AGEL
adviseurs
ruimte
infra
bouw
milieu

Bestemmingsplan

Foodcourt te Uden

INZICHT & OVERZICHT

AGEL adviseurs

ruimte
infra
bouw
milieu

Bestemmingsplan

Foodcourt te Uden

Opdrachtgever	:	Gemeente Uden
		Postbus 83
		5400 AB UDEN
Identificatienummer:		NL.IMRO.0856.BPfoodcourt-VA01
Projectnummer	:	20150078
Status rapport / versie nr.	:	Definitief 03
Datum	:	19 oktober 2016
Opgesteld door	:	ing. S. Spapens
Gecontroleerd door	:	mr. ir. H. Wenting
Voor akkoord	:	ing. S. Spapens

Paraaf :

Versie nr.	Datum	Omschrijving	Opgesteld door	Gecontroleerd door
D01	13-04-2016	Definitief voorontwerpbestemmingsplan	SSp	MW
D01	09-05-2016	Definitief ontwerpbestemmingsplan	SSp	HW
D01	11-10-2016	Vast te stellen bestemmingsplan	SSp	HW
D02	17-10-2016	Vast te stellen bestemmingsplan	Ssp	HW
D03	19-10-2016	Vast te stellen bestemmingsplan	Ssp	HW

Eerland CERTIFICATION NEN-EN ISO 9001

Postbus 4156
4900 CD Oosterhout
Hoevestein 20b
4903 SC Oosterhout

t.(0162) 456481
f.(0162) 435588
info@ageladviseurs.nl
www.ageladviseurs.nl

INHOUD blz.

1 INLEIDING ... 3
1.1 Aanleiding ... 3
1.2 Plangebied ... 4
1.3 Geldend bestemmingsplan ... 4
1.4 Bij het plan behorende stukken ... 4
1.5 Leeswijzer ... 4
2 BESTAANDE SITUATIE ... 5
2.1 Ruimtelijke en functionele beschrijving ... 5
2.2 De ontwikkeling van Uden Noord ... 7
3 BELEIDSKADER ... 8
3.1 Rijksbeleid ... 8
3.2 Provinciaal beleid ... 13
3.3 Gemeentelijk beleid ... 19
4 PLANBESCHRIJVING ... 29
4.1 Integratie stad-land ... 29
4.2 Ontwikkelingen in het plangebied ... 31
5 MILIEUHYGIËNISCHE ASPECTEN ... 40
5.1 Bodem ... 40
5.2 Archeologie en cultuurhistorie ... 41
5.3 Water ... 43
5.4 Natuur ... 46
5.5 Akoestiek (wegverkeer) ... 48
5.6 Hinderlijke bedrijvigheid ... 51
5.7 Geurhinder ... 56
5.8 Externe veiligheid ... 61
5.9 Luchtkwaliteit ... 69
5.10 Hinder militair vliegveld ... 70
5.11 Milieueffectrapportage ... 75
6 HET BESTEMMINGSPLAN ... 77
6.1 Het juridische plan ... 77
6.2 Bestemmingen ... 77
6.3 Algemene regels ... 79
6.4 Overgangs- en slotregels ... 79
7 FINANCIELE UITVOERBAARHEID ... 80
8 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID ... 81
8.1 Coördinatieregeling ... 81

© AGEL adviseurs 2016

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie of op welke andere wijze dan ook zonder voorgaande toestemming van AGEL adviseurs, noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

8.2 Vooroverleg 81
8.3 Zienswijzen.....81

BIJLAGEN

Bijlage 1. Haalbaarheid en effecten gebiedsontwikkeling Uden-Noord, BRO, 11 oktober 2016
Bijlage 2. Beeld effect rapportage verwijsmast, Knevel architecten, 3 mei 2016
Bijlage 3. Verkeersanalyse, AGEL adviseurs, 5 oktober 2016
Bijlage 4. Verkennend bodemonderzoek Looweg te Uden (percelen Q1255 en Q1256) , Lankelma, 15 april 2015
Bijlage 5. Verkennend (asbest in grond) onderzoek Looweg 5S (perceel Q1579), Lankelma, d.d. 12 april 2013
Bijlage 6. Verkennend bodemonderzoek Looweg eo, Archimil percelen Q398, 1277. 1307 (allen ged.), d.d. 22 oktober 2015
Bijlage 7. Inventariserend archeologisch onderzoek, RAAP, juli 2006
Bijlage 8. Waterparagraaf, AGEL adviseurs, februari 2016
Bijlage 9. Quickscan flora en fauna, AGEL adviseurs, 4 november 2015
Bijlage 10. AERIUS berekening, AGEL adviseurs, 5 oktober 2016
Bijlage 11. Akoestisch onderzoek, AGEL adviseurs, 17 oktober 2016
Bijlage 12. Akoestisch onderzoek industrielawaai, AGEL adviseurs, 17 oktober 2016
Bijlage 13. Onderzoek externe veiligheid, AGEL adviseurs, 1 februari 2016
Bijlage 14. Onderzoek luchtkwaliteit, AGEL adviseurs, 11 oktober 2016
Bijlage 15. Brief Rijkswaterstaat, 27 augustus 2015
Bijlage 16. Nota vooroverleg
Bijlage 17. Nota zienswijzen

© AGEL adviseurs 2016

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie of op welke andere wijze dan ook zonder voorgaande toestemming van AGEL adviseurs, noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gemeente Uden is vanaf 2000 bezig met de ontwikkeling van het gebied Uden-Noord. De aanleg van de A50 en de veranderde positie van Uden in het hoofdwegennetwerk van Noord-Brabant, vormden in eerste instantie een belangrijke aanleiding. Daarnaast lag er de opgave om een nieuwe, hoogwaardige entree te ontwikkelen.

