loopt aan de A50 (focus op snelweg georiënteerde activiteiten en stadsentree). Deze zal naar het noorden toe steeds extensiever worden ontwikkeld, waarbij een verschuiving ontstaat van een stedelijk milieu met een groene aankleding naar een groene omgeving met enkele gebouwen. De wegen worden omlijst met groenelementen. Dit wordt gerealiseerd in het deelproject Dreven en driften, dat onderdeel uitmaakt van het programma Meer Maashorst; een gezond landschap. Middels dit programma krijgt heel Uden-Noord een groene dooradering. Dit wordt hoofdzakelijk toegepast op de bestaande wegen, om zo ook de bestaande structuren te kenmerken.</p> <p>Het in het masterplan voor 'maatschappelijk' aangewezen gebied, met ruime bebouwingsmogelijkheden ten noorden van de Annaboulevard, wordt omgevormd tot 'groen', zonder bebouwingsmogelijkheden. De Annaboulevard wordt afgewaardeerd en de entree naar de Maashorst wordt ten</p>	<p>de bijdrage aan groene en blauwe landschapontwikkeling.</p>
--	--	--	---	--

		<p>3. de ontwikkeling van een tankstation, dat moeten worden gezien als een bovenregionale detailhandelslocatie, is op grond van de verordening niet toegestaan op deze locatie;</p> <p>4. er wordt niet voldaan aan artikel 4.8 lid 3 waarin is bepaald dat een verantwoording moet worden opgenomen over de afspraken die zijn gemaakt in het regionaal ruimtelijk overleg;</p> <p>5. er wordt niet voldaan aan artikel 9.1 lid 5 waarin expliciet staat dat een bestemmingsplan dient te borgen dat de gerealiseerde groene en blauwe ontwikkeling behouden blijft. In de regels van het bestemmingsplan is geen enkele koppeling met de groenontwikkeling opgenomen, er zijn langzaamverkeersroutes mogelijk binnen groen en de voorwaardelijke verplichting omtrent de aanleg en instandhouding ontbreekt;</p> <p>6. het feit dat niet wordt voorzien in een fysieke kwaliteitsverbetering geeft aan dat per definitie niet kan worden voldaan aan de eis dat de ontwikkeling gepaard moet gaan met een groene en blauwe landschapontwikkeling.</p> <p>c. Het plan draagt (in de huidige vorm) niet bij aan de beleidsdoelstellingen uit de Omgevingsvisie Uden 2015, de Structuurvisie Uden, de Gebiedsvisie Uden-Noord, het</p>	<p>noorden van het betreffende perceel gelegd over de Lagerbosweg. Hierdoor wordt een robuuste groenzone gerealiseerd in het hart van Uden-Noord. Door verlegging van de entree naar het achtergelegen landschap en De Maashorst, krijgt de entree ook een veel groenere beleving. Deze ontwikkeling, die mogelijk is gemaakt middels de opbrengsten uit de gebiedsontwikkeling Uden-Noord, waarvan het foodcourt deel uitmaakt, draagt direct bij aan de integratie stad-land.</p> <p>3. De verkoop van motorbrandstoffen wordt algemeen beschouwd als een bijzondere vorm van detailhandel, met geheel eigen vestigingseisen en (ruimtelijke) effecten. Daarom wordt deze functie altijd afzonderlijk als zodanig bestemd, met soms een (beperkte) mogelijkheid voor ondergeschikte detailhandel en/of horeca. De regeling omtrent detailhandelslocaties, die in de Verordening ruimte is opgenomen, strekt duidelijk ter beperking van het aanbod aan winkels. De provincie heeft niet beoogd om tankstations op deze manier te reguleren. Dit wordt bevestigd door het feit, dat de provincie niet heeft aangegeven, dat het plan op dit punt in strijd is met het provinciale beleid.</p> <p>4. Omdat hier geen sprake is van een bovenregionale detailhandelslocatie is hier ook geen regionaal ruimtelijk overleg, zoals gesteld in artikel 4.8 lid 3 voor nodig.</p> <p>5. De borging, zoals genoemd in artikel 9.1 lid 5, is nu nog onvoldoende in het plan opgenomen. De realisatie en instandhouding van de groenvoorzieningen binnen het plangebied worden verankerd door middel van een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan. Ten behoeve van de hier boven genoemde groene ontwikkeling tussen de Anna Boulevard, Nistelrodeseweg en Voortweg is reeds een besluit genomen tot realisatie. Deze groene ontwikkeling, die buiten het plangebied ligt, kan niet worden geborgd in het bestemmingsplan voor het foodcourt.</p> <p>6. Er is wel degelijk sprake van een kwaliteitsverbetering van het landschap. Deze verbetering is op drie plaatsen terug te vinden. De rand van het perceel krijgt een groene inkleding, met de opbrengsten uit dit plan wordt mede geïnvesteerd in de lanestructuur in heel Uden-Noord en tevens wordt, mede als gevolg van dit plan, een perceel aangekocht aan de Anna Boulevard, dat een groene inrichting krijgt, om zo de groene entree van het ziekenhuis en de overgang naar het natuurlijke landschap van de Maashorst te versterken.</p> <p>c. Zoals in de toelichting van het bestemmingsplan reeds is verwoord, zijn er in de loop der jaren meerdere visies/plannen opgesteld die ingaan op de ontwikkelingsmogelijkheden in</p>	<p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>In de regels wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen ten behoeve van de realisering en instandhouding van de groenvoorzieningen binnen het plangebied.</p> <p>In de toelichting wordt een onderbouwing opgenomen m.b.t. de bijdrage aan groene en blauwe landschapontwikkeling.</p> <p>Zie aanpassingen onder 16b5 en 16b6.</p>
--	--	--	---	---

		<p>structuurplan Uden-Noord en het masterplan Uden-Noord.</p> <p>d. De groene omzomingen en elementen die op de kaart op pagina 28 zijn weergegeven, dienen te worden geborgd in het bestemmingsplan.</p> <p>e. De ontwikkeling is in strijd met de ladder voor duurzame verstedelijking:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. het enkel verwijzen naar de interesse van bedrijven voor deze locatie is niet voldoende om de actuele regionale behoefte aan te tonen; 2. de regio is te beperkt afgebakend door slechts te focussen op de landelijke gemeenten, aangezien het hier gaat om snelweggerelateerde bedrijvigheid; 	<p>Uden-Noord. Het programma is telkens aangepast aan de actualiteit. Het masterplan Uden-Noord en de Omgevingsvisie Uden 2015 zijn het meest actueel, en dus ook het toetsingskader voor ontwikkelingen in het gebied. Het programma, dat middels het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, staat expliciet benoemd in het masterplan. Van enige vorm van tegenstrijdigheid is derhalve geen sprake. De goede inpassing in de groene omgeving is gerealiseerd middels een groene zoom rondom de functies. Deze groene zoom zal in het bestemmingsplan nadrukkelijke worden geborgd, middels een voorwaardelijke verplichting voor de realisatie en instandhouding hiervan. Daarnaast wordt in de Omgevingsvisie ook nadrukkelijk omschreven dat ontwikkelingen moeten bijdragen aan de overgang van rood naar groen. Als dat fysiek niet kan, kan een fysieke bijdrage worden geleverd aan landschappen van allure. In de toelichting van het bestemmingsplan is verwoord dat er, vanuit de ontwikkeling van het foodcourt, gelden beschikbaar worden gesteld voor de ontwikkeling van groen binnen de gebiedsontwikkeling Uden-Noord. Hierbij is er bewust voor gekozen om langs de Rondweg de stedelijke functies te concentreren en in het achterliggende gebied, nabij de Maashorst, verder in te zetten op een intensivering van groen. Zo ontstaat een zorgvuldig verdeling van functies over het gebied, waarbij de meest stedelijke functies zich het dichtst bij de kern bevinden en de natuurlijke elementen zich nabij de Maashorst bevinden.</p> <p>d. De groene zoom wordt in het bestemmingsplan geborgd middels een voorwaardelijke verplichting en een instandhoudingsregeling.</p> <p>e. Het plan is niet in strijd met de ladder voor duurzame verstedelijking. Hierna wordt ingegaan op de specifieke punten van reclamant:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De interesse van marktpartijen is één van de factoren binnen de behoefte. Centraal staat echter de consumentenbehoefte, die in de ladder-onderbouwing uitgebreid is geanalyseerd (zie hoofdstuk 4 van het rapport). 2. Het rapport geeft aan dat de keuze voor deze begrenzing is gebaseerd op de geografische ligging van de locatie en het primaire verzorgingsgebied van de beoogde horeca. Vanuit deze regio zullen mensen deels ook doelgericht de voorziening bezoeken, o.a. vanwege de goede bereikbaarheid. Het betreft hier dan ook de primaire regio. Bezoekers van buiten deze regio zullen zich vooral op hun eigen voorzieningen oriënteren. Inderdaad zal in Uden-Noord een wezenlijk deel van de omzet van grotere afstand komen, door de ligging aan de A50 met dagelijks vele passanten. Deze 	<p>Zie aanpassing onder 16b5.</p> <p>De onderbouwingen in het rapport ladder duurzame verstedelijking zijn aangescherpt en aangevuld.</p>
--	--	---	--	--

		<p>3. door eetgelegenheden aan de snelweg te situeren wordt 'traffic' uit het centrum gehaald. In hoeverre de ontwikkeling verenigbaar is met het in stand houden van het voorzieningenniveau in het centrum is niet onderzocht;</p> <p>4. het onderzoeksgebied voor de onderbouwing van de behoefte aan het tankstation is ondeugdelijk bepaald. Er is sprake van een te kleine regio, nu het tankstation een functie voor het snelwegverkeer gaat krijgen. De tankstations in de omgeving die ook voorzien in de snelwegbehoefte zijn niet meegenomen.</p> <p>5. het onderzoek in bijlage 4 staat vol van aannames, deze worden niet onderbouwd door actuele gegevens van de vergunningssituatie;</p>	<p>'regio' is dermate groot, dat deze onmogelijk kan worden afgebakend: feitelijk betreft het geheel Nederland en zelfs onze buurlanden. Dit betekent overigens dat de effecten zich ook zullen voordoen in een zeer groot gebied en derhalve in relatief kleine intensiteiten.</p> <p>3. De beoogde horecafunctie is primair gericht op bezoekers die 'efficiënt' iets willen eten of drinken, met een relatief korte verblijfsduur. Gemak is in dit geval belangrijker dan bijvoorbeeld sfeer of verblijfskwaliteit. De ligging t.o.v. de hoofdwegenstructuur en de bereikbaarheid (vooral per auto) is hier geheel op gebaseerd. De locatie onderscheidt zich daarmee nadrukkelijk van de centra (primair recreatief bezoekdoel, langere verblijfsduur, meer sfeer, etc.) en is dan ook complementair hieraan. Centra bieden een geheel eigen vestigingsklimaat, met hoge recreatieve waarden. Dit moet ook het uitgangspunt zijn voor de herinvulling van de leegstand in het centrum. Ten dele trekt de nieuwe horeca mensen die nu ook al het centrum bezoeken en dit zullen blijven doen. Daarnaast komen er nieuwe doelgroepen in Uden-Noord, die middels een actieve en gerichte marketing deels ook kunnen worden verleid om het centrum te bezoeken.</p> <p>4. Het verzorgingsgebied van het beoogde tankstation wordt in principe altijd bepaald o.b.v. het bereikbare verzorgingsgebied, gegeven de omliggende infrastructuur. Daarbij wordt beoordeeld of het aannemelijk is dat verkeer van met name buiten het directe verzorgingsgebied ook daadwerkelijk gebruik maakt van de routes langs de planlocatie of dat betere (veelal sneller bereikbare) alternatieven voorhanden zijn. Indien met alle tankstations in het (boven)regionale gebied rekening wordt gehouden, ontstaat een vertekend beeld van de werkelijke situatie. In de bepaling van de invloedssfeer van ieder onderzocht tankstation op het verzorgingsgebied van de onderzoekslocatie is in de marktverkenning rekening gehouden met de factoren zoals weergegeven in hoofdstuk 2, paragraaf 2.3.1 van de marktverkenning. In het rapport ladder duurzame verstedelijking wordt een uitgebreide onderbouwing opgenomen van het onderzoeksgebied voor het tankstation en wordt ingegaan op de in de zienswijze genoemde tankstations in de omgeving.</p> <p>5. Teneinde de doorzetclaim (aanbod) motorbrandstoffen voor het onderzochte marktgebied van de planlocatie Uden-Noord te bepalen is door Bureau Star Line gebruik gemaakt van de Toolbox 'benzinemarkt' van het Ministerie van Economische Zaken. De Toolbox is door het ministerie opgesteld en is bedoeld om belanghebbenden op de benzinemarkt</p>	
--	--	---	--	--

