

Aanvulling Zienswijzennota ontwerpbestemmingsplan Foodcourt te Uden

Abusievelijk is de inhoudelijke zienswijze van de heer A.A.M. Kloosterman en mevrouw M. Kloosterman – Meeuwissen van 4 juli 2016 niet samengevat en van een beantwoording voorzien. In deze aanvulling op de zienswijzennota van oktober 2016 is de zienswijze alsnog beantwoord en van beantwoording voorzien. Hoewel samengevat weergegeven, is de zienswijze volledig beoordeeld en beantwoord. De verwijzingen naar reacties hebben betrekking op de reacties in de zienswijzennota van oktober 2016.

Datum: 24 november 2016

Nr	Indiener	Zienswijze	Reactie	Aanpassing BP
1	Kloosterman A.A.M.en M. Kloosterman- Meeuwissen, Looweg 12 5406 PL UDEN	a. Reclamanten maken bezwaar tegen de postzegelpolitiek van de gemeente waarbij telkens één specifiek project (ziekenhuis Bernhoven, zorgcentrum De 3 Kronen, Van der valk Hotel) wordt bestemd en waarbij de omgeving niet wordt meegenomen (begrenzing). Ieder postzegelplan heeft een steeds grotere impact op de ruimtelijke ordening van de directe omgeving. Het plangebied van het Foodcourt kan niet los worden gezien van het resterende gebied in Uden-Noord. De woning van reclamanten lag voorheen in een rustig afgelegen landelijke woon- en leefomgeving. Door de ontwikkelingen in de omgeving is er geen sprake meer van een landelijke rustige woonfunctie en door de onzekerheid over de ontwikkelingen van het gebied daalt de waarde van de woningen en worden de woningen niet meer verkocht. Indien het resterende gebied niet wordt meegenomen in het bestemmingsplan, is geen sprake van een goede ruimtelijke ordening. 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. Daarnaast is aangegeven dat ter beperking van de cumulatieve lichtuitstraling een dichte erfafscheiding zou worden opgericht. 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 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	a. Zoals ook aangegeven in de reacties onder 27a en 28a, is in verschillende visies en studies 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. 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 overige gebied 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. Indien reclamant van mening is planschade te leiden, kan een planschadeverzoek worden ingediend bij de gemeente Uden. b. Zoals ook is aangegeven in de reactie onder 28b, is het realiseren van voldoende verlichting 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. Daarnaast wordt aan de noordzijde een geluidwal met een scherm gerealiseerd, wat tevens als afscherming dient voor lichtuitstraling. Het is niet noodzakelijk om het aantal en de locatie van de lichtmasten te borgen. c. Zoals ook is aangegeven in de reactie onder 28c, zijn in het beeld Effect Rapport 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 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	Geen aanpassing In de regels wordt vastgelegd dat lichtmasten niet hoger mogen zijn dan 6,5 meter. De realisatie van de geluidwal is op de verbeelding en in de regels vastgelegd. Geen aanpassing

Nr	Indiener	Zienswijze	Reactie	Aanpassing BP
		onderzocht. Daarnaast is geen onderbouwing opgenomen van de noodzaak van een mast met een dergelijke hoogte. Het Beeld Effect Rapport moet worden aangepast. 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. 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 omdat zicht, geur, geluid en licht anders een onevenredige inbreuk maken op de woon- en leefomgeving.	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. 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. 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. d. Zoals ook is aangegeven in de reactie onder 4g5 en 28d, zijn de openings- en sluitingstijden opgenomen in de Algemene Plaatselijke Verordening van de gemeente Uden. 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. e. Zoals ook is aangegeven in de reactie onder 28e, is uit de verschillende onderzoeken gebleken dat het uitvoeren van een afschermende voorziening van 5 meter aan de oostzijde van het plangebied niet noodzakelijk is om een goed woon- en leefklimaat te kunnen garanderen en daarom is de realisatie van	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. In de regels worden afschermende voorzieningen tot een hoogte van 5 meter toegestaan. De realisatie van de geluidwal aan de noordzijde is op