De wijze waarop de ontwikkeling van Uden-Noord wordt vorm gegeven, is beschreven in diverse studies en visies. Inmiddels heeft de eerste fase van deze transformatie plaats gevonden met de bouw van het ziekenhuis, het Van de Valk hotel en de geplande bouw van een multizorgcentrum. Maar dat betekent niet dat de ontwikkelingen nu tot een eind zijn gekomen. Doelstelling is te komen tot een samenhangend, goed functionerend Uden-Noord met een eigen, sprekende identiteit; duurzaam, groen en innovatief. De volgende fase betreft de ontwikkeling van de snelweglocatie. Deze snelweglocatie is in de verschillende visies aangewezen als de plek voor representatieve vormen van bedrijvigheid.

Inmiddels heeft de gemeente Uden overeenstemming bereikt met diverse partijen voor de ontwikkeling van deze snelweglocatie aan de Rijksweg A50. Op het terrein is ruimte voor enkele restaurants, een tankstation, snelweggerelateerde bedrijvigheid en een verwijsmast. Ten gevolge van deze ontwikkeling dient bovendien een deel van het onderliggende wegennet gereconstrueerd te worden.

De beoogde plannen passen echter niet binnen het geldende bestemmingsplan, waardoor een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk is. Voorliggend bestemmingsplan biedt een passend juridisch en planologisch kader voor de beoogde ontwikkelingen.



3D luchtfoto vanuit de noordzijde met een globale aanduiding van het plangebied

1.2 Plangebied

Het plangebied bevindt zich aan de noordzijde van Uden en maakt onderdeel uit van het ontwikkelingsgebied Uden Noord. De zuidelijke begrenzing van het plangebied wordt gevormd door de Rondweg en de Rijksweg A50 bevindt zich aan de westzijde. Ten oosten van het plangebied hebben zich de laatste jaren meerdere ontwikkelingen voor gedaan. Zo is Hotel Van de Valk gerealiseerd direct ten oosten van het plangebied. Verder naar het oosten is het Bernhoven ziekenhuis gebouwd en zijn er plannen voor een multizorgcentrum. Aan de Handwijzerstraat bevindt zich een gemengd gebied, waarbij bedrijfsfuncties en woonfuncties elkaar afwisselen. Aan de noordzijde grenst het plangebied aan het woonperceel Looweg 10A. In de huidige situatie wordt het plangebied doorkruist door de Looweg. Deze weg zal worden verlegd om de ontwikkelingen in het plangebied mogelijk te maken. Meer hierover is te lezen in de planbeschrijving. Het plangebied is gevisualiseerd op bijgaande afbeelding.

1.3 Geldend bestemmingsplan

Voor het plangebied geldt het bestemmingsplan 'Buitengebied' dat op 30 juni 1983 is vastgesteld door de gemeenteraad van Uden. Het plangebied is bestemd als 'Agrarisch gebied, klasse B' (artikel 14). De gronden binnen deze bestemming zijn bestemd voor agrarische bedrijfsvoering ten behoeve van agrarische bedrijven, met de daarbij behorende bedrijfsgebouwen, agrarische bedrijfswoningen, andere bouwwerken, andere werken en open erven. De beoogde ontwikkeling pas niet binnen deze bestemming. Om de ontwikkeling mogelijk te maken is voorliggend bestemmingsplan opgesteld.
Op 15 februari 2007 heeft de gemeenteraad van een nieuw bestemmingsplan voor het buitengebied vastgesteld. De locatie Uden-Noord is, gelet op de voorgenomen ontwikkelingen, niet opgenomen in dit bestemmingsplan.

1.4 Bij het plan behorende stukken

Dit bestemmingsplan bestaat uit drie delen: een verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding en de regels vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De toelichting bevat een motivering en verantwoording van de keuzes die in het bestemmingsplan zijn gemaakt. Daarnaast zijn in de toelichting onder andere het geldend beleid en diverse milieuaspecten beschreven.

Volgens artikel 3:30, lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening is het mogelijk om de voorbereidingen rondom de vaststelling van het bestemmingsplan te coördineren met de voorbereidingen rondom bijvoorbeeld een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen. In de coördinatie verordening Wro Uden 2013 heeft de gemeente Uden deze mogelijkheid verder uitgewerkt. In dit geval heeft de gemeente besloten gebruik te maken van de coördinatieregeling. Hierbij wordt de bestemmingsplanprocedure gecoördineerd met de omgevingsvergunningprocedure.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de huidige situatie beschreven. Hierin wordt niet alleen aandacht besteed aan het plangebied, maar ook de omgeving. Inzicht in de relevante beleidskaders wordt gegeven in hoofdstuk 3 en in hoofdstuk 4 wordt het plan toegelicht. In hoofdstuk 5 wordt vervolgens aandacht besteed aan de diverse omgevingsaspecten. Deze toelichting wordt afgesloten met een beschrijving van de juridische aspecten in hoofdstuk 6 en de uitvoerbaarheid van het plan in de hoofdstukken 7 en 8.

2 BESTAANDE SITUATIE

2.1 Ruimtelijke en functionele beschrijving

Uden ligt op de hooggelegen Peelhorst, een door breuken begrensde opheffing van een deel van de aardkorst. Aan weerszijden van deze verheffing liggen slenken (Centrale Slenk en Roerdalslenk). Dit zijn valleien die ontstaan zijn door de daling van een deel van de aardkorst. Ten westen van de kern Uden bevindt zich de van noordwest naar zuidoost lopende Peelrandbreuk, die in het landschap herkenbaar is aan het hoogteverschil van enkele meters.