		<p>6. er is niet onderbouwd waarom de vermeende behoefte aan een tankstation niet kan worden opgevangen binnen bestaand stedelijk gebied;</p> <p>7. de behoefte aan snelweggerelateerde bedrijvigheid is in het geheel niet onderbouwd. Een becijfering ontbreekt, net als een afbakening van de regio en er is niet inzichtelijk gemaakt waarom de behoefte niet kan worden opgevangen binnen bestaand stedelijk gebied.</p> <p>f. In de toelichting wordt voorbij gegaan aan de verkeersintensiteiten uit het regionaal verkeersmodel, omdat die onverklaarbaar hoog zouden zijn. Gezien de vele ontwikkelingen in het gebied wordt de vraag gesteld waarom de aannames in het regionaal verkeersmodel onjuist zijn.</p> <p>g. Het is niet aannemelijk dat sprake is van combinatiebezoek.</p>	<p>(overheden, ondernemers) inzicht te geven in aspecten van het beleid t.a.v. motorbrandstoffen. Teneinde locaties objectief met elkaar te kunnen vergelijken (dus zonder markt- en merkbepalende factoren) wordt in marktanalyses altijd gerekend met de Toolbox als basis uitgangspunt. De gehanteerde aannames worden in het rapport onderbouwd.</p> <p>6. De locatie Uden-Noord onderscheidt zich juist van de andere tankstations in de regio door de uitstekende bereikbaarheid vanuit de regio en (door de ligging aan de A50) ook van grotere afstand. In die zin is de ontwikkeling complementair aan de bestaande aanbodstructuur en zijn de effecten op het bestaande aanbod (met vooral een lokale en/of regionale functie) relatief beperkt.</p> <p>7. Zie reactie onder 4c.</p> <p>f. In het regionaal verkeersmodel is rekening gehouden met ontwikkelingen binnen Uden-Noord die, mede door de actuele behoefteramingen aan stedelijke functies, als onrealistisch zijn aangemerkt. In het verkeersmodel is niet alleen rekening gehouden met de ontwikkeling van de zone rondom de Rondweg Noord (ziekenhuis, Van de Valk, multizorgcentrum en foodcourt) maar ook met een te grote verstedelijkingsopgave in het gebied ten noorden daarvan. Het ligt immers niet voor de hand dat forse verstedelijking nog aan de orde is, gezien de huidige, beduidend lagere vraag naar nieuwe verstedelijking. Daarentegen wel van kleinschaligere organische ontwikkelingen, zoals ook in het Masterplan Uden-Noord beoogd. De aannames die in het regionaal verkeersmodel zijn gedaan voor de toekomstige verkeersintensiteiten zijn om die reden irreëel. Om een reëel beeld te scheppen van de huidige en toekomstige intensiteiten op de omliggende wegen, zijn door de gemeente verkeerstellingen uitgevoerd. Deze tellingen zijn verwerkt in de verkeersanalyse en de verschillende onderzoeksrapporten en worden als basisgegevens gebruikt. Deze verkeerstellingen geven een betrouwbaardere weergave van de huidige verkeerssituatie ter plaatse. Voor de toekomstige situatie zijn de huidige intensiteiten opgehoogd met een percentage die de autonome groei vertegenwoordigt en waarin de voorziene ontwikkelingen zijn meegenomen.</p> <p>g. Het is aannemelijk dat een deel van de bezoekers van het tankstation en de aanwezige bedrijvigheid gebruik zullen maken van de faciliteiten van de fastfoodrestaurants. In bijlage 3a van de verkeersanalyse is inzichtelijk gemaakt, in hoeverre dit combinatiebezoek is meegenomen in de berekeningen. Hieruit</p>	<p>De uitgevoerde tellingen zijn opgenomen in de verkeersanalyse.</p> <p>Geen aanpassing</p>
--	--	--	--	---

		<p>h. De verkeersoplossingen zijn gebaseerd op aannames over de herinrichting van de Rondweg, zonder dat die is zeker gesteld.</p> <p>i. Er is geen inzicht gegeven in de routing binnen het plangebied en of er geen sprake zal zijn van opstoppingen en onveilige situaties.</p> <p>j. De aanname over het aantal benodigde parkeerplaatsen is ondeugdelijk, omdat het ten onrechte uitgaat van combinatiebezoek. Er moet tevens rekening worden gehouden met parkeerplaatsen voor bezoekers van het hotel, waar nu al een tekort is.</p> <p>k. Er ontbreekt een onderbouwing van de parkeerbehoefte van 132. Er is niet verwezen naar kencijfers of gemeentelijke normen en er is geen verplichting opgenomen om de parkeerplaatsen aan te leggen.</p> <p>l. Er is niet in beeld gebracht welk effect de geluidbeperkende maatregelen zullen hebben en er is in de regels geen verplichting opgenomen om de maatregelen te treffen.</p> <p>m. De woning Looweg 5/s is niet meegenomen in het akoestisch onderzoek, terwijl er een verslechtering van het woon- en leefklimaat wordt verwacht.</p> <p>n. Het is niet aanvaardbaar dat de forse overschrijdingen vanwege het geluid van het tankstation (met name in de nachtperiode) in het milieuspoor worden opgelost. De afweging dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening plaats te vinden.</p> <p>o. De geluidswal tussen Looweg 7 en de aansluiting van het foodcourt op de rotonde is niet verankerd in de regels.</p>	<p>blijkt dat dit combinatiebezoek slechts minimaal is meegenomen, waardoor geen sprake is van een 'overschatting'. De aannames omtrent het combinatiebezoek in de verkeersanalyse worden derhalve als reëel beschouwd.</p> <p>h. De aanpassingen aan de rotonde, die noodzakelijk zijn voor een goede verkeersafwikkeling, zijn mogelijk binnen de kaders van het huidige bestemmingsplan. Een planologische wijziging is hiervoor derhalve niet noodzakelijk, waardoor de haalbaarheid hiervan niet in het geding is. De gemeente heeft de reconstructie van deze rotonde inmiddels opgenomen in de begroting. De reconstructie van de rotonde wordt uitgevoerd voordat de foodcourt in gebruik wordt genomen.</p> <p>i. De inrichting van het foodcourt voldoet aan alle eisen omtrent de inrichting van parkeerterreinen. Dit is getoetst door de betreffende rijcurves op te nemen in de inrichtingstekening. Hieruit kwamen geen knelpunten naar voren. Verkeersonveilige situaties zijn derhalve niet te verwachten.</p> <p>j. Zie hiervoor de reactie onder 4g. In aanvulling daarop kan worden gesteld dat de gemeente heeft bepaald dat elke ruimtelijke ontwikkeling binnen haar plangrenzen moet voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Het opvangen van een eventueel tekort elders, binnen dit plangebied is derhalve niet aan de orde. Ook voor het hotel Van der Valk is voorzien in voldoende parkeergelegenheid, alleen bij bijzondere gelegenheden kan een tekort ontstaan. Dit is acceptabel.</p> <p>k. Zie reactie onder 4g.</p> <p>l. In het akoestisch onderzoek zijn de effecten van de voorgenomen maatregelen om de geluidbelasting te beperken opgenomen. Zie hiervoor ook de reactie onder 4a.</p> <p>m. Op basis van gemeentelijke databases is ter plaatse geen legale woning aanwezig, waardoor deze woning niet is meegenomen in het akoestisch onderzoek.</p> <p>n. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de overschrijdingen in de nachtperiode het gevolg zijn van een bevoorradende tankwagen. Om zoveel mogelijk overlast gedurende de nacht te voorkomen is bevoorrading in de nachtperiode in de regels verder beperkt tot incidentele situaties (maximaal 12 x per jaar). Daarnaast worden aanvullende maatregelen beoogd, welke worden vastgelegd in het bestemmingsplan. Zie hiervoor de reactie onder 4a.</p> <p>o. De geluidwal tussen Looweg 7 en de aansluiting op de rotonde bevindt zich buiten het plangebied van het foodcourt en is gerealiseerd ten behoeve van de ontwikkeling van Van de Valk. Omdat de geluidwal zich buiten het plangebied van het foodcourt bevindt kan de juridische borging ook niet</p>	<p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Zie aanpassingen onder 4g.</p> <p>Zie aanpassing onder 4a.</p> <p>Geen aanpassing.</p> <p>Zie aanpassing onder 4a.</p> <p>Geen aanpassing</p>
--	--	--	--	---

		<p>p. Het is onvoorstelbaar dat in een bufferzone tussen stad en land geluidbelastingen voorkomen en worden toegestaan die hoger zijn dan het aanvaardbare geluidniveau in een rustige woonwijk.</p> <p>q. Er is verzuimd te beoordelen of het tankstation op overige objecten in de omgeving negatieve effecten heeft. Dit geldt ook voor geluid, geur en lichthinder.</p> <p>r. Er is ten onrecht geen informele MER-beoordeling uitgevoerd op grond van de Europese Richtlijn. Er is niet op basis van de in de Richtlijn opgenomen criteria een beoordeling gemaakt.</p> <p>s. In de toelichting en de onderzoeken zijn de gevolgen van de in het bestemmingsplan opgenomen afwijkingsregels niet meegenomen, terwijl de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan moeten worden onderzocht.</p>	<p>plaatsvinden in het kader van het foodcourt. Deze borging is echter wel geregeld in het bestemmingsplan 'Uden-Noord II'. Het is toegestaan om dergelijke voorzieningen als uitgangspunt te nemen in de akoestisch berekeningen.</p> <p>p. Het plangebied bevindt zich inderdaad in een overgangsgebied tussen stad en land, waarbij de omgeving zich kenmerkt door een veelvoud aan functies en grote infrastructurele aders. In de omgeving van het plangebied komen niet alleen enkele recenter gerealiseerde stedelijke functies voor, ook daarvoor was er al bedrijvigheid aanwezig, met name rondom de Handwijzerstraat. Volgens de VNG-Handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' (2009) zou het plangebied kunnen worden aangemerkt als 'gemengd gebied', waarvoor een hogere geluidbelasting wordt geaccepteerd. In het akoestisch onderzoek is de omgeving echter gelijk gesteld met een 'rustige woonwijk/rustig buitengebied'. In het akoestisch onderzoek is aangetoond dat wordt voldaan aan de bijbehorende normering.</p> <p>q. Benzineservicestations zonder LPG vallen blijkens de VNG-Handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' (2009) onder milieucategorie 2. Voor de aspecten geluid en geur geldt hiervoor een richtafstand van 30 meter. Voor gevaar geldt een richtafstand van 10 meter en voor stof geldt een richtafstand van 0 meter. Aan de richtafstanden voor stof en gevaar wordt voldaan, waardoor een verdere beschouwing achterwege kan blijven. De geluidbelasting van het tankstation op omliggende gevoelige functies is beoordeeld in het akoestisch onderzoek. Hieruit blijkt dat de bevoorrading van het tankstation in de nachtperiode het meest bepalend is voor de geluidbelasting. Om de geluidbelasting te beperken is de bevoorrading beperkt tot incidentele situaties. Dit is in de regels opgenomen. Met betrekking tot het aspect geur kan worden gesteld dat de ontluchting van de tanks maatgevend zijn voor eventuele geurhinder. Deze ontluchting zal op minimaal 30 meter afstand van milieugevoelige objecten worden gerealiseerd, waardoor geurhinder niet aan de orde zal zijn. In de regels van het bestemmingsplan wordt vastgelegd dat de ontluchting van tanks niet binnen 30 meter van de voorgevel van de dichtstbijzijnde woning mag plaatsvinden.</p> <p>r. In paragraaf 5.11 is aandacht besteed aan het aspect milieueffectrapportage. De paragraaf wordt verder uitgebreid, waarbij de Europese Richtlijn is acht wordt genomen.</p> <p>s. In het bestemmingsplan is binnen de bestemming 'Bedrijf' een afwijkingsmogelijkheid opgenomen om ter plaatse van het tankstation ook snelweggerelateerde bedrijvigheid toe te staan. In de onderzoeken is uitgegaan van de worst-case situatie; te weten de vestiging van een tankstation. Een tankstation heeft</p>	<p>Geen aanpassing</p> <p>In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met één vrachtwagenbeweging per nacht. In de regels wordt het aantal vrachtwagenbewegingen in de nachtperiode beperkt tot maximaal 12 per jaar. In de regels wordt tevens vastgelegd dat de ontluchting van tanks niet binnen 30 meter van de voorgevel van de dichtstbijzijnde woning mag plaatsvinden.</p> <p>Paragraaf 5.11 van de toelichting wordt uitgebreid met een motivering m.b.t . Europese richtlijn m.e.r. Geen aanpassing</p>
--	--	---	--	--