Nr	Indiener	Zienswijze	Reactie	Aanpassing BP
		f. De haalbaarheid van de snelweg gerelateerde bedrijvigheid is niet onderzocht. g. In het bestemmingsplan dient te worden vastgelegd dat ter plaatse van het perceel voor snelweggerelateerde bedrijvigheid uitsluitend bedrijven in milieucategorie 2 en lager zijn toegestaan. h. Er wordt gevreesd voor zwerfafval in de nabijgelegen natuurgebieden. In het bestemmingsplan ontbreken bepalingen om het zwerfafval zo veel mogelijk te voorkomen.	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. Aan de noordzijde van het plangebied wordt een geluidwal met scherm gerealiseerd. f. Zoals ook is aangegeven in de reactie onder 4c2, zijn de planologische mogelijkheden voor invulling van de bedrijfsruimte 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. g. Zoals ook is aangegeven in de reactie onder 28f, is in de regels van het bestemmingsplan vastgelegd dat uitsluitend snelweggerelateerde bedrijvigheid in milieucategorie 1 en 2 zijn toegestaan. Het bestemmingsplan maakt geen bedrijvigheid in milieucategorie 3 of hoger mogelijk. h. Zoals ook is aangegeven in de reactie onder 3b, is in artikel 2.13 van het Activiteitenbesluit 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, verwijderd. 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. Het is niet noodzakelijk om in het bestemmingsplan	de verbeelding en in de regels vastgelegd. Geen aanpassing Geen aanpassing Geen aanpassing

Nr	Indiener	Zienswijze	Reactie	Aanpassing BP
		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. 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. k. Het verkeersonderzoek is niet deugdelijk: 1. het is gebaseerd op algemeen landelijke gemiddelden, er is geen rekening gehouden met omgevingsrelevante factoren; 2. cijfers zijn afkomstig van exploitanten; 3. parkeerbehoefte van personeel is niet meegenomen; 4. er is geen rekening gehouden met auto's met	bepalingen op te nemen om de overlast van zwerfafval te voorkomen. i. Zoals ook in de reactie onder 28i is aangegeven, is naar aanleiding van de gevoerde omgevingsdialoog en de ingediende zienswijzen 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. j. Zoals ook in de reactie onder 28j is aangegeven, vindt de ontsluiting van het foodcourt voor autoverkeer 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. k. Zoals ook is aangegeven in de reactie onder 28k, wordt door de gemeente bestreden dat het verkeersonderzoek ondeugdelijk is. Hierna wordt puntsgewijs ingegaan op de bezwaren: 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. 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. 3. Per vestiging is het aantal arbeidsplaatsen bepaald, zoals opgenomen in de bijlage bij de verkeersanalyse. Deze arbeidsplaatsen zijn meegenomen in de berekeningen. 4. Auto's met aanhanger/caravans kunnen gebruik maken van	Op de verbeelding wordt de groenbestemming aan de noordzijde doorgetrokken. Binnen deze bestemming zijn langzaamverkeersroutes en ontsluiting voor calamiteiten toegestaan. Geen aanpassing Geen aanpassing Geen aanpassing Geen aanpassing

Nr	Indiener	Zienswijze	Reactie	Aanpassing BP
		aanhanger/caravan en vrachtverkeer; 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; 6. de aannames met betrekking tot de snelweggerelateerde bedrijvigheid is niet correct, er kan ook een bedrijf met type arbeidsintensief/bezoekersextensief komen, wat leidt tot een hogere parkeernorm;	de aanwezige parkeerplaatsen. Er is voldoende parkeercapaciteit om dit op te vangen. Vrachtverkeer 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. 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 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. 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. 6. Zoals ook is aangegeven in de reactie onder 4g7, worden in de CROW richtlijn 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' 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	Geen aanpassing Geen aanpassing

Nr	Indiener	Zienswijze	Reactie	Aanpassing BP
		7. de cijfers en percentages van bijlage 3a t/m 3c zijn niet onderbouwd; 8. het fietsverkeer is niet meegenomen in het verkeersonderzoek, er wordt gesuggereerd dat fietsers over het parkeerterrein tussen de auto's zullen fietsen. I. Het akoestisch onderzoek is niet deugdelijk: 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;	norm van 2,6 parkeerplaatsen per 100 m2 BVO die geldt voor bedrijf arbeidsintensief (bezoekersextensief). 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. 8. Zoals ook is aangegeven in de reactie onder 10c, loopt de verkeersverbinding van, en naar, het centrum van Uden 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. I. Door de gemeente wordt bestreden dat het akoestisch onderzoek ondeugdelijk is. Hierna wordt puntsgewijs ingegaan op de bezwaren: 1. Zoals ook is aangegeven in de reactie onder 4h7, is het dichtslaan van autodeuren is in het model meegenomen als 'piekgeluid'. 2. Zoals ook is aangegeven in de reactie onder 4h7, zijn 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. 3. Zoals ook is aangegeven in de reactie onder 4h8, zijn zowel de cumulatieve geluidbelasting als de piekbelasting (maximale geluidsniveaus) beschreven in het akoestisch onderzoek. Bovendien is gemotiveerd dat deze waarden acceptabel zijn. 4. Zoals ook is aangegeven in reactie onder 28I4, is in het akoestisch onderzoek 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	Geen aanpassing Geen aanpassing. Geen aanpassing Zie aanpassing onder 4h7. Geen aanpassing De actuele gegevens van de installaties zijn meegenomen in het akoestisch onderzoek. Geen aanpassing Geen aanpassing