Van Uden is voor het eerst sprake rond 1200. Uden is waarschijnlijk ontstaan uit een tiendakkerdorp met een kerk die voor een reeks gehuchten centraal in het akkergebied lag, met eromheen een kleine kern. Deze kerk is na brand in 1886 gesloopt, waarna de nieuwe kerk meer naar het zuidwesten verrees binnen de bestaande lintbebouwing van de Kerkstraat. Na 1945 is Uden pas echt sterk uitgebreid en geïndustrialiseerd, waarbij Uden is ontstaan uit een samenklontering van een aantal buurtschappen. Linten met daaraan gekoppelde bebouwing gaven de eerste bebouwingscontouren aan. In de loop der tijd zijn tussen de linten planmatig opgezette woonwijken ontstaan.

Het plangebied bevindt zich buiten de compacte kern van Uden, ten noorden van de rondweg, in een bufferzone tussen landschap en stad. De karakteristiek voor deze bufferzone, het coulisselandschap, wordt hierna beschreven.



Plangebied ten westen van de Looweg



Plangebied ter hoogte inrit Hotel

2.1.1 Coulisselandschap

De agrarische sector ligt aan de basis van het coulisselandschap. De individuele opbouw is zichtbaar in het landschap. De laatste jaren zijn veel bedrijven echter gestopt met hun agrarische bedrijfsvoering. Het gebied is verdicht met woningen en diverse vormen van bedrijvigheid die nu niet altijd het hoogste ruimtelijke kwaliteitsbeeld laten zien. De oorspronkelijke structuur van de buurtschappen is hierdoor niet meer zichtbaar, deze heeft plaats gemaakt voor een lintbebouwingsstructuur. De bebouwing aan deze linten is veelal kleinschalig en bestaat uit massa's van één tot maximaal twee lagen met een kap. Plaatselijk komen nog wel grotere loodsen voor als onderdeel van de voormalige, of huidige, (bedrijfs)activiteiten.

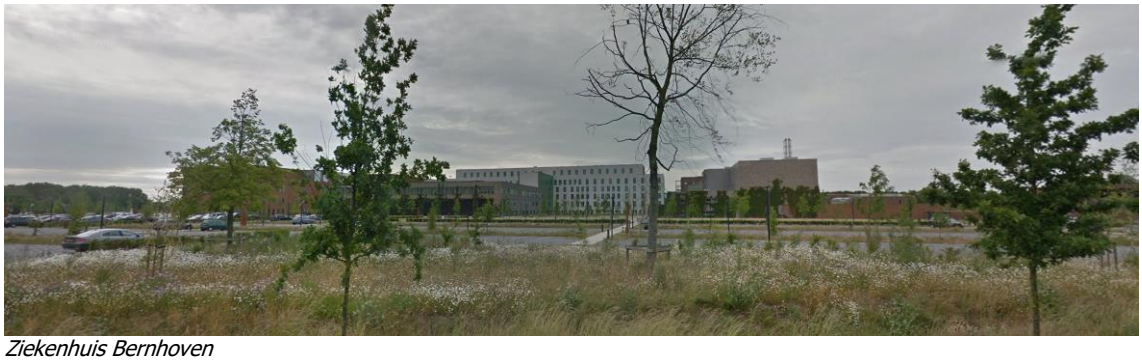
2.1.2 Plangebied

De Looweg doorkruist het plangebied en splitst het gebied in twee delen. Beide delen zijn onbebouwd en worden agrarisch gebruikt. Bebouwing komt in het plangebied niet voor.

De Rijksweg A50, die zich aan de westzijde van het plangebied bevindt, is aan het begin van de 21e eeuw in gebruik genomen en heeft bestaande structuren doorkruist. Ten (noord)oosten van het plangebied wisselen bedrijfsmatige functies en woonfuncties elkaar af. Het gebied, rondom de Handwijzerstraat, is hiervan het meest uitgesproken deel. Ten noorden van het plangebied bevindt zich een woning aan de Looweg 10A. Deze woning is georiënteerd op het plangebied, waardoor een zorgvuldige inpassing, zowel stedenbouwkundig als milieuhygiënisch, aan de noordzijde gewenst is. De bouwmassa bestaat uit één bouwlaag met een kap en is dus kleinschalig. Meer hierover is te lezen in de hoofdstukken 4 en 5. Het gebied, ten oosten van het plangebied, heeft een ware transformatie ondergaan. Meer over de ontwikkelingen in dat gebied is weergegeven in de volgende paragraaf.



Van de Valk Hotel



Ziekenhuis Bernhoven

2.2 De ontwikkeling van Uden Noord

Zoals in de inleiding reeds is beschreven, staan er diverse ontwikkelingen in Uden Noord op stapel. De bouw van het ziekenhuis vormde de aanzet voor een nieuwe ontwikkeling in Uden-Noord. Het ziekenhuis vormt de spil in de ontwikkeling van een zorgpark in Uden Noord. Ook het in voorbereiding zijnde multizorgcentrum maakt onderdeel uit van dit zorgpark. Ten westen van dit 'zorgcluster' is het Van de Valk Hotel gerealiseerd. Het plangebied bevindt zich in het gebied dat wordt ingeklemd tussen het Van de Valk Hotel en de Rijksweg A50 en zorgt voor een afronding van het 'stedelijke front' aan de noordzijde van de Rondweg.

Het stedelijke front heeft een grote korrel, anders dan de fijnmazigheid in het achterliggende gebied. De bouwmassa's zijn groot en de maximaal toegestane bouwhoogtes variëren van 10 tot 17 meter. Voor het ziekenhuis geldt zelfs een maximum bouwhoogte van 30 meter. Het plangebied maakt onderdeel uit van deze stedelijke strip, maar door de nabijheid van bestaande woningen, is een passende korrelgrootte en schaal gewenst. Hoe hier mee om is gegaan, is weergegeven in hoofdstuk 4.