		<p>Omgevingsvergunning</p> <p>t. Gelet op de ingediende zienswijze tegen het bestemmingsplan, kunnen de omgevingsvergunningen niet worden verleend.</p> <p>u. De toetsing aan de bepalingen voor het aanleggen van een uitweg is niet inzichtelijk gemaakt.</p> <p>v. In beide ontwerpbesluiten ontbreken de overwegingen m.b.t. toetsing aan het Bouwbesluit, de bouwverordening, de redelijke eisen van welstand en het bestemmingsplan. De plannen zijn dan ook in strijd met deze regels.</p>	<p>grotere milieugevolgen dat andere vormen van snelweggerelateerde bedrijvigheid, zoals in het bestemmingsplan is mogelijk gemaakt. Bovendien zijn, ter borging van de belangen van omwonenden, passende voorwaarden opgenomen alvorens gebruik kan worden gemaakt van de afwijkingmogelijkheid. De algemene afwijkingsregels, zoals opgenomen in artikel 12 van de regels van het bestemmingsplan, hebben geen nadelige gevolgen voor het milieu.</p> <p>Omgevingsvergunning</p> <p>t. Gezien bovenstaande reacties op de ingediende zienswijze is de gemeente van mening dat de omgevingsvergunningen op basis van het bestemmingsplan kunnen worden verleend.</p> <p>u. Zie reactie onder 4n.</p> <p>v. De genoemde afwegingen zijn terug te vinden op de pagina's 1, 4, 5, 6 en 7 van de ontwerpbesluiten. Het gebied is welstandsvrij; een afweging m.b.t. welstand is derhalve niet aan de orde.</p>	<p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p>
17	Lanen M.A.M. van, Strikseweg 5 5406 PS UDEN	<p>a. Het perceel Looweg 10B, waarvan reclamant eigenaar is, is vanuit zijn woonadres aan de Strikseweg te bereiken via de Looweg. Indien de Looweg vervalt, komt de bereikbaarheid van het perceel in het geding. De stukken geven hierover geen duidelijkheid.</p> <p>b. Het plan voorziet niet in een actuele regionale behoefte en voldoet daarmee niet aan de ladder voor duurzame verstedelijking:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. de regio is niet correct afgebakend, de Poort van Veghel is onterecht niet meegenomen in de analyse; 2. de regionale behoefte voor het aspect horeca is niet aangetoond of onderbouwd. Onduidelijk is waarom de gemeenten Veghel en Oss, met hun eigen weggebonden horeca, tot het verzorgingsgebied van de beoogde nieuwe functie wordt meegerekend (volgens reclamant is het verzorgingsgebied kleiner); 	<p>a. De Looweg komt na realisatie van het Foodcourt niet te vervallen, maar wordt verlegd. De bereikbaarheid van het perceel Looweg 10B wordt hiermee verbeterd.</p> <p>b. Het plan is niet in strijd met de ladder voor duurzame verstedelijking. Hierna wordt ingegaan op de specifieke punten van reclamant:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zie reactie onder 7n. 2. De regionale behoefte aan horeca is in het rapport ladder voor duurzame verstedelijking uitgebreid onderzocht en aangetoond. De huidige functies in de regio hebben inderdaad voor een groot deel een beperkt verzorgingsgebied. Uitzondering is het centrum van Uden, met een belangrijke (boven)regionale winkel-, uitgaans- en cultuurfunctie. Door het onderscheidende locatieprofiel zal Uden-Noord een bovenregionale functie krijgen, maar in dit geval gericht op bezoekers die 'efficiënt' (snel) iets willen eten of drinken, met een relatief korte verblijfsduur. Daarmee onderscheid de locatie zich nadrukkelijk van bijvoorbeeld het Udense centrum. Een dergelijk concept op een adequate locatie ontbreekt nu in de regio en er is in de ladderonderbouwing voldoende behoefte vastgesteld. De afbakening van het verzorgingsgebied is gebaseerd op de geografische ligging van de locatie en de primaire verzorgingsfunctie van de beoogde horeca. Vanuit deze regio zullen mensen ook doelgericht de voorziening bezoeken, o.a. 	<p>Geen aanpassing</p> <p>Het rapport ladder duurzame verstedelijking is aangescherpt en aangevuld.</p>

		<p>3. de noodzaak van de realisatie van het bedrijfsgebouw is niet aangetoond en voorziet niet in een regionale behoefte;</p> <p>4. de conclusie dat het tankstation voorziet in een regionale behoefte is niet deugdelijk onderbouwd. De locatie voorziet niet in een rijksweg-gebonden tankstation dat direct bereikbaar is vanaf de A50 en de nabijgelegen tankstations aan de A50 en in de omgeving zijn niet meegenomen;</p> <p>5. gezien het aanbod aan tankstations in de omgeving moet worden geconcludeerd dat binnen het verzorgingsgebied geen ruimte is voor een nieuw tankstation;</p>	<p>vanwege de goede bereikbaarheid. De overige klandizie bestaat vooral uit passanten over de A50 en de Rondweg. Bezoekers van grotere afstand zullen zich op hun eigen voorzieningen blijven oriënteren.</p> <p>Overigens valt Oss buiten het hier afgebakende verzorgingsgebied; het centrum ligt op 15 kilometer afstand van Uden-Noord. Veghel heeft geen cluster van weggebonden horeca als in Uden-Noord wordt beoogd. Dit geldt ook voor de Poort van Veghel, met primair een retailfunctie en slechts een bescheiden horecafunctie. Overigens is het horeca aanbod in de Poort van Veghel meegenomen in de marktanalyse, met een positieve uitkomst. Zie hiervoor ook de reactie onder 7n.</p> <p>3. Er is in Uden-Noord nadrukkelijk geen sprake van een nieuw bedrijventerrein. Juist vanwege de centrale ligging, goede bereikbaarheid en het programma biedt de locatie een onderscheidend (complementair) vestigingsmilieu voor specifieke vormen van bedrijvigheid. Zie verder reactie onder 4c2.</p> <p>4. Zie reactie 16e 4. De genoemde afstanden in de zienswijze t.o.v. de A50 voor wat betreft de locaties St. Oedenrode en Veghel zijn onjuist. De aanbieders in de omgeving zijn allen in de marktverkenning opgenomen.</p> <p>5. Zie ook de reactie 16e4. In de zienswijze wordt verwezen naar de tankstations Tinq, Tamoil en Elan te Zeeland en Argos te Schaijk. Alle overige tankstations in de wijde regio van de onderzoekslocatie in Uden-Noord zijn niet in de marktverkenning opgenomen omdat deze ten eerste te ver weg liggen (> 10 km) van het onderzochte verzorgingsgebied en zelf ruim voldoende direct verzorgingsgebied binnen de eigen omgeving hebben (waaronder omgeving Veghel). Een tweede reden voor het weglaten is dat deze nabij andere voorzieningenniveaus en/of hoofdinfrastructuur gevestigd zijn, zoals bijvoorbeeld de N277 (bv. de oostelijk gelegen tanklocaties in Zeeland, de N324 en de A59). Het is dan ook niet aannemelijk te veronderstellen dat de overige tankstations in de wijde regio rond de onderzoekslocatie wezenlijk nadelig beïnvloed zullen worden door de komst van het nieuwe tankstation. De in deze zienswijze vermelde locaties bevinden zich, met uitzondering van het Tinq station, alle nabij de hoofdinfrastructuur ten oosten van Zeeland en ze zijn hoofdzakelijk gericht op de N277, waarlangs ook Argos Schaijk gevestigd is. Het betreft hier een geheel andere verkeersstroom dan ter hoogte van de onderzoekslocatie. Naar aanleiding van de zienswijze is het Tinq station meegenomen in het onderzoek.</p> <p>De status van de claim van Shell op de locatie Lipstadtsingel</p>	
--	--	---	--	--

		<p>6. er is niet in beeld gebracht wat de effecten van de horecagelegenheden zijn op leegstand in de omgeving.</p> <p>c. In de toelichting van het bestemmingsplan is geen aandacht besteed aan de vraag of het plan van invloed is op nabijgelegen natuurgebieden, wat de toename van stikstofemissie is en wat de effecten op flora en fauna zijn. Ook bronnen als stookinstallaties, bakovens en de gebruiks- en aanlegfase moeten worden meegenomen in het onderzoek naar stikstof. Er kan geen gebruik worden gemaakt van het PAS, aangezien gekozen is voor een bestemmingsplanprocedure.</p> <p>d. In de rapporten geluid en luchtkwaliteit zijn voor Looweg 10B geen toetsingspunten opgenomen, waardoor reclamant wordt beperkt in (toekomstige) gebruiksmogelijkheden.</p> <p>e. Reclamant heeft de afgelopen 10 jaar regelmatig verzocht om de agrarische bestemming op zijn perceel te wijzigen in een bedrijfsbestemming en hij heeft tot op heden geen positieve reactie ontvangen. Reclamant is zeer verbaasd dat een nu wel ruimtelijk aanvaardbaar wordt geacht om een bedrijfsbestemming te realiseren nabij zijn perceel. Er wordt verzocht om bij een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan het perceel van reclamant mee te nemen en te wijzigen in een bedrijfsbestemming.</p>	<p>is bij de gemeente niet bekend.</p> <p>6. De horecafunctie in Uden-Noord is primair gericht op bezoekers die 'efficiënt' (snel) iets willen eten of drinken, met een relatief korte verblijfsduur. Gemak is in dit geval belangrijker dan bijvoorbeeld sfeer of verblijfskwaliteit. De ligging t.o.v. de hoofdwegstructuur en de bereikbaarheid (vooral per auto) is hier geheel op gebaseerd. De locatie onderscheidt zich daarmee duidelijk van andere vestigingsmilieus als het Udense centra, met primair een recreatief bezoekdoel, langere verblijfsduur, meer sfeer, etc. Het nieuwe cluster is complementair hieraan en trekt voor een belangrijk deel nieuwe doelgroepen, waarvan in principe ook het centrum kan profiteren (actieve marketing).</p> <p>c. Zie reactie onder 7o met betrekking tot de effecten op natuurgebieden en flora en fauna. Het klopt dat de PAS geen betrekking heeft op reguliere bestemmingsplannen. Het is echter wel toegestaan voor de berekening van de emissie en depositie gebruik te maken van de AERIUS. Wanneer het (maximale) planeffect gelijk aan of kleiner dan 0,05 mol/ha/ja is, kan worden vastgesteld dat het plan de natuurlijke kenmerken niet aantast. Indien het planeffect groter dan 0,05 mol/ha/ja op stikstofgevoelig én overbelast beschermde natuur is, dient een passende beoordeling te worden uitgevoerd en vervolgstappen worden gezet. Middels een AERIUS berekening is aangetoond dat negatieve effecten niet te verwachten zijn. De berekening wordt als bijlage bij de toelichting opgenomen.</p> <p>d. Op basis van gemeentelijke database is ter plaatse geen woning of andere milieugevoelige functie aanwezig, waardoor dit object niet is meegenomen in het akoestisch onderzoek.</p> <p>e. De plannen op het perceel van reclamant vallen buiten de reikwijdte van voorliggend bestemmingsplan. Reclamant kan in een separaat traject een verzoek indienen bij de gemeente om medewerking te verlenen aan de plannen.</p>	<p>De toelichting wordt aangevuld met een onderbouwing m.b.t. stikstof.</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p>
18	Laan G.P.A.H.L. van der, Van der Laan-Teunisz, Looweg 5 5406 PL UDEN	<p>De zienswijze onder 16 is ook namens reclamant ingediend, daarnaast is onderstaande zienswijze ingediend:</p> <p>a. Als de Looweg verdwijnt en/of er worden parkeerplaatsen voor de inrit gerealiseerd, is het perceel Looweg 5s niet meer bereikbaar.</p> <p>b. Het perceel Looweg 5s is niet meegenomen in het akoestisch</p>	<p>Voor een reactie op zienswijze 16 wordt verwezen naar de betreffende reactie. Het perceel dat voorheen bekend stond als Looweg 5s is in eigendom van de gemeente. Dit adres is komen te vervallen. Vooralsnog wordt er vanuit gegaan dat de reactie het perceel Looweg 5 betreft.</p> <p>a. De gemeente zorgt ervoor dat de uitrit wordt verlegd en dat het perceel ontsloten blijft op de openbare weg.</p> <p>b. Op basis van gemeentelijke databases is ter plaatse geen legale</p>	<p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p>