Nr	Indiener	Zienswijze	Reactie	Aanpassing BP
		5. de gebruikt technische gegevens van de installaties en ventilaties zijn onvoldoende betrouwbaar, omdat deze nog niet concreet bekend zijn. 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. n. De ontwikkeling is in strijd met de ladder voor duurzame verstedelijking: 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; 2. het onderzoeksgebied is niet zorgvuldig begrensd, er had uit moeten worden gegaan van het COROP-gebied Noordoost-Noord Brabant; 3. er heeft geen afweging plaatsgevonden van alternatieve locaties binnen bestaand stedelijk gebied;	gebruik van de locatie door vrachtwagens voor laden en lossen. Zie ook reactie onder 28k4. 5. Zoals ook is aangegeven in de reactie onder 4h9, zijn naar aanleiding van de ingediende reacties installatiegegevens opgevraagd en verwerkt in het akoestisch onderzoek. m. Zoals ook is aangegeven in de reacties onder 4k en 28m, is onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd en getoetst conform de geldende wetgeving. Bij het toetsen van het aspect luchtkwaliteit dient aangetoond te worden dat de ontwikkeling 'Niet in betekenende 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 opgenomen in de verkeerscijfers en de gehanteerde achtergrondconcentraties. n. Zoals ook is aangegeven in de reactie onder 28n, is het plan niet in strijd met de ladder voor duurzame verstedelijking. Hierna wordt ingegaan op de specifieke punten van reclamant: 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 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. 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). 3. Zoals ook is aangegeven in de reactie onder 7j, is de beoogde horecafunctie 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 actuele gegevens van de installaties zijn meegenomen in het akoestisch onderzoek. Geen aanpassing Geen aanpassing Geen aanpassing Geen aanpassing

Nr	Indiener	Zienswijze	Reactie	Aanpassing BP
		4. er is geen rekening gehouden met de effecten van de realisatie van het foodcourt op leegstand. o. De ontwikkeling is in strijd met de Verordening ruimte 2014: 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;	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 mogelijkheden en bestaat geen synergie qua bezoekgedrag met grote publiekstrekkingen 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. Deze afweging heeft plaatsgevonden in het onderzoek naar de ladder voor duurzame verstedelijking. 4. Zoals ook is aangegeven in de reactie onder 16e3, is de beoogde horecafunctie 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. o. Zoals ook is aangegeven in de reactie onder 28o, bestrijdt de gemeente 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: 1. Zoals ook is aangegeven in de reactie onder 4d, is in de regels van het bestemmingsplan 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	Geen aanpassing Geen aanpassing

Nr	Indiener	Zienswijze	Reactie	Aanpassing BP
		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. Omgevingsvergunning 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. q. De activiteit reclame ontbreekt in beide omgevingsvergunningen.	voldaan aan de eis in artikel 9.1 lid 1 van de Verordening ruimte. 2. Zoals ook is aangegeven in de reactie onder 4e, moet er 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. 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. Omgevingsvergunning p. Zoals ook is aangegeven in de reactie onder 28p, klopt het dat de ontwerp omgevingsvergunningen niet geheel in overeenstemming waren met het ontwerpbestemmingsplan. De vergunningen worden aangepast aan het definitieve bestemmingsplan. q. Zoals ook is aangegeven in de reactie onder 4n, bevat de gemeentelijke APV bevat vergunningplicht voor de activiteit reclame. In het kader van de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen is wel een vergunning noodzakelijk, bijvoorbeeld voor lichtreclame en vlaggenmasten. De benodigde reclamevoorzieningen worden opgenomen in de vergunning.	De groene zone binnen het plangebied wordt middels een voorwaardelijke verplichting en een instandhoudingsregeling vastgelegd in de regels. De omgevingsvergunningen worden in overeenstemming gebracht met het bestemmingsplan. De reclame-uitingen waarvoor een omgevingsvergunning voor het bouwen is vereist, worden meegenomen in de vergunning.