3 BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk worden de relevante beleidskaders beschreven. Specialistische beleidskaders die zien op een borging van milieukwaliteit zijn, indien relevant, beschreven in hoofdstuk 5.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte in werking getreden. In de structuurvisie schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervangt verschillende nota's, zoals de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de Mobiliteits Aanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Verder vervallen met de SVIR de ruimtelijke doelen en uitspraken uit de Agenda Landschap, Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR 3 Rijksdoelen geformuleerd:

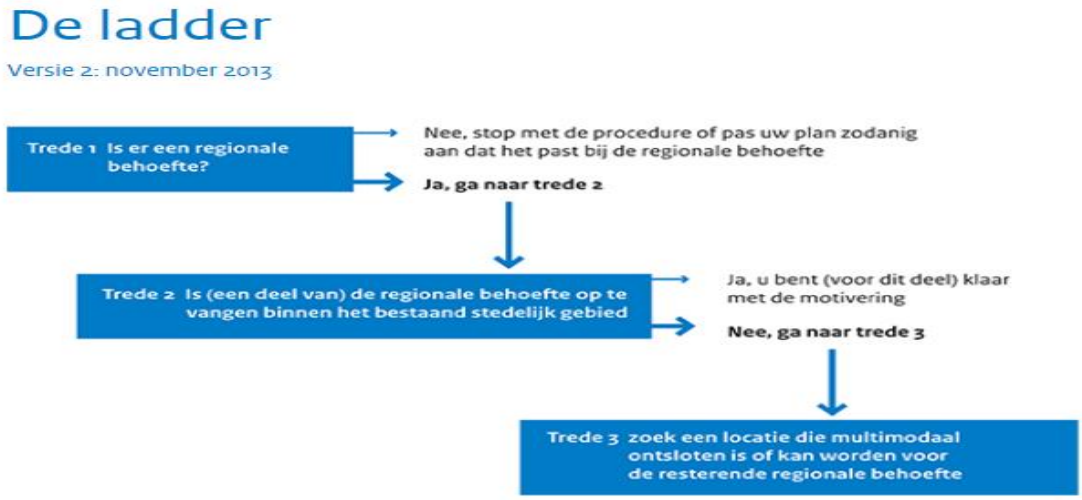
- de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat;
- de bereikbaarheid verbeteren;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

De structuurvisie benoemt met name Rijksdoelen en nationale belangen. De (boven) lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking wordt overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen de provinciale kaders. De sturing op verstedelijking, zoals afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, Rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering, laat het Rijk los. Alleen in stedelijk regio's rond de mainports zal het Rijk afspraken maken met decentrale overheden over de programmering van verstedelijking.

3.1.2 Besluit ruimtelijke ordening

Het Rijk heeft in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, moet aan de volgende voorwaarden voldoen:

a. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
b. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
c. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.



Schematische weergave van de Ladder duurzame verstedelijking

Door BRO is een haalbaarheidsonderzoek verricht, waarin de effecten van de beoogde functies in het plangebied zijn onderzocht. De volledige rapportage is als bijlage aan dit bestemmingsplan toegevoegd. Hierna worden de belangrijkste conclusies weergegeven.

3.1.3 Toetsing programma horeca aan de Ladder

<u>Trede 1: Een samenhangend en doelgroepgericht concept</u>
Twee van de beoogde horecaformules op de planlocatie Uden-Noord (McDonald's en KFC) zijn een zeer eigentijdse mengvorm tussen een fastservicezaak en een restaurant. Ze hebben een bijzondere aantrekkingskracht op automobilisten in algemene zin en op jongere leeftijdsgroepen in het bijzonder, met een sterke voorkeur voor landelijk bekende horecaformules ('merken'). De opvallende expansie van de beoogde ketens is een direct gevolg van deze populariteit. De ontwikkeling speelt in op de toenemende behoefte van consumenten om op 'traffic-locaties' (op stations, vliegvelden, langs snelwegen, etc.,) doelgericht, voordelig en 'efficiënt' (snel) iets te eten en te drinken. Gemak en bereikbaarheid zijn hier belangrijker dan bijvoorbeeld sfeer of verblijfskwaliteit. Men verblijft veelal kort op deze locaties. Hiermee onderscheidt de locatie zich nadrukkelijk van bijvoorbeeld de hoofdwinkelcentra in de regio of een locatie als de Veghelse Noordkade, waar sfeer en verblijfskwaliteit veel belangrijker zijn en mensen doorgaans aanzienlijklanger blijven. Het locatieprofiel van Uden-Noord is complementair hieraan.

Door de uitstekende bereikbaarheid per auto en de ruime parkeergelegenheid, een steeds belangrijker keuzemotief voor consumenten, is de planlocatie zeer geschikt voor het beoogde aanbod. De horeca zal door de (ruimtelijke) opzet en uitstraling bijdragen aan de eisen van een aantrekkelijke bestemming met een hoge ruimtelijke kwaliteit.

<u>Trede 1: Voldoende regionale behoefte</u>
Er bestaat een duidelijke regionale behoefte voor de beoogde horeca op de beschreven locatie en configuratie. De totale horecabestedingen in de regio overstijgen met jaarlijks € 99,9 mln duidelijk de 'claim' van het gevestigde aanbod (€ 84,1 mln.) Per saldo is er dus een uitstroom van € 15 mln per jaar. Dit is 15% van de totale regionale horecabestedingen; relatief veel voor een deels verstedelijkte regio (Uden-Veghel) als deze.

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. In dit onderzoek is dan ook uitgegaan van de huidige situatie, wat in wezen 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 (behoefte) zal de komende tien jaar naar alle verwachting dus nog beduidend toenemen.