		<p>onderzoek.</p> <p>c. Bezwaar tegen de 3 parkeerplaatsen die zijn ingetekend op het perceel dat reclamant in bruikleen heeft.</p> <p>d. Bij 5.1.2 aansluitingsweg Hotel Van der Valk Looweg 5s niet meegenomen</p> <p>e. Het perceel Looweg 5s is niet meegenomen in het onderzoek luchtkwaliteit.</p>	<p>woning of andere milieugevoelige functie aanwezig, waardoor dit pand niet is meegenomen in het akoestisch onderzoek.</p> <p>c. De gemeente heeft per abuis de gronden die reclamant in bruikleen heeft van de gemeente, meegenomen binnen het foodcourt. Deze omissie wordt hersteld.</p> <p>d. Zie reactie onder 18b.</p> <p>e. Zie reactie onder 18b.</p>	<p>De verbeelding wordt aangepast, de gronden die in bruikleen zijn van reclamant, worden buiten het plangebied gelaten.</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p>
19	Dortmans J.C.A.M., Asseldonkweg 12 5406 PE UDEN	Zie nr. 16	Zie reacties onder 16.	Zie aanpassingen onder 16.
20	Weert J.H.W.C. van, Lagerbosweg 6 5406 VE UDEN	Zie nr. 16	Zie reacties onder 16.	Zie aanpassingen onder 16.
21	Wijdeven M.G.P., Goudrenet 13 5401 LX UDEN	<p>a. Bezwaar tegen de hoogte van de verwijsmast, die is te zien vanuit de wijk Vijfhuis en mogelijk ook vanuit de tuin en woning. De mast is buitenproportioneel hoog (de mast in Heesch is iets meer dan 20 meter hoog) en in het Beeld Effect Rapport (BER) is aangegeven dat de mast vanaf de Bellefleur wel is te zien. Het BER heeft een beperkte reikwijdte, er is maar vanaf één punt uit de wijk gekeken. Daarnaast blijkt uit andere locaties dat een hoogte van 40 meter niet noodzakelijk is voor de exploitatie. Verzocht wordt om een transparant en volledig onderzoek naar de zichtbaarheid van de verwijsmast.</p>	<p>a. De benodigde hoogte van de mast is onderzocht op basis van de zichtbaarheid vanaf de omliggende hoofdwegen. De vergelijking met masten op andere locaties is niet aan de orde, omdat de locatie specifiek onderzocht is op zichtbaarheid vanuit de directe omgeving. Uit het rapport blijkt dat de mast een hoogte van 40 meter nodig heeft om tijdig zichtbaar te zijn vanaf de snelweg vanuit het zuiden, zodat de afslag genomen kan worden. Tevens is in het onderzoek te zien dat de zichtbaarheid bij deze hoogte vanuit de omgeving beperkt is.</p> <p>Het Beeld Effect Rapport laat zien dat de mast vanaf standpunt 19 bij een hoogte van 46,6 meter zichtbaar is, bij een hoogte van 39,8 meter deels zichtbaar en bij de hoogtes 32,6m, 27,5m, 22,5m, 19,85m en 13,75m niet zichtbaar is. De bewering dat het Beeld Effect Rapport laat zien dat deze wel zichtbaar is vanaf Bellefleur is niet voor alle hoogtes juist. Tevens is hierbij van belang op te merken dat de verwijsmast wordt uitgevoerd met een maximale hoogte van 39,8 meter zodat de metingen bij een hoogte van 46,6 meter in dit kader niet meer relevant zijn.</p> <p>Voor het onderzoek zijn enkele representatieve punten vanuit de omliggende wijken gekozen. Punt 19 geeft het zicht dichtbij de mast aan, waarbij er weinig obstakels zijn tussen de mast en het zichtpunt (men kijkt in het verlengde van de straat naar de zichtmast). Er zijn echter ook veel woningen in de wijk waar zich wel obstakels tussen de woning en de mast bevinden.</p> <p>Zichtpunten 20 en 21 geeft het zicht weer van deze woningen. Er is in het onderzoek uitgegaan van representatieve zichtpunten vanaf verschillende afstanden t.o.v. de mast, waardoor een compleet beeld is onderzocht. De bewering dat op veel plekken aan de rand van de wijk (dichter bij de mast) de kans groter is dat de verwijsmast zichtbaar is, is niet aannemelijk. Er bevindt zich een bomenrij tussen de wijk en de verwijsmast. Deze bomenrij</p>	Geen aanpassing

		b. Gevraagd wordt of Rijkswaterstaat akkoord is met het plan.	ligt dicht op de wijk, waardoor de woningen die tegen de bomenrij zijn gesitueerd, geen zicht hebben op de mast. De in het rapport opgenomen standpunten 19 t/m 21 geven in dat geval een eerlijker beeld vanuit de wijk m.b.t. het zicht op de verwijsmast. b. Op 27 augustus 2015 heeft Rijkswaterstaat per brief aangegeven in te kunnen stemmen met de plannen. De brief wordt als bijlage bij de toelichting opgenomen.	De brief van Rijkswaterstaat met het akkoord voor de verwijsmast wordt als bijlage bij de toelichting opgenomen.
22	Schimmel Tankstation Exploitatie B.V., Monseigneur Borretstraat 63 5375 AB REEK	<p>a. Het plan voorziet niet in een actuele regionale behoefte en voldoet daarmee niet aan de ladder voor duurzame verstedelijking:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. de regio is niet correct afgebakend, de Poort van Veghel is onterecht niet meegenomen in de analyse; 2. de regionale behoefte voor het aspect horeca is niet aangetoond of onderbouwd. Onduidelijk is waarom de gemeenten Veghel en Oss, met hun eigen weggebonden horeca, tot het verzorgingsgebied van de beoogde nieuwe functie wordt meegerekend (volgens reclamant is het verzorgingsgebied kleiner); 3. de noodzaak van de realisatie van het bedrijfsgebouw is niet aangetoond en voorziet niet in een regionale behoefte; 4. de conclusie dat het tankstation voorziet in een regionale behoefte is niet deugdelijk onderbouwd. De locatie voorziet niet in een rijksweg-gebonden tankstation dat direct bereikbaar is vanaf de A50 en de nabijgelegen tankstations aan de A50 en in de omgeving zijn niet meegenomen. 5. gezien het aanbod aan tankstations in de omgeving moet worden geconcludeerd dat binnen het verzorgingsgebied geen ruimte is voor een nieuw tankstation; 6. er is niet in beeld gebracht wat de effecten van de horecagelegenheden zijn op leegstand in de omgeving. <p>b. In de toelichting van het bestemmingsplan is geen aandacht besteed aan de vraag of het plan van invloed is op nabijgelegen natuurgebieden, wat de toename van stikstofemissie is en wat de effecten op flora en fauna zijn. Ook bronnen als stookinstallaties, bakovens en de gebruiks- en aanlegfase moeten worden meegenomen in het onderzoek naar stikstof. Er kan geen gebruik worden gemaakt van het PAS, aangezien gekozen is voor een bestemmingsplanprocedure.</p> <p>c. Voor de eigenaren van de tankstations aan Kornetstraat 62 en Bitswijk 4 is in 2006 een verzoek ingediend om beide tankstations op te heffen en om één tankstation te realiseren in de nabijheid van het ziekenhuis (verzoek is toegevoegd). Er was toen al bekend dat er een overcapaciteit aan tankstations aanwezig was. Tot op heden hebben de eigenaren geen reactie ontvangen en nu blijkt dat er een tankstation wordt</p>	<p>a. Zie reacties onder 7n en onder 17b.</p> <p>b. Zie reacties onder 7o en 17c.</p> <p>c. In de zienswijze wordt verwezen naar een reactie van reclamant uit 2006 op de toenmalig in ontwikkeling zijnde concept gebiedsvisie Uden-Noord. Door reclamant wordt gesteld dat er nimmer een reactie is ontvangen hierop van de gemeente. In 2012 is door de gemeenteraad het Masterplan Uden-Noord vastgesteld. In dit Masterplan is de ontwikkeling van de snelweglocatie benoemd. Het had voor de hand gelegen indien</p>	<p>Het rapport ladder duurzame verstedelijking is aangescherpt en aangevuld.</p> <p>Zie aanpassing onder 17c.</p> <p>Geen aanpassing</p>

		toegevoegd. Deze handelswijze valt niet te begrijpen.	<p>reclamant dit moment had aangegrepen, om (opnieuw) met de gemeente in gesprek te gaan over zijn/haar plannen, daterend uit 2006.</p> <p>Er is door de gemeente in 2014 een grondbieding voor de snelweglocatie uitgezet. Partijen hebben op basis daarvan vrijblijvend een aanbod gedaan voor het ontwikkelen van de snelweglocatie. De ontwikkelaar waarvoor gekozen is, had in zijn aanbieding o.a. een brandstofverkooppunt opgenomen en heeft daarvoor (op een later moment) zelf een partij gecontracteerd. Op basis van het onderzoek Ladder duurzame verstedelijking, uitgevoerd in 2016, is aangetoond dat er vanuit de markt behoefte is aan een brandstofverkooppunt op de betreffende locatie. Bij het bepalen van de behoefte is rekening gehouden met het bestaande aanbod. Zelfs na het realiseren van een nieuw tankstation in Uden-Noord bestaat er, zo blijkt uit dit onderzoek, nog een beduidend vraagoverschot aan motorbrandstoffen in de regio. Of dat dit in 2006 anders was, doet nu niet ter zake.</p>	
23	Adam C.A.H., Laarweg 3 5406 NC UDEN	<p>a. Bezwaar tegen de hoge commerciële en Amerikaanse verwijsmast (horizonvervuiling). De verwijsmast past niet bij de ingang van natuurgebied de Maashorst dat als thema gezondheid, spiritualiteit en rust heeft. Het is te overheersend aanwezig, de St. Petruskerk dient als hoogste toren in ere te worden gehouden.</p> <p>b. De waarde van omliggende woningen daalt door de hoge verwijsmast.</p> <p>c. Het plan past niet bij het groene imago van Uden en bij het thema groen en recreatie dat voor Uden-Noord geldt.</p> <p>d. Voor bezoekers van de Maashorst zijn er voldoende alternatieven om in de omgeving te eten.</p> <p>e. Uden wordt lelijk door alle kolossen (A50, op- en afritten, ambulancepost, industrieterrein in het oosten).</p>	<p>a. Zie reactie onder 1b.</p> <p>b. Indien reclamant van mening is planschade te leiden ten gevolge van de ontwikkeling van het foodcourt, kan reclamant een planschadeverzoek indienen bij de gemeente Uden. Een verzoek om planschade kan worden ingediend nadat het bestemmingsplan waarop de schade betrekking heeft, onherroepelijk is.</p> <p>c. Zie reactie onder 1a.</p> <p>d. Uit het onderzoek naar de ladder voor duurzame verstedelijking blijkt dat er een regionale behoefte is aan fastfoodrestaurants. Het foodcourt is niet alleen gericht op bezoekers van de Maashorst, maar ook op mensen uit de omgeving en op passanten op de A50.</p> <p>e. De gemeente streeft er naar om Uden en Uden-Noord te ontwikkelen tot een toplocatie in de regio met een regionaal vestigingsklimaat. Hierbij horen ook (grootschalige) ontwikkelingen.</p>	<p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p>
24	Spierenburg H.J., President Kennedylaan 2 A 5402 KD UDEN	De ontwikkeling past niet bij het imago van de Maashorst dat staat voor duurzaamheid, puur, natuur en gezondheid .	Zie reactie onder 1a.	Geen aanpassing
25	Timmers H.M.P. en J. Verwegen, Jonkerveld	Zie nr. 3	Zie reactie onder 3.	Geen aanpassing