Vanuit kwalitatief oogpunt constateren we dat het horeca-aanbod in de horeca sector in de regio in grote lijnen nogal traditioneel is qua product en uitstraling, met relatief weinig formulegebonden bedrijven. Ook bevindt het overgrote deel van de horeca zich in de centrumgebieden, met (zeker in Uden en Veghel) een relatief groot accent op een recreatief verblijfsklimaat t.b.v. winkelen en uitgaan en minder op een optimale ontsluiting voor auto's en parkeergelegenheid. Het geboden locatietype in Uden-Noord onderscheidt zich door haar uitstekende bereikbaarheid per auto, functionele karakter en efficiënte inrichting nadrukkelijk van de centra en is dan ook complementair hieraan. Dit is overigens ook een belangrijke reden dat McDonald's bewust kiest voor een tweede vestiging in Uden, op een ander locatietype, waarbij men tevens een drive thru lane (voor bestellingen vanuit de auto) in het plan kan en zal implementeren. Ook KFC en Subway gaan gebruik maken van een drive thru lane. Ook de gemiddelde verblijfsduur en bestedingen zullen op de planlocatie door de aard en omvang van het aanbod aanmerkelijk lager liggen dan in de centra. Een vergelijkbare locatie bestaat er in de regio niet.

<u>Trede 2: Versterking en vernieuwing op een goede locatie</u>
Vestiging van de beoogde horecafuncties in het plangebied kunnen in theorie leiden tot sluiting van één of enkele (kleinere) voorzieningen die niet tijdig hebben ingespeeld op de veranderende marktomstandigheden. Vaak betreft het echter voorzieningen op solitaire locaties, waarbij sluiting niet of nauwelijks (ruimtelijke) effecten genereert op de omgeving dan wel het woon-, leef- en ondernemersklimaat ter plekke aantast.

De lokale en regionale aanbod- en verzorgingsstructuur van horecavoorzieningen wordt door de ontwikkeling van het foodcourt per saldo versterkt. Naast productvernieuwing krijgen consumenten immers een ruimere keuze uit horeca formules. Er komt iets nieuws bij, op een onderscheidende locatie. Bovendien zullen door de snelweglocatie relatief veel bezoekers van buiten de regio komen. Deze deels nieuwe doelgroepen kunnen middels een actieve en gerichte marketing deels ook worden verleid om andere bestemmingen, winkel- en uitgaanscentra in de regio te bezoeken.

<u>Trede 2: Geen geschikte locatie beschikbaar binnen bestaand stedelijk gebied</u>
De locatie Uden-Noord biedt qua ligging, bereikbaarheid vanaf de hoofdwegen, zichtbaarheid en beschikbare ruimte de beste vestigingsoptie voor het onderhavige initiatief. Er is, zo blijkt uit een uitgebreide verkenning van BRO, in de regio en binnen het bestaand stedelijk gebied geen geschikte locatie en/of alternatief vastgoed beschikbaar voor de beschreven ontwikkeling met de gewenste omvang en bereikbaarheid. Een dergelijke locatie kan, realistisch beschouwd, ook niet worden gerealiseerd in het bestaande stedelijk gebied middels herontwikkeling, transformatie of anderszins.

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 evenwel de ruimtelijke mogelijkheden en herontwikkeling of transformatie is hier niet realistisch.

Bovendien bestaat op deze locatie geen synergie qua bezoekgedrag met grote publiekstrekkers als ziekenhuis Bernhoven en hotelrestaurant Van der Valk. Dit is op de planlocatie nadrukkelijk wel het geval.

Trede 3: Locatie multimodaal ontsloten
De planlocatie ligt aan de rand van het stedelijk gebied en is goed ontsloten voor bezoekers per auto, fiets, openbaar vervoer of te voet. Mede door de recente vestiging van (boven)regionale voorzieningen als hotelrestaurant Van der Valk en ziekenhuis Bernhoven ontwikkelt de zone zich overigens steeds meer tot een stedelijk gebied.

Vanaf de regionaal belangrijke hoofdwegen A50 en de Rondweg leidt een eigen afrit vanaf de bestaande de rotonde rechtstreeks naar het plangebied. Ook voor fietsers en voetgangers uit Uden en de regio bestaat zo een directe en veilige ontsluiting. Circa 300 meter oostelijk van de locatie ligt de HOV bushalte ziekenhuis Uden (Rondweg), zodat ook de bereikbaarheid per openbaar vervoer is gewaarborgd.

3.1.4 Toetsing tankstation en bedrijfsruimte aan de Ladder

Trede 1 Tankstation en Bedrijfsruimte: Voldoende regionale behoefte
Er bestaat zelfs na realisatie van een nieuw tankstation in Uden-Noord nog een beduidend vraagoverschot naar motorbrandstoffen in de regio, dat de komende jaren bovendien nog geleidelijk toeneemt. Dit betekent dat de onderhavige ontwikkeling niet zal leiden tot negatieve ruimtelijke effecten of leegstand van enige importantie elders in de regio.

Voor de beoogde bedrijfsruimte (ca. 750 m² bvo) is de invulling nog niet in concreto bekend, maar de planologisch mogelijkheden zijn relatief strak afgebakend in de regels. Er is snelweggerelateerde bedrijvigheid toegestaan, waaronder uitsluitend bandenservices, auto- en motorservice, glasservice of een pick-up-point voor niet dagelijkse artikelen.

Juist door haar 'functionele' karakter, inrichting en bereikbaarheid per auto onderscheidt de planlocatie zich nadrukkelijk van en is het complementair aan andere locatieprofielen in de regio, waaronder de centra. Er moet worden aangesloten op deze kernkwaliteiten en het gemeentelijk beleid. Overigens is sprake van een relatief beperkte omvang voor een bedrijfsruimte binnen het vermelde profiel. BRO heeft in de regio geen bedrijfslocaties kunnen traceren die een vergelijkbaar locatieprofiel hebben als Uden-Noord. BRO heeft voor de bedrijfsruimte de volgende invullingsopties onderzocht.