	126 5403 CC UDEN			
26	Timmers G.J.P., Muntmeester 533 5406 BK UDEN	Zie nr. 3	Zie reactie onder 3.	Geen aanpassing
27	Dijk-Bevers E.J.M.J. van, Klemvogel 3 5404 PM UDEN (+ andere Bevers, eigenaren Handwijzerstraat 9)	<p>Reclamanten zijn eigenaar van het perceel Handwijzerstraat 9 dat tussen het foodcourt, het hotel Van der Valk, het ziekenhuis en het nog te realiseren woon-zorgcomplex ligt.</p> <p>a. Voor het perceel van reclamanten geldt een bestemmingsplan uit 1983. Reclamanten hebben verzocht om de locatie aan de Handwijzerstraat mee te nemen in het bestemmingsplan voor het foodcourt, zodat ook voor hen een regeling geldt die up-to-date is. De belangen van reclamanten zijn niet meegewogen. Daarnaast is de gehanteerde begrenzing niet onderbouwd en had het perceel van reclamanten in verband met voldoende samenhang meegenomen moeten worden. Het plan is derhalve in strijd met een goede ruimtelijke ordening.</p> <p>b. Het plan past niet binnen de Structuurvisie ruimtelijke ordening, omdat de structuurvisie binnen het 'zoekgebied voor verstedelijking' mogelijkheden biedt voor lokale verstedelijking en niet voor bovenregionale verstedelijking zoals het foodcourt.</p> <p>c. Het plan is in strijd met de Verordening ruimte, omdat niet wordt voldaan aan de voorwaarden voor ontwikkelingen binnen de gebieden 'integratie stad-land'. Er is geen sprake van een ontwikkeling die plaatsvindt in samenhang en in evenredigheid met groene en blauwe landschapsontwikkeling en met de realisatie van het tankstation wordt voorzien in een bovenregionale detailhandelslocatie, dat binnen de aanduiding 'integratie stad-land' niet is toegestaan.</p> <p>d. Het plan is in strijd met het gemeentelijk beleid (omgevingsvisie Uden, structuurvisie Uden-Noord, gebiedsvisie Uden-Noord, structuurplan Uden-Noord en Masterplan Uden-Noord) waarin het gebied is aanwezen als overgang tussen stad en platteland en de entree van Uden, omdat er slechts in stenen wordt voorzien en niet in groen.</p> <p>e. Conform het gemeentelijk beleid had het gebied in totaliteit</p>	<p>a. Er is geen sprake van een onlosmakelijke ruimtelijke samenhang tussen het foodcourt en het achterliggende gebied. Het foodcourt betreft een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, waar de gemeente graag medewerking aan wil verlenen, terwijl het gebied rondom de Handwijzerstraat een bestaand gebied is, waarvoor reeds een juridische regeling geldt. In het kader van de omgevingsdialoog en de daarin geuite wens om onzekerheid naar de toekomst weg te nemen voor omwonenden en in het perspectief van de vele verschillende belangen die in het gebied aan de orde zijn, is de gemeente voornemens om in 2017 voor dit gebied een afzonderlijk bestemmingsplan op te stellen. Het perceel van reclamanten maakt hier onderdeel van uit. Met betrekking tot het vernoemde verzoek wordt opgemerkt, dat dit enkel een melding betrof in een individueel gesprek in het kader van de omgevingsdialoog, in maart 2016, ruim 6 maanden nadat de plannen van het foodcourt bekend waren gemaakt. Naast dat dit een summier verzoek betrof, is op dat moment in het proces een dergelijke bijsturing (contractueel) niet mogelijk. Aangegeven is, dat in het kader van het op te stellen afzonderlijk bestemmingsplan, dit verzoek wel meegenomen zal worden.</p> <p>b. Zie reactie onder 16a.</p> <p>c. Zie reactie onder 16b.</p> <p>d. Zie reactie onder 16c.</p> <p>e. De gemeente heeft in verschillende visies en documenten de</p>	<p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Zie aanpassingen onder 16b.</p> <p>Zie aanpassingen onder 16b.</p> <p>Geen aanpassing</p>

		<p>moeten worden opgenomen en hadden alle ontwikkelingen in onderlinge samenhang moeten worden beoordeeld.</p> <p>f. Het plan is in strijd met de ladder voor duurzame verstedelijking, omdat:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. het bepalen van de actuele regionale behoefte is gebaseerd op de interesse van een aantal horecabedrijven; 2. de regio is te beperkt opgenomen, omdat er wordt voorzien in snelweg gerelateerde bedrijvigheid had een grotere regio moeten worden onderzocht; 3. er is in het geheel geen onderzoek verricht naar de behoefte voor bedrijvigheid en de bedrijvigheid is niet vergeleken met bestaande locaties waar soortgelijke ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. <p>g. Reclamanten zijn van mening dat met betrekking tot verkeer en parkeren te veel uit is gegaan van aannames. Er is onterecht uitgegaan van combinatiebezoek. Het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt onderschat, er is onterecht geen rekening gehouden met het tekort aan parkeerplaatsen bij Van der Valk.</p> <p>h. In de toelichting en de onderzoeken zijn de gevolgen van de in het bestemmingsplan opgenomen afwijkingsregels niet meegenomen, terwijl de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan moeten worden onderzocht.</p>	<p>gewenste ontwikkelingsrichting van Uden-Noord beschreven. Deze ruimtelijke samenhang is in die documenten duidelijk gevisualiseerd. De gemeente is echter bevoegd om deze ontwikkelingen gefaseerd te laten plaats vinden. Daar is in voorliggend geval voor gekozen.</p> <p>f. Het plan is niet in strijd met de ladder voor duurzame verstedelijking. Hierna wordt ingegaan op de specifieke punten van reclamant:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zie reactie onder 16e1. 2. Zie reactie onder 16e2. 3. Zie reactie onder 4c2. <p>g. Zie reactie onder 4g en 16g en 16j.</p> <p>h. Zie reactie onder 16s.</p>	<p>Zie aanpassing onder 4c.</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p>
28	Koolmees R. en M. van Rosmalen, Looweg 11 5406 PL UDEN	<p>a. Reclamanten maken bezwaar tegen de postzegelpolitiek van de gemeente waarbij telkens één specifiek project wordt bestemd en waarbij de omgeving niet wordt meegenomen (begrenzing) en geen medewerking wordt verleend aan ontwikkeling van omwonenden. Hierdoor blijven omwonenden in onzekerheid, wat effecten heeft op de verkoopbaarheid van de woningen/bedrijven. Het gebied waarin reclamanten wonen moet worden meegenomen in de begrenzing van het bestemmingsplan.</p> <p>b. Bezwaar tegen het plaatsen van lichtmasten van 8 meter hoog. De masten worden, vanwege de al aanwezige lichtvoorzieningen, niet noodzakelijk geacht. Daarnaast is niet onderzocht wat het effect is van de cumulatieve lichtuitstraling en het aantal en de locatie van de lichtmasten is niet geborgd.</p> <p>c. Bezwaar tegen de 40 meter hoge verwijsmast. Deze past niet bij de woonfunctie in de nabije omgeving en leidt tot horizonvervuiling. In het Beeld Effect Rapport is het zicht van de omgeving op de mast niet onderzocht in een periode dat er</p>	<p>a. In verschillende visies en studies is de ontwikkelingsrichting van het gebied Uden Noord uitgebreid beschreven. Deze ontwikkelingen worden inderdaad gefaseerd vastgelegd in bestemmingsplannen. Bij het opstellen van deze plannen wordt rekening gehouden met zowel de legale, feitelijke situatie, als de toekomstige situatie. Indien reclamant van mening is planschade te leiden, kan een planschadeverzoek worden ingediend bij de gemeente Uden. Een verzoek om planschade kan worden ingediend nadat het bestemmingsplan waarop de schade betrekking heeft onherroepelijk is. Zie voor een reactie op de begrenzing de reactie onder 27a.</p> <p>b. Het realiseren van voldoende verlichting is van belang voor een goede verkeersveiligheid. Daarnaast komt het ook de sociale veiligheid ten goede. In overleg met omwonenden is bepaald dat de masten worden verlaagd naar maximaal 6,5 meter.</p> <p>c. In het rapport zijn zowel zichtpunten vanaf de hoofdwegen opgenomen, als ook enkele zichtpunten vanuit aangrenzende wijken. Zichtpunten 19 t/m 23 betreffen diverse standpunten vanuit de diverse omliggende woongebieden. Daarnaast</p>	<p>Geen aanpassing</p> <p>In de regels wordt vastgelegd dat lichtmasten niet hoger mogen zijn dan 6,5 meter.</p> <p>Geen aanpassing</p>

		<p>geen blad aan de bomen hangt, er zijn geen zichtpunten vanaf percelen uit de aangrenzende woonwijk meegenomen, er is geen rekening gehouden met geluidsoverlast vanwege het suizen van de wind en de schaduweffecten zijn niet onderzocht. Daarnaast is geen onderbouwing opgenomen van de noodzaak van een mast met een dergelijke hoogte. Het Beeld Effect Rapport moet worden aangepast.</p> <p>d. De openingstijden zijn niet vastgelegd in het bestemmingsplan. Om de geluid- en parkeeroverlast in de nachtelijke uren te beperken moet in het bestemmingsplan worden vastgelegd dat de horeca gelegenheden en het tankstation gedurende 24u en 8u gesloten dient te zijn, ook voor bevoorrading.</p> <p>e. In het bestemmingsplan is, in tegenstelling tot gemaakte afspraken, niet vastgelegd dat een dichte erfafscheiding met een hoogte van 5 meter wordt opgericht. Dit is noodzakelijk</p>	<p>betreffen zichtpunten 6 t/m 8 en zichtpunt 23 de standpunten vanaf de noordzijde in de richting van de locatie van het foodcourt, waarvan zichtpunt 8 aan dezelfde weg ligt nabij het woonhuis van reclamanten. Dit punt geeft een representatief beeld van het zicht op de locatie van het foodcourt. Het onderzoek heeft plaatsgevonden in de periode waarin er bladeren aan bepaalde soorten bomen zitten (30 oktober 2016). In de zienswijze is aangegeven dat deze situatie de helft van het jaar van toepassing is. Echter is op zichtpunten 3, 5, 10, 11, 12 en 19 te zien dat enkele bomen al blad verloren hebben. Het beeld van alle bomen zonder bladeren is niet opgenomen in het onderzoek. Tevens zijn er in het gebied rondom het foodcourt ook bomen die geen blad verliezen (naaldbomen). Langs de Looweg staan veel van deze bomen, de bomen ontnemen het gehele jaar het zicht op veel van de woningen. Andersom zal er daarom vanuit de woningen het gehele jaar geen zicht zijn op de locatie van de foodcourt.</p> <p>Een geluidsonderzoek (m.b.t. suizen van de wind langs de mast) heeft niet plaatsgevonden, omdat er geen aanleiding is aan te nemen dat de mast geluidsoverlast te weeg zal brengen vanwege passerende windstromen.</p> <p>Door de afstand tussen de verwijsmast en de woning van reclamanten en de oriëntatie van de mast i.r.t. de zon en de woning is het aannemelijk zonder onderzoek vast te stellen dat er geen nadelige schaduweffecten op de woning zullen ontstaan. Op het moment van de dag dat de schaduw van de mast in de richting van de woning reclamanten wijst, staat de zon nagenoeg op het hoogste punt en komt de schaduw niet ver van de mast af. Ook in de winterperiode, als de zon lager staat, is het niet te verwachten dat sprake is van nadelige schaduweffecten op de woning van reclamanten. De afstand tussen de mast en de woning is ca. 250 meter. Indien de zon laag staat, zullen de (bladhoudende) bomen tussen de mast en de woning een schaduw op de woning werpen en is er daarom geen overlast van de mast te verwachten.</p> <p>d. Openings- en sluitingstijden zijn opgenomen in de Algemene Plaatselijke Verordening van de gemeente Uden. Zie reactie onder 4g5. De gemeente sluit in dit geval aan bij de mogelijkheden die de APV biedt. Uitzondering is mogelijk de McDonalds, die graag vanaf 7.00 uur open wil zijn. Hiertoe zal t.z.t. een ontheffing worden aangevraagd. In de verkeersanalyse is alvast van deze wens worden uitgegaan. De openingstijden worden tevens in de regels vastgelegd. Zie reactie onder 4h4 m.b.t. de bevoorrading in de nachtperiode.</p> <p>e. Uit de verschillende onderzoeken blijkt dat het uitvoeren van een afschermbende voorziening van 5 meter niet noodzakelijk is om een goed woon- en leefklimaat te kunnen garanderen en daarom</p>	<p>In de verkeersanalyse en het akoestisch onderzoek wordt aangesloten bij de openingstijden in de APV, met dien verstande dat de McDonalds vanaf 7.00 uur open mag zijn. Deze openingstijden worden in de regels vastgelegd. Zie ook aanpassing onder 4h4. In de regels worden afschermbende voorzieningen tot een hoogte van 5 meter</p>
--	--	--	--	--

		<p>omdat zicht, geur, geluid en licht anders een onevenredige inbreuk maken op de woon- en leefomgeving.</p> <p>f. De haalbaarheid van de snelweg gerelateerde bedrijvigheid is niet onderzocht.</p> <p>g. In het bestemmingsplan dient te worden vastgelegd dat uitsluitend bedrijven in milieucategorie 2 en lager zijn toegestaan.</p> <p>h. Er wordt gevreesd voor zwerfafval in de nabijgelegen natuurgebieden. In het bestemmingsplan ontbreken bepalingen om het zwerfafval zo veel mogelijk te voorkomen.</p> <p>i. Reclamanten verzoeken de in- en uitrit voor fietsers en nooddiensten te verleggen naar de snelwegzijde en te zorgen dat het voor auto's niet meer mogelijk is de toegang vanaf de Looweg op en af te rijden. De Looweg wordt al veel gebruikt door ambulances en toeristisch fietsverkeer. Het gebruik van de Looweg als toegangsweg voor het foodcourt zal zorgen voor een onevenredige belasting van het woon- en leefklimaat.</p> <p>j. Er ontbreekt een verkeersplan met inrichting voor het verleggen van Looweg en er is niet onderzocht of de Looweg alle verkeerstromen kan verwerken. Er wordt gevreesd voor verkeersonveilige situaties en voor een grote (geluid)belasting voor de omliggende woningen.</p> <p>k. Het verkeersonderzoek is niet deugdelijk:</p> <p>1. het is gebaseerd op algemeen landelijke gemiddelden, er is geen rekening gehouden met omgevingsrelevante factoren;</p>	<p>is de realisatie van een dergelijke voorziening niet als verplicht in de regels opgenomen. De voorziening is in de regels wel mogelijk gemaakt zodat, mocht in de toekomst toch behoefte bestaan aan zo'n voorziening, het alsnog kan worden gerealiseerd. Daarnaast is in overleg met omwonenden bepaald dat de maximale hoogte van lichtmasten wordt verlaagd naar 6,5 meter.</p> <p>f. Zie reactie onder 4c2.</p> <p>g. In de regels van het bestemmingsplan is vastgelegd dat uitsluitend snelweggerelateerde bedrijvigheid in milieucategorie 1 en 2, een verkooppunt voor motorbrandstoffen zonder lpg (milieucategorie 2) en horeca (milieucategorie 1) zijn toegestaan. Het bestemmingsplan maakt geen bedrijvigheid in milieucategorie 3 of hoger mogelijk.</p> <p>h. Zie reactie onder 3b.</p> <p>i. Naar aanleiding van de gevoerde omgevingsdialog en de ingediende zienswijzen is bepaald dat in- en uitrit voor fietsers en de ontsluiting voor calamiteiten wordt voorzien aan de snelwegzijde (westzijde). Dit is in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Wij merken hierbij op, dat het voor auto's (regulier verkeer) reeds niet mogelijk was om deze toegang te gebruiken.</p> <p>j. De ontsluiting van het foodcourt voor autoverkeer vindt niet plaats via de Looweg. Derhalve zullen de intensiteiten (auto) op de Looweg niet toenemen ten gevolge van het foodcourt. Het fietsverkeer vindt al plaats via de Looweg en deze functie blijft ook behouden. Dat neemt niet weg dat de hoeveelheid fietsverkeer op de Looweg, naar verwachting toe zal nemen. De zeer beperkte (auto)etmaalintensiteiten in combinatie met de te verwachte aantallen fietsers op de Looweg leiden niet tot verkeersonveilige situaties. Bovendien biedt de bestemming 'Verkeer' voldoende ruimte (circa 11 meter) om een passend wegprofiel te realiseren. In overleg met belanghebbenden wordt in de toekomst een ontwerp opgesteld voor de herinrichting van de Looweg. De geluidseffecten zijn onderzocht in het akoestisch onderzoek. Hieruit blijkt dat er geen belemmeringen zijn voor de ontwikkeling van het foodcourt.</p> <p>k. Door de gemeente wordt bestreden dat het verkeersonderzoek ondeugdelijk is. Hierna wordt puntsgewijs ingegaan op de bezwaren:</p> <p>1. In de verkeersanalyse is juist op onderdelen onderbouwd afgeweken van landelijke gemiddelden, om beter aansluiting te zoeken bij locatiespecifieke eigenschappen. Bovendien hebben recente verkeerstellingen aan de basis gestaan van het onderzoek. Zie ook reactie onder 4g.</p>	<p>toegestaan.</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Op de verbeelding wordt de groenbestemming aan de noordzijde doorgetrokken. Binnen deze bestemming zijn langzaamverkeersroutes en ontsluiting voor calamiteiten toegestaan.</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p>
--	--	--	--	---

		<p>2. cijfers zijn afkomstig van exploitanten;</p> <p>3. parkeerbehoefte van personeel is niet meegenomen;</p> <p>4. er is geen rekening gehouden met auto's met aanhanger/caravan en vrachtverkeer;</p> <p>5. op basis van de CROW-normen is sprake van een parkeerbehoefte van 180 parkeerplaatsen, er wordt voorzien in 152 parkeerplaatsen, wat veel te weinig is;</p> <p>6. de aannames met betrekking tot de snelweggerelateerde bedrijvigheid is niet correct, er kan ook een bedrijf met type arbeidsintensief/bezoekersextensief komen, wat</p>	<p>2. De exploitanten hebben juist een groot belang bij een goede bereikbaarheid van de locatie, en de aanwezigheid van voldoende parkeergelegenheid. Dit is voor de exploitanten ook een belangrijke voorwaarde voor vestiging ter plaatse. Het gebruik maken van de kennis en ervaring van deze exploitanten getuigt juist van een zorgvuldige belangenafweging, omdat algemene generieke cijfers onvoldoende rekening houden met de wijze van bedrijfsvoering en de ligging van de locatie.</p> <p>3. Per vestiging is het aantal arbeidsplaatsen bepaald, zoals opgenomen in de bijlage bij de verkeersanalyse. Deze arbeidsplaatsen zijn meegenomen in de berekeningen.</p> <p>4. Auto's met aanhanger/caravans kunnen gebruik maken van de aanwezige parkeerplaatsen. Er is voldoende parkeercapaciteit om dit op te vangen. Vruchtverkeer wordt alleen verwacht in het kader van laden en lossen. Het is bij het TinQ niet mogelijk voor vrachtwagens om te kunnen tanken: er zijn geen installatie en vulpistool aanwezig voor vrachtwagens en het tankstation staat als zodanig ook niet aangemerkt (alleen voor personenwagens). Er zijn geen parkeerplaatsen voor vrachtwagens ingericht. Het terrein is niet opgezet als een groot open terrein, maar het terrein wordt onderbroken door groene hagen en onderverdelingen in parkeervlakken. Transit vrachtverkeer bezoekt doorgaans geen parkeerterreinen die niet direct en rechtstreeks beschikken over een op- en afrit aan de snelweg. Voorst is in de transport sector bekend dat de drives van MCD en KFC niet geschikt zijn voor vrachtwagens en is men ermee bekend dat ook het bijbehorende parkeerterrein daar volstrekt niet op is ingericht en niet geschikt voor is.</p> <p>5. Het benodigd aantal parkeerplaatsen kan worden bepaald op basis van de CROW richtlijnen. Echter, bij gebruik van deze kencijfers dient rekening gehouden te worden met soort functie, bereikbaarheidskenmerken van de locatie, stedelijkheidsgraad, specifieke locatiemarken, aanwezigheidspercentages, de mogelijkheid tot dubbelgebruik etcetera. Om het benodigd aantal parkeerplaatsen te bepalen is, in dit geval, maatwerk gevraagd. Specifieke cijfers voor fastfoodrestaurants zijn immers niet opgenomen in de betreffende CROW richtlijnen. Het karakter van een fastfoodrestaurant verschilt immers sterk van het karakter van een regulier restaurant. De verblijfstijden zijn doorgaans korter en er wordt gebruik gemaakt van de drive-through faciliteiten bij de restaurants.</p> <p>6. Zie reactie onder 4g7.</p>	<p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p>
--	--	--	---	--

		<p>leidt tot een hogere parkeernorm;</p> <p>7. de cijfers en percentages van bijlage 3a t/m 3c zijn niet onderbouwd;</p> <p>8. het fietsverkeer is niet meegenomen in het verkeersonderzoek.</p> <p>l. Het akoestisch onderzoek is niet deugdelijk:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. het dichtslaan van deuren is niet meegenomen; 2. het (stationair) draaien van auto's, airco's, koelingen, verwarmingen en andere geluidverwekkende apparaten is niet onderzocht; 3. onvoldoende onderbouwing van de piekbelasting en de cumulatieve geluidbelasting; 4. akoestische effecten van auto's met aanhanger/caravan en vrachtverkeer zijn niet meegenomen; <p>5. de gebruikt technische gegevens van de installaties en ventilaties zijn onvoldoende betrouwbaar, omdat deze nog niet concreet bekend zijn.</p> <p>m. Het onderzoek luchtkwaliteit is niet deugdelijk, omdat de gebruikte gegevens niet juist kunnen zijn. Er is tevens geen rekening gehouden met het cumulatief effect van de ontwikkelingen in het gebied.</p> <p>n. De ontwikkeling is in strijd met de ladder voor duurzame verstedelijking:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. enkel de huidige behoefte is onderzocht en niet de behoefte in de planperiode. Ontwikkelingen aan de aanbod- en vraagzijde zijn niet meegenomen en er is uitsluitend uitgegaan van het huidige aanwezige aanbod en niet van het harde aanbod dat in bestemmingsplannen is vastgelegd; 	<p>7. In bijlage 3a tot en met 3c is specifiek aangegeven op basis waarvan de gegevens zijn bepaald. Voor een groot deel zijn dit gegevens van de exploitant en deels betreffen dit aannames. Indien deze aannames zijn gedaan, is de onderbouwing hiervan in de tabel opgenomen. De gemeente bestrijdt derhalve dat er geen onderbouwing heeft plaatsgevonden van de gehanteerde cijfers en percentages.</p> <p>8. Zie reactie onder 4f.</p> <p>l. Door de gemeente wordt bestreden dat het akoestisch onderzoek ondeugdelijk is. Hierna wordt puntsgewijs ingegaan op de bezwaren:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zie reactie onder 4h7. 2. Zie reactie onder 4h7. <p>3. Zie reactie onder 4h8.</p> <p>4. In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met algemeen geaccepteerde bronvermogens. Auto's met aanhangers/caravans produceren op lage snelheden niet significant meer geluid dan reguliere auto's, waardoor een verdere uitsplitsing hiervan niet noodzakelijk is. In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met minimaal gebruik van de locatie door vrachtwagens voor laden en lossen. Zie ook reactie onder 28k4.</p> <p>5. Zie reactie onder 4h9.</p> <p>m. Zie reactie 4 k. Bij het toetsen van het aspect luchtkwaliteit dient aangetoond te worden dat de ontwikkeling 'Niet in betekende mate bijdraagt' aan een verdere verslechtering, dan wel dat de grenswaarden niet worden overschreden. Cumulatie met andere ontwikkelingen die reeds zijn gerealiseerd is niet noodzakelijk. De effecten hiervan zijn reeds opgenomen in de verkeerscijfers en de gehanteerde achtergrondconcentraties.</p> <p>n. Het plan is niet in strijd met de ladder voor duurzame verstedelijking. Hierna wordt ingegaan op de specifieke punten van reclamant:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De toekomstige ontwikkeling van vraag en aanbod in de horeca is moeilijk voorspelbaar, al is de trend in de vraagontwikkeling landelijk duidelijk positief, zeker de laatste jaren. BRO is dan ook uitgegaan van de huidige situatie, wat een zeer behoudende aanname is. Immers: in de afgebakende regio wordt tot 2025 een bevolkingsgroei verwacht van +3,6% (138.750 / 133.981). De marktruimte is in de huidige situatie 	<p>Geen aanpassing</p> <p>Zie aanpassing onder 4f.</p> <p>Geen aanpassing Zie aanpassing onder 4h7.</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Zie aanpassing onder 4h7.</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p>
--	--	---	--	--

		<p>2. het onderzoeksgebied is niet zorgvuldig begrensd, er had uit moeten worden gegaan van het COROP-gebied Noordoost-Noord Brabant;</p> <p>3. er heeft geen afweging plaatsgevonden van alternatieve locaties binnen bestaand stedelijk gebied;</p> <p>4. er is geen rekening gehouden met leegstand.</p> <p>o. De ontwikkeling is in strijd met de Verordening ruimte 2014:</p> <p>1. aan de voorwaarde voor stedelijke ontwikkelingen ter plaatse van de aanduiding 'integratie stad-land', dat het geen betrekking heeft op een middelzwaar en zwaar bedrijventerrein (bedrijven van categorie 3 en hoger), wordt niet voldaan;</p> <p>2. in het kader van de landschapsinvesteringsregeling had moeten worden verwezen naar de Beleidsnota uitwerking landschapsinvesteringsregeling van de gemeente Uden. Er is niet getoetst aan de hierin opgenomen voorwaarden.</p> <p>Omgevingsvergunning</p> <p>p. De ontwerp omgevingsvergunningen van het restaurant en het tankstation zijn onduidelijk en niet in overeenstemming met het bestemmingsplan. Hoogte en afmetingen, be- en verlichting, verkeersstromen, reclame-uitingen en in- en uitritten zijn niet conform bestemmingsplan en volstrekt onduidelijk.</p> <p>q. De activiteit reclame ontbreekt in beide omgevingsvergunningen.</p>	<p>aangetoond in het ladderonderzoek. Door de behoudende aanname zal de marktruimte (behoefte) de komende tien jaar naar alle verwachting dus nog beduidend toenemen. Er zijn in de regio geen ingrijpende plannen c.q. bestemmingsplanruimte bekend m.b.t. horeca. Wel wordt de ontwikkeling Noordkade te Veghel benoemd (par. 2.3), maar deze is qua aard, doelgroepen (immers primair gericht op retail, cultuur en evenementen) en locatie onvergelijkbaar met het plan in Uden-Noord. Het horeca-aanbod in de Poort van Veghel is meegenomen in de marktanalyse, met een positieve uitkomst.</p> <p>2. BRO heeft in dit geval bewust niet gekozen voor het COROP-gebied, omdat het verzorgingsgebied van het beoogde horecaprogramma een geheel eigen, andere begrenzing kent. Ook de effecten zullen vooral in een andere regio voordoen, namelijk in de door BRO afgebakende primaire regio (zie par.3.1).</p> <p>3. Zie reactie onder 7j.</p> <p>4. Zie reactie onder 16e3.</p> <p>o. De gemeente bestrijdt dat het plan in strijd is met de Verordening ruimte. De provincie heeft bovendien geen aanleiding gezien om een zienswijze in te dienen tegen het plan. Hierna wordt puntsgewijs ingegaan op de bezwaren:</p> <p>1. Zie reactie onder 4d.</p> <p>2. Zie reactie onder 4e.</p> <p>Omgevingsvergunning</p> <p>p. Het klopt dat de ontwerp omgevingsvergunningen niet geheel in overeenstemming waren met het ontwerpbestemmingsplan. De vergunningen worden aangepast aan het definitieve bestemmingsplan.</p> <p>q. Zie reactie onder 4n.</p>	<p>Geen aanpassing</p> <p>De groene zone binnen het plangebied wordt middels een voorwaardelijke verplichting en een instandhoudingsregeling vastgelegd in de regels.</p> <p>De omgevingsvergunningen worden in overeenstemming gebracht met het bestemmingsplan.</p> <p>De reclame-uitingen waarvoor een omgevingsvergunning voor het bouwen is vereist, worden meegenomen in de vergunning.</p>
29	Schimmel G.J., Monseigneur Borretstraat 63 5375 AB REEK	Zie nr. 17	Zie reactie onder 17.	Zie aanpassingen onder 17.
30	Verwegen M.P.M.,	a. Bezwaar tegen de verwijsmast (horizonvervuiling).	a. Zie reactie onder 1b.	Geen aanpassing