Voor een zogenaamde fastfitter (carfitter) en bedrijven voor bandenservice en/of glasreparatie bestaat voldoende regionale behoefte. Dit met name vanwege de locatie (uitstekend bereikbaar vanuit de regio) als het feit dat in Uden Noordwest geen vergelijkbare voorziening bestaat. In steeds meer regio's worden zelfstandige, grotere afhaalpunten gevestigd op goed bereikbare locaties. Momenteel ontbreekt in de regio een dergelijk afhaalpunt in zelfstandige vorm. De planlocatie biedt een geschikte vestigingsplaats voor een afhaalpunt voor niet-dagelijkse artikelen. Ruimtelijke effecten dan wel leegstand elders in de regio is hierbij niet aan de orde. Afhaalpunten voor dagelijkse artikelen zijn alleen wenselijk in aansluiting op bestaande winkelgebieden.

Trede 2 Tankstation en Bedrijfsruimte: Het meest optimale locatieprofiel
Het onderscheidende en complementaire karakter van deze locatie is voor het tankstation vooral, dat deze ligt op een vanuit verkeerskundig oogpunt belangrijke locatie tussen de A50 en de noordelijke rondweg in Uden.

Langs het tracé van de A50 tussen Eindhoven en de aansluiting met de A59 is slechts één rijksweg tankstation gevestigd (aan de westzijde bij Son), die bovendien alleen vanaf één rijrichting bereikbaar is. Een alternatieve, beter geschikte vestigingsplek met synergie voor andere functies (in dit geval horeca en bedrijfsruimte) is niet voorhanden in de regio.

Doordat er voldoende regionale behoefte bestaat voor de bedrijfsruimte (de onderzochte functies), zijn negatieve ruimtelijke effecten of leegstand van enige importantie door deze ontwikkeling niet te verwachten. Er is in de regio geen geschikte alternatieve locatie beschikbaar met een vergelijkbare synergie met andere snelweggerelateerde bedrijvigheid, zoals in Uden-Noord.

Trede 3 Tankstation en Bedrijfsruimte: Locatie multimodaal ontsloten
Voor het tankstation is de bereikbaarheid per auto, motoren en bromfietsen (in dit geval de essentiële doelgroepen) vanuit Uden en omgeving uitstekend. Ook voor de bedrijfsruimte is de bereikbaarheid per auto, fiets, openbaar vervoer en te voet vanuit Uden en de regio een belangrijke kwaliteit.

3.1.5 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is zowel kwalitatief als kwantitatief goed te onderbouwen. Het gaat bij Ladder voor duurzame verstedelijking bovendien in essentie om de kwalitatieve en ruimtelijke effecten. Een nieuwe ontwikkeling kan de voorzieningenstructuur een kwaliteits- en vernieuwingsimpuls geven door het bieden van een ontbrekend marktsegment, productformule of een oriëntatie op nieuwe doelgroepen. Met name in de horecasector creëert sterk, marktgericht aanbod in praktijk vrijwel altijd extra behoefte. Dit is ook in Uden nadrukkelijk het geval.

In de ruimtelijke ordening in algemene zin is belangrijk of het consumentenbelang op langere termijn wordt gediend, op basis van ruimtelijk relevante argumenten. Een verslechterde concurrentiepositie voor individuele bedrijven is daarbij niet relevant, zeker niet als het 'verouderd' aanbod op (vanuit de structuur geredeneerd) ongeschikte locaties betreft. De consument vraagt in bepaalde branches om modern aanbod, met een bijpassend bereikbaarheidsprofiel. Dit is ook in Uden-Noord nadrukkelijk het geval.

Voor de ontwikkeling is voldoende kwalitatieve en kwantitatieve marktruimte (regionale behoefte) beschikbaar. Aan trede 1 van de Ladder voor duurzame verstedelijking is derhalve voldaan. Wel is de marktruimte altijd gebaseerd op diverse aannames. Het gaat immers om toekomstige ontwikkelingen en die kunnen nimmer exact worden voorspeld. De kwantitatieve uitkomsten zijn daarom altijd indicatief en richtinggevend.

Voor trede 2 is relevant, dat binnen het bestaand stedelijk gebied in de regio geen geschikte locatie en/of alternatief vastgoed beschikbaar is voor de beschreven ontwikkeling, gegeven de benodigde ruimte en het bereikbaarheidsprofiel. Ook middels herontwikkeling, transformatie of anderszins valt een dergelijke locatie niet te realiseren.

De planlocatie ligt aan de rand van het stedelijk gebied en is goed ontsloten voor bezoekers per auto, fiets, openbaar vervoer of te voet. De zone ontwikkelt zich overigens vanwege de diverse gevestigde (boven)regionale voorzieningen steeds meer tot een stedelijk gebied. Hiermee wordt voldaan aan trede 3 van de Ladder.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie ruimtelijke ordening

Provinciale Staten hebben op 7 februari 2014 de partiële herziening 2014 van de Structuurvisie RO 2010 (SVRO) vastgesteld. Sinds de vaststelling van de SVRO in 2010 hebben Provinciale Staten diverse besluiten genomen die een verandering brengen in de provinciale rol en sturing, of van provinciaal beleid. Deze besluiten zijn nu vertaald in de 'Structuurvisie RO 2010 – partiële herziening 2014'.

De SVRO bevat nog steeds de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040). De visie is bindend voor het ruimtelijk handelen van de provincie Noord-Brabant en vormt de basis voor de wijze waarop de provincie de instrumenten inzet die de Wet ruimtelijke ordening biedt. De kwaliteiten binnen de provincie Noord-Brabant zijn sturend bij de te maken ruimtelijke keuzes. De ruimtelijke visie van de provincie bestaat op hoofdlijnen uit een robuust en veerkrachtig natuur- en watersysteem met aandacht voor hoogwaterbescherming, droogte en biodiversiteit. Een multifunctioneel landelijk gebied, waar de functies landbouw, recreatie en natuur in relatie tot elkaar ruimte krijgen met aandacht voor cultuurhistorische waarden en de leefbaarheid van kleine kernen is het uitgangspunt. En een gevarieerd en aantrekkelijk stedelijk gebied, met sterke steden, groene geledingszones en uitloopgebieden (intensieve recreatie, stadslandbouw) wordt nagestreefd, met aandacht voor sterke regionale economische clusters, (inter) nationale bereikbaarheid, knooppuntontwikkeling (zowel in de centra als aan de randen van de steden). Dit is vertaald in 14 provinciale ruimtelijke belangen.

De Structuurvisie Ruimtelijke Ordening is opgebouwd uit twee onderdelen. In onderdeel A wordt de kern van de visie verwoord op ruimtelijke ontwikkelingen van Noord-Brabant. Het landschap en de wijze waarop dit moet worden versterkt, staan in dit onderdeel voorop. Deel B van de structuurvisie beschrijft de wijze waarop de provincie de visie uitwerkt in vier robuuste ruimtelijke structuren: Groenblauwe structuur, Landelijk gebied, Stedelijke structuur en Infrastructuur.



Uitsnede Structurenkaart Structuurvisie Ruimtelijke Ordening

Op de structurenkaart is te zien dat het plangebied onderdeel uit maakt van het 'zoekgebied voor verstedelijking'. In deze gebieden wordt extra aandacht gevraagd voor (het beperken van) de ontwikkelingsmogelijkheden van functies die een toekomstige stedelijke ontwikkeling kunnen bemoeilijken. De kernen in het landelijk gebied, met de bijbehorende zoekgebieden voor verstedelijking, voorzien in de opvang van de lokale verstedelijkingsbehoefte (wonen, werken, voorzieningen). De zoekgebieden voor verstedelijking zijn vastgelegd en verder uitgewerkt in de Verordening ruimte Noord-Brabant. De keuze voor de zoekgebieden verstedelijking is tot stand gekomen na een integrale afweging vanuit de gebiedskwaliteiten (hanteren lagenbenadering) samen met gemeenten en waterschappen.

3.2.2 Verordening ruimte

Provinciale Staten van Noord-Brabant hebben in hun vergadering van 10 juli 2015 de Verordening ruimte 2014 opnieuw vastgesteld. In deze verordening zijn alle vastgestelde wijzigingen van het afgelopen jaar van regels en kaarten verwerkt, inclusief de wijzigingen vanwege het in procedure gebrachte ontwerp 'Wijziging Verordening ruimte 2014, veegronde regels 2'. De wijzigingen zijn beleidsarm en zijn hoofdzakelijk technisch van aard. De gewijzigde Verordening ruimte 2014 is met ingang van 15 juli 2015 in werking getreden. De gemeenteraad moet bij het vaststellen van een bestemmingsplan de regels uit de Verordening toepassen.

De Verordening onderscheidt vier structuren (gekoppeld aan de Structuurvisie RO) die gebiedsdekkend zijn voor Noord-Brabant. Ieder ruimtelijk oppervlak in Brabant valt onder één van deze structuren en kan niet onder meerdere structuren tegelijk vallen. Per structuur is uitgewerkt welke functies, en onder welke voorwaarden, ontwikkeld kunnen worden. Aanvullend zijn er 25 aanduidingen in de Verordening ruimte opgenomen. Deze aanduidingen kunnen over één of meerdere structuren heen liggen. Voorgaande afbeeldingen laten zien dat voor het plangebied de volgende structuren en aanduidingen gelden. Daarna worden de belangrijkste beleidsuitgangspunten per structuur/aanduiding genoemd.

Themakaart stedelijke ontwikkeling



Themakaart agrarische ontwikkeling en windturbines



Uitsnede Themakaarten Verordening ruimte

Structuren
- Gemengd landelijk gebied (themakaart agrarische ontwikkeling en windturbines)

Aanduidingen
- Integratie stad-land (themakaart stedelijke ontwikkeling)
- Beperkingen veehouderij (themakaart agrarische ontwikkeling en windturbines)

Gemengd landelijk gebied (themakaart agrarische ontwikkeling en windturbines)
Een bestemmingsplan gelegen in gemengd landelijk gebied onderscheidt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening gebieden waar een gemengde plattelandseconomie wordt nagestreefd, en een in hoofdzaak agrarische economie wordt nagestreefd.

De ontwikkeling van stedelijke functies past niet binnen de beleidsuitgangspunten van het 'gemengd landelijk gebied'. Door de opname van de aanduiding 'integratie stad-land' is al geanticipeerd op de komst van enkele zorgvuldig ingepaste stedelijke functies. Onder het betreffende kopje is aangetoond dat voldaan wordt aan de voorwaarden, waardoor er vanuit de Verordening ruimte geen bezwaren bestaan om het plangebied te ontwikkelen.

Integratie stad-land (themakaart stedelijke ontwikkeling)
Onder specifieke voorwaarden is een nieuwe stedelijke ontwikkeling ook mogelijk in gebieden met bijzondere landschappelijke kwaliteiten, de zogenoemde 'gebieden integratie stad-land'. 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 voorwaarden waaraan voldoen moet worden zijn hierna weergegeven.