	Steeuwichtweg 4 5406 PP UDEN	<p>b. Bezwaar tegen het zwerfafval rondom het foodcourt.</p> <p>c. Bezwaar tegen fastfood.</p> <p>d. Het foodcourt past niet bij het groene imago van Uden en de Maashorst.</p>	<p>b. Zie reactie onder 3.</p> <p>c. Zie reactie onder 1a.</p> <p>d. Zie reactie onder 1a.</p>	<p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p>
31	Leuken M.H.J.M. van, Handwijzerstraat 8 5406 PM UDEN	<p>a. Wat is het nut en noodzaak van de fastfoodketens en de bedrijfsruimte? (ladder duurzame verstedelijking)</p> <p>b. Wat is het nut en noodzaak van het tankstation? (ladder duurzame verstedelijking) De aanwezige tankstations in de omgeving zijn niet meegenomen in het onderzoek. Ook moeten worden onderzocht of het tankstation zich wel op een praktische locatie zal bevinden en er ontbreekt een onderbouwing dat er geen alternatieve geschikte locatie aanwezig is.</p>	<p>a. De ontwikkeling Uden-Noord speelt in op (inter)nationale trends in de horecasector, zowel qua productformule als locatieprofiel. Zo zien we overal steeds meer fastfoodclusters verschijnen langs snelwegen, die bovendien goed worden bezocht door consumenten. Ze voorzien in een duidelijke behoefte. De onderhavige ontwikkeling onderscheidt zich bovendien duidelijk van het bestaande horeca-aanbod in de regio, richt zich voor een belangrijk deel op andere doelgroepen en er bestaat in de regio voldoende marktruimte (par. 3.3). De regionale behoefte aan fastfoodketens is in het rapport ladder voor duurzame verstedelijking aangetoond. De mogelijkheden voor een bedrijfsruimte zijn planologisch duidelijk ingekaderd en afgebakend. In veel gevallen (zoals bij een bandenservice) bestaat qua doelgroepen en bezoekgedrag synergie met het tankstation.</p> <p>b. Locatie Shell noordelijke rondweg is in tegenstelling tot hetgeen de zienswijze stelt, wel degelijk in de marktverkenning opgenomen onder paragraaf 2.2.2 punt 7 (pagina 9). Ditzelfde geldt voor het Avia tankstation (punt 3, pagina 7) en de Shell locatie (punt 4, pagina 8). Gelet op de ligging in en rond Uden, zijn deze drie locaties niet relevant voor het doorgaande verkeer op de rijksweg A50. De locaties zijn niet zichtbaar vanaf de A50 en worden ook niet als zodanig aangeduid langs de A50 ter hoogte van Uden. Tevens hebben de drie locaties geen aanvullende verkeersaantrekkende voorzieningen waardoor verkeer vanaf de A50 aangetrokken wordt. Het is dan ook niet aannemelijk te veronderstellen dat doorgaand verkeer op de A50 deze tanklocaties zal aandoen om te gaan tanken. De onderzoekslocatie heeft niet de ambitie een rijkswegstation te worden. Wel voorziet de ontwikkeling in een landelijk toenemende behoefte om naast de snelweg goedkoper te kunnen tanken. Een trend die reeds enige jaren geleden is ingezet en steeds meer zichtbaar is rond het landelijke wegennet, inclusief de rijkswegen. Het biedt doorgaand verkeer op rijkswegen de mogelijkheid om juist van de weg af goedkoper te kunnen tanken. Ook steeds meer leasemaatschappijen sturen hun wagenpark naar deze locaties om kosten te besparen, zonder dat het al te veel extra tijd kost. Dergelijke tanklocaties zijn veelal te vinden onder aan op- en afritten, vaak nabij horecazaken die vanaf de snelweg duidelijk aangegeven staan. Ook zijn er meerdere vergelijkbare locaties die door middel van grote signborden langs de snelwegen met de automobilist communiceren. Doel is dat de automobilist snel en eenvoudig de</p>	<p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p>

		<p>c. Er moet worden onderzocht of het plan wel haalbaar (rendabel) is.</p> <p>d. Het plan past niet bij hetgeen de gemeente wil bereiken met het gebied: een mooie entree van Uden, een poort naar de Maashorst, een regionale gezondheidslocatie, een mooie overgang tussen stad en platteland, een parkachtig gebied.</p> <p>e. Fastfood ketens horen, gezien de overlast, op een industrieterrein thuis en niet in de nabijheid van woningen.</p> <p>f. Het is de omwonenden niet duidelijk wat de gemeente van plan is met hun omgeving. De omwonenden worden steeds verder ingeklemd.</p> <p>g. Er dient te worden onderzocht wat het foodcourt en het tankstation voor invloed hebben op de verkeersdruk in de Handwijzerstraat. Niet duidelijk is of (brom)fietsers en scooters zijn meegenomen in de besluitvorming.</p>	<p>snelweg af en weer op kan om goedkoper te tanken van de snelweg af. Het beoogde formaat tankstation als bedoeld voor de onderzoekslocatie volstaat daarin. Indien wenselijk kan een lijst met voorbeelden landelijk verstrekt worden. Vrachtwagens horen niet tot de primair beoogde doelgroep op de onderzoekslocatie.</p> <p>c. Fastfoodzaken ‘trafficlocaties’ als Uden-Noord functioneren vooral o.b.v. een hoge omzetsnelheid: verhoudingsgewijs veel verkooptransacties en lage marges. Centrumbezoekers geven gemiddeld meer uit in de horeca, mede door hun langere bezoekduur en het grote en gevarieerde aanbod. Bovendien zijn de winstmarges van de meeste horecatypen in centra (met name restaurants, koffieformules) hoger dan bij de beoogde fastfoodformules in het plangebied. Ze hebben, kortom, verschillende businessmodellen, die beide in principe rendabel zijn. In het rapport ladder duurzame verstedelijking is bovendien aangetoond dat er een regionale behoefte is. De economische uitvoerbaarheid is door zowel de exploitanten als de ontwikkelende partij uitgebreid onderzocht. Zonder een sluitende begroting zou het project nooit gerealiseerd worden. In hoofdstuk 7 van de toelichting van het bestemmingsplan is ingegaan op de financiële haalbaarheid van het bestemmingsplan.</p> <p>d. Zie reactie onder 1a.</p> <p>e. (Fastfood)restaurants vallen onder milieucategorie 1 en zijn daarmee inpasbaar nabij woningen. Op industrieterreinen met zware bedrijvigheid is het vaak niet wenselijk om dergelijke restaurants te realiseren. Daarnaast is Uden-Noord een gemengd gebied, waar naast woningen ook bedrijvigheid plaatsvindt en gezien de ligging aan de A50 wordt de locatie geschikt geacht voor fastfoodrestaurants.</p> <p>f. De visie van de gemeente op het gebied is beschreven in meerdere studies en visie. Een samenvatting hiervan is opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan. Deze visie wordt juridisch en planologisch verankerd in meerdere bestemmingsplannen. Ook voor het perceel van reclamant zal een actueel bestemmingsplan worden opgesteld. Te zijner tijd zal de gemeente reclamant hierover informeren.</p> <p>g. Het foodcourt is voor auto’s niet bereikbaar via de Looweg. Voor langzaam verkeer bevindt de ontsluiting zich wel aan de Looweg. Hierbij is de Handwijzerstraat inderdaad één van de fietsroutes van, en naar, het centrum. In combinatie met de lage intensiteiten (auto’s) op de betreffende wegen wordt ter plaatse geen verkeersknelpunt verwacht. Het profiel van de weg is</p>	<p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Zie aanpassing onder 4f.</p>
--	--	---	--	---

		<p>h. Het bestaande fietspad lijkt te zijn vervallen in het nieuwe plan. Verzocht wordt om een toelichting m.b.t. fietsroute en de veiligheid van de fietsers.</p> <p>i. De uitrit dient op een andere plek te komen, de mogelijkheden dienen te worden onderzocht. Daarnaast dient de uitrit in overeenstemming te zijn met de beleidsregel Uitwegen gemeente Uden. Er is onduidelijk of en waar er een uitrit naar het tankstation zal leiden.</p> <p>j. Gezien de doelgroep wordt overlast verwacht m.b.t. lawaai en zwerfval. Gevraagd wordt wat de gemeente daar tegen gaat doen.</p> <p>k. Bezwaar tegen de hoge verwijsmast. Niet valt in te zien waarom naast een natuurgebied een verwijsmast van 40 meter zou moeten worden geplaatst.</p> <p>l. Er is een omgevingsvergunning aangevraagd voor een vlaggenmast van 9 meter, terwijl het bestemmingsplan een mast van maximaal 6 meter toestaan.</p> <p>m. Er zal sprake zijn van geluids- en geuroverlast. Er is in de onderzoeken geen rekening gehouden met de invloed van de wind hierop. Reclamant zou graag zien dat een betonnen rand om het foodcourt wordt geplaatst.</p> <p>n. In het verlichtingsplan is een hoogte van 8 meter opgenomen. Niet valt in te zien dat kan worden volstaan met een hoogte van 4 meter.</p> <p>o. Verzocht wordt om een beperking te stellen aan de openingstijden om te voorkomen dat de horeca, bedrijven en het tankstation 's avonds en/of 's nachts open kunnen zijn.</p> <p>p. De bezwaren uit de omgeving zijn niet afgewogen tegen de belangen van de komst van het foodcourt en het tankstation. Er is geen goede belangenafweging gemaakt.</p> <p>q. Reclamant wil weten wat onder 'een afhaalpunt voor niet-dagelijkse artikelen' wordt verstaan en waarom de locatie hiervoor geschikt zou zijn (p. 11 toelichting).</p>	<p>voldoende voor de afwikkeling van het langzaam verkeer. Zie verder reactie onder 3d en 4f.</p> <p>h. Zie reactie onder 3d en 4f.</p> <p>i. Het foodcourt wordt voor gemotoriseerd verkeer niet ontsloten op de Looweg. De ontsluiting vindt plaats via de rotonde op de Rondweg Noord. Deze ontsluiting voldoet aan de Beleidsregel Uitwegen van de gemeente Uden.</p> <p>j. Zie reacties onder 3b en 4h.</p> <p>k. Zie reactie onder 1b.</p> <p>l. Het bestemmingsplan staat inderdaad vlaggenmasten van maximaal 6 meter toe. De omgevingsvergunning wordt hierop aangepast.</p> <p>m. Vooropgesteld wordt dat de afstand tussen de fastfoodrestaurants en de woning van reclamant ruim voldoende is om overlast te voorkomen (hiervoor wordt verwezen naar de richtafstanden die aangehouden moet worden tussen milieugevoelige functies en milieubelastende activiteiten, zoals opgenomen in de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering'). Dit is bovendien bevestigd in de uitgevoerde onderzoeken. Het treffen van maatregelen is derhalve niet verplicht. Om tegemoet te komen aan de omwonenden wordt een aantal maatregelen getroffen.</p> <p>n. In overleg met belanghebbenden is bepaald dat de maximale hoogte van lichtmasten wordt verlaagd naar 6,5 meter. Een lagere lichtmast is niet wenselijk, omdat dit er toe leidt dat er meer palen moeten worden geplaatst om het gewenste verlichtingniveau te bereiken.</p> <p>o. Zie reactie onder 4g5 en 28d.</p> <p>p. De belangen van de omgeving zijn meegenomen in de afweging van het plan. Er zijn veel gesprekken gevoerd met de omgeving. Daarnaast zijn er onderzoeken uitgevoerd om de belangen van de omgeving te borgen. Waar nodig zijn aanvullende eisen in het bestemmingsplan opgenomen.</p> <p>q. Een pick-up-point voor niet dagelijkse goederen vertoont overeenkomsten met een bedrijfsmatige functie, omdat ter plaatse geen sprake is van verkoop. Het betreft slechts het afhalen van goederen, die elders zijn betaald en verkocht. Gezien</p>	<p>Zie aanpassing onder 4f.</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>In de omgevingsvergunning worden vlaggenmasten van maximaal 6 meter hoog opgenomen. Geen aanpassing</p> <p>De maximale hoogte van de lichtmasten wordt in de regels verlaagd naar maximaal 6,5 meter.</p> <p>Zie aanpassing onder 4g5 en 28d.</p> <p>Zie aanpassing onder 4a.</p> <p>Geen aanpassing</p>
--	--	--	---	--

		<p>r. Reclamant wil weten wanneer de plannen m.b.t. een DWA-rioolgemaal worden uitgewerkt en hoe dit eruit komt te zien (p. 44 toelichting).</p> <p>s. Reclamant wil inzicht in het verkeersmodel 2030.</p> <p>t. In de toelichting staat Handwijzerweg i.p.v. Handwijzerstraat (p. 65 toelichting).</p>	<p>de ligging nabij uitvalswegen, is de locatie geschikt voor een dergelijke functie.</p> <p>r. In de omgevingsvergunning is het waterhuishoudkundig systeem verder uitgewerkt.</p> <p>s. Het verkeersmodel 2030 is in te zien bij de gemeente.</p> <p>t. Deze omissie wordt in de toelichting van het bestemmingsplan hersteld.</p>	<p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing In de toelichting wordt Handwijzerstraat opgenomen i.p.v. Handwijzerweg.</p>
32	Bergsvoort. J., Landschrijversveld 532 5403 ER UDEN	<p>a. Zorgt voor vervuiling in de omgeving.</p> <p>b. Bezwaar tegen de 40 meter hoge verwijsmast.</p> <p>c. Het plan past niet bij een groen en gezond Uden.</p> <p>d. Er zijn genoeg eetgelegenheden in Uden.</p>	<p>a. Zie reactie onder 1b en 3.</p> <p>b. Zie reactie onder 1b.</p> <p>c. Zie reactie onder 1a.</p> <p>d. Uit het onderzoek naar de ladder voor duurzame verstedelijking blijkt dat er voldoende behoefte is aan fastfoodrestaurants in het plangebied.</p>	<p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p>
33	Wijdeven J.T.F., Erphoovenweg 4 5406 VD UDEN	<p>a. Het foodcourt met bijbehorende verwijsmast past niet bij een samenhangend, goed functionerend Uden met een eigen, sprekende identiteit, duurzaam, groen en innovatief. Het is niet innovatief en daagt niet bij aan duurzaamheid en een groenere samenleving.</p> <p>b. Toename van licht en geluid en zwerfafval hebben een negatieve invloed op Uden-Noord.</p>	<p>a. Zie reactie onder 1a.</p> <p>b. Zie reactie onder 2 en 3. Uit de uitgevoerde akoestisch onderzoeken blijkt bovendien dat de geluidbelastingen binnen de normen passen.</p>	<p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p>
34	Nisselroy J.L.D. van, Efferen 407 5403 XM UDEN	<p>a. Bezwaar tegen foodcourt, omdat er al genoeg mensen met obese zijn.</p> <p>b. Bezwaar tegen de verwijsmast (horizonvervuiling).</p>	<p>a. Zie reactie onder 1a.</p> <p>b. Zie reactie onder 1b.</p>	<p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p>
35	Kauffman M.J., Heufkensweg 5A 5403 PJ UDEN	<p>a. Het foodcourt past niet bij Uden als groene en duurzame gemeente.</p> <p>b. Bezwaar tegen de verwijsmast (horizonvervuiling).</p>	<p>a. Zie reactie onder 1a.</p> <p>b. Zie reactie onder 1b.</p>	<p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p>
36	Egberink M.C., Bellefleur 18 5401 LT UDEN	<p>a. Het foodcourt is lelijk en in tegenstrijd met het beleid van de gemeente Uden.</p> <p>b. De te plaatsen verwijsmast van 40 meter is te hoog en leidt tot horizonvervuiling.</p> <p>c. De verwijsmast leidt tot een daling van de huizenprijzen door zicht op de mast.</p> <p>d. Het plan is schadelijk voor het imago van Uden.</p>	<p>a. De mening van reclamant over de uitstraling van het foodcourt wordt ter kennisgeving aangenomen. In de toelichting van het bestemmingsplan is aangetoond, dat het plan in lijn is met het gemeentelijke beleid. Zie ook reactie onder 16c.</p> <p>b. Zie reactie onder 1b</p> <p>c. Indien reclamant van mening is planschade te leiden kan deze bij het college van burgemeester en wethouders een planschadeverzoek indienen, nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is.</p> <p>d. Zie reactie onder 1a</p>	<p>Zie aanpassing onder 16c</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p>
37	Hurk – Stoffelen P.E.C.M van den,	<p>a. Het plan past niet bij het groene en gezonde imago van Uden.</p> <p>b. Bezwaar tegen de verwijsmast (horizonvervuiling).</p>	<p>a. Zie reactie onder 1a</p> <p>b. Zie reactie onder 1b</p>	<p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p>

	Hoge Randweg 24 5408 NB VOLKEL			
38	Middel R.B., Heinsbergenstraat 14 5402 EE UDEN	<p>a. Bezwaar tegen de verwijsmast (horizonvervuiling).</p> <p>b. Het foodcourt is overbodig, het vervult geen vraag van de Udense bevolking.</p> <p>c. Het plan is schadelijk voor de Udense middenstand (indirect ladder duurzame verstedelijking).</p> <p>d. Bezwaar tegen fastfood.</p> <p>e. Past niet bij sociale warme en groene gezicht van Uden.</p>	<p>a. Zie reactie onder 1b</p> <p>b. Uit het onderzoek naar de ladder voor duurzame verstedelijking blijkt dat er voldoende behoefte is aan fastfoodrestaurants in het plangebied.</p> <p>c. In het onderzoek naar de ladder voor duurzame verstedelijking is tevens gekeken wat de effecten zijn op de horeca in de omgeving. Zie hiervoor ook reactie onder 16e3.</p> <p>d. Zie reactie onder 1a</p> <p>e. Zie reactie onder 1a</p>	<p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p>
39	Benders T.P.L.J., Vliegeniersstraat 17 5405 BH UDEN	Past niet bij natuurgebied de Maashorst . Stelt voor om fastfoodketens aan de afrit aan de zuidkant te situeren, omdat daar minder mensen wonen die er last van krijgen.	Zie reactie onder 1a	Geen aanpassing
40	Nisselroy – Hazevoet C.P.T.M. van, Efferen 407 5403 XM UDEN	<p>a. Bezwaar tegen fastfood (maak Uden gezond, maar niet rond!)</p> <p>b. Bezwaar tegen de verwijsmast (horizonvervuiling).</p>	<p>a. Zie reactie onder 1a</p> <p>b. Zie reactie onder 1b</p>	<p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p>
41	Schull – van der Wijst A.E.M., Groenewoud 3 5401 PC UDEN	<p>a. Het foodcourt past niet bij de groene en medische omgeving van Uden-Noord en het haalt het bijzondere karakter van Uden naar beneden.</p> <p>b. Er zijn al meer dan genoeg restaurants in Uden (indirect ladder duurzame verstedelijking).</p> <p>c. Het brengt onnodig geluidsoverlast en milieuvervuiling met zich mee.</p>	<p>a. Zie reactie onder 1a</p> <p>b. Uit het onderzoek naar de ladder voor duurzame verstedelijking blijkt dat er voldoende behoefte is aan fastfoodrestaurants in het plangebied.</p> <p>c. Er zijn diverse milieuonderzoeken uitgevoerd. Uit deze onderzoeken blijkt dat er geen onevenredige geluidsoverlast en milieuvervuiling optreedt.</p>	<p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p>
42	Verhagen A.A., Klantstraat 23 5403 PD UDEN	<p>a. Tegen het foodcourt.</p> <p>b. Bezwaar tegen de verwijsmast (horizonvervuiling).</p> <p>c. Wil een groen en gezond Uden.</p>	<p>a. Zie reactie onder 1a</p> <p>b. Zie reactie onder 1b</p> <p>c. Zie reactie onder 1a</p>	<p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p>
43	Klijn – Althuizen A.M.M.J. de, Paukenstraat 27, 5402 HH UDEN	<p>a. Tegen het foodcourt.</p> <p>b. Bezwaar tegen de verwijsmast (horizonvervuiling).</p> <p>c. Wil een groen en gezond Uden.</p>	<p>a. Zie reactie onder 1a</p> <p>b. Zie reactie onder 1b</p> <p>c. Zie reactie onder 1a</p>	<p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p>
44	Vissers B.T.M., Kraaienvweg 1 5406 VM UDEN	<p>a. Het foodcourt past niet bij een gemeente die gezondheid, natuurbehoud en duurzaamheid belangrijk vindt.</p> <p>b. Bezwaar tegen de verwijsmast (horizonvervuiling).</p>	<p>a. Zie reactie onder 1a</p> <p>b. Zie reactie onder 1b</p>	<p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p>
45	Raaijmakers E.P.J., Stoffels 209 5403 NE UDEN	<p>a. Bezwaar tegen fastfoodzaken die bijdragen aan verspilling, vervuiling van de omgeving en het milieu, die een ongezonde levensstijl promoten en die het imago van Uden aantasten. Het past niet bij het Uden als groene, duurzame en gezonde gemeente.</p> <p>b. Bezwaar tegen de verwijsmast (horizonvervuiling).</p>	<p>a. Zie reactie onder 1a</p> <p>b. Zie reactie onder 1b</p>	<p>Geen aanpassing</p> <p>Geen aanpassing</p>
46	Nooijen F.M.J., Schaapsdijk 2A 5406	a. Verwacht drukke en overlast , mede door schreeuwende mensen en toeterende auto's	a. De ontwikkeling van het foodcourt leidt tot een toename van de bezoekersaantallen en het vergroot de levendigheid. Het is	Geen aanpassing

	PK UDEN		<p>echter op voorhand te snel om te concluderen dat dit leidt tot overlast. De exploitanten en de handhavers zullen passend optreden indien overlast geconstateerd wordt. Zie ook reactie onder 9c. Het voorkomen van schreeuwende mensen en toeterende auto's valt buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan.</p> <p>b. Zie reactie onder 3 c. Zie reactie onder 1b</p>	<p>Geen aanpassing Geen aanpassing</p>
47	Mulders – Vossen G.W.M., Klavecimbellaan 20 5402 BH UDEN	<p>a. Bezwaar tegen foodcourt en fastfood dat geen reclame is voor gezond en verantwoord. b. Bezwaar tegen de hoge verwijsmast (horizonvervuiling).</p>	<p>a. Zie reactie onder 1a b. Zie reactie onder 1b</p>	<p>Geen aanpassing Geen aanpassing</p>
48	Brief die 402 keer is verstuurd.	a. Bezwaar tegen de verwijsmast (horizonvervuiling).	a. Zie reactie onder 1b	Geen aanpassing
49	Petitie die 290 keer is getekend.	Geen grote gele M, maar een grote aardbei: kansen voor de ondernemers.	De plaatselijke ondernemers worden van harte uitgenodigd om te ondernemen in Uden-Noord. De plaatselijke ondernemers zijn altijd welkom om samen met de gemeente de mogelijkheden te onderzoeken. En ingeval er zich graag een streekrestaurant wil vestigen, wat zich richt op de snelweg/regio en daarmee niet in het centrum van Uden een plek zou moeten krijgen, dan gaan we graag samen op zoek naar een plek hiervoor op of nabij het foodcourt. Dat de grote spelers nu het voortouw nemen en in Uden een foodcourt realiseren, maakt niet dat er geen plek is voor plaatselijke ondernemers. Zij kunnen juist profiteren van de aanwezigheid van de grote spelers en de infrastructuur die is/wordt aangelegd. Het zijn geen concurrenten maar aanjagers.	Geen aanpassing