9.1 Gebieden Integratie stad – land

1. In afwijking van artikel 3.1, tweede lid, onder a (verbod op nieuwvestiging) en artikel 4.2 (stedelijke ontwikkeling) kan een bestemmingsplan, ter plaatse van de aanduiding 'Integratie stad-land' voorzien in een stedelijke ontwikkeling[1] mits:
   a. deze in samenhang en in evenredigheid geschiedt met een groene en blauwe landschapsontwikkeling binnen de aanduiding 'Integratie stad-land' of de naaste omgeving;
   b. deze geen betrekking heeft op een te ontwikkelen of een uit te breiden middelzwaar- en zwaar bedrijventerrein[2].
2. Een bestemmingsplan als bedoeld in het eerste lid strekt ertoe dat:
   a. de stedelijke ontwikkeling aansluit bij het bestaand stedelijk gebied of plaatsvindt in een nieuw cluster van stedelijke bebouwing;
   b. bij de stedenbouwkundige en landschappelijke inrichting van de stedelijke ontwikkeling rekening wordt gehouden met de aanwezige ruimtelijke kwaliteiten en structuren in het gebied zelf en in de naaste omgeving, waaronder mede begrepen de ontwikkeling van een groene geleding ten behoeve van ecologische en landschappelijke verbindingen, door deze in de planontwikkeling te betrekken;
   c. is verzekerd dat de beoogde stedelijke ontwikkeling in omvang en ruimtelijke kwaliteit evenredig is met de beoogde groene en blauwe landschapsontwikkeling;

[1] Nieuw ruimtebeslag dan wel uitbreiding of wijziging van bestaand ruimtebeslag ten behoeve van een samenhangende ruimtelijke structuur van stedelijke functies

[2] Terrein, waar in overwegende mate bedrijven van categorie 3 en hoger, bedoeld in de VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering' (2009) zijn toegelaten

3. Voor zover een bestemmingsplan voorziet in een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in het eerste lid, is artikel 2, vierde lid (zwaarste regiem geldt) niet van toepassing en heeft het tweede lid, onder b voorrang op de beschermingsregels die elders in deze verordening zijn opgenomen, behoudens in geval dat artikel 5 (EHS) van toepassing is.

4. Op een bestemmingsplan als bedoeld in het eerste lid zijn de bepalingen uit artikel 4.3 tot en met artikel 4.11 van overeenkomstige toepassing.

5. In aanvulling op artikel 4 'Bestaand stedelijk gebied' borgt een bestemmingsplan ter plaatse van de aanduiding 'Integratie stad-land' dat:
   a. de gerealiseerde groene en blauwe landschapsontwikkeling als bedoeld in het eerste lid, behouden blijft, en
   b. de ontwikkeling van een middelzwaar- en zwaar bedrijventerrein is uitgesloten.

Ad 1) De aanduiding 'Integratie stad-land' is van toepassing op het gehele plangebied van het Masterplan Uden-Noord en dient in onderlinge samenhang met de rest van de plannen binnen dit Masterplan beschouwd te worden. Aan de ontwikkelingen in Uden-Noord is een uitgebreide afweging vooraf gegaan. Al bij het opstellen van het bestemmingsplan Uden-Noord I -voor het gebied ten oosten van de Nistelrodeseweg- heeft de gemeente in overleg met de provincie verder inhoud gegeven aan het thema integratie stad en land. Daarbij is aangegeven dat in het gebied Uden-Noord het stedelijk landschap en het landschap van het buitengebied en de Maashorst met elkaar worden vervlochten. Aan de zuidzijde is deze structuur meer orthogonaal terwijl deze aan de noordzijde meer organisch van structuur is. Beide kenmerken worden in het plangebied met elkaar vervlochten en vloeien in elkaar over. Een nieuw landschap met stedelijke functies in een groene setting ontstaat. De schaal en maat van de stedelijke bebouwing maar ook de mate van stedelijkheid van de beoogde functies neemt af in noordelijke richting. De aanhaking op de potenties van de A50 aan de ene kant en de nabijheid van de Maashorst aan de andere kant passen binnen dit thema.

"Uit de landschappelijke analyse is gebleken dat het plangebied wordt omgeven door twee verschillende landschappelijke typologieën die ieder hun eigen karakteristiek hebben. Het kleinschalige coulisselandschap waarin openheid en compacte, kleinschalige bebouwingsvormen karakteristieke elementen zijn, verdraagt geen grootschalige ontwikkelingen. Daarentegen kan het landschappelijke gebied de Maashorst door zijn geheel andere schaal wel plaats bieden aan grootschaligere invulling. Derhalve wordt er naar gestreefd om het gebied de Maashorst te vergroten en uit te breiden richting de kern van Uden. De karakteristieke landschappelijke structuur van aaneengesloten bosdelen met daarin open kamers wordt als onderlegger gebruikt voor de gebiedsontwikkeling." *(Bron: Gebiedsvisie)*

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 ontwikkeld worden, waarbij een verschuiving ontstaat van een stedelijk milieu met een groene aankleding naar een groene omgeving met enkele gebouwen.

Omdat er nog geen passende initiatieven zijn binnengekomen voor het noordelijke deel van deze stripuitgifte, is dit nu nog niet concreet zichtbaar in Uden-Noord. 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. Het 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 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 plangebied deel uitmaakt, draagt direct bij aan de integratie stad-land.

In het plangebied zelf wordt ook voorzien in een groene ontwikkeling. De wijze waarop dit gebeurt, is uitgewerkt in hoofdstuk 4.

Van de ontwikkeling van een (middel)zwaar bedrijventerrein is geen sprake. Er vindt geen bedrijvigheid in milieucategorie 3 of hoger plaats.

Ad 2a) De ontwikkeling is gesitueerd in een nieuwe 'stedelijke strip' die is gerealiseerd aan de noordzijde van de Rondweg. Ten zuiden van de Rondweg bevindt zich het stedelijk gebied van de gemeente Uden. De ontwikkelingen in het plangebied sluiten hier op aan en zorgen, samen met de overige ontwikkelingen in Uden-Noord, tot een nieuw cluster van stedelijke bebouwing. Versnippering van het landschap is daarmee niet aan de orde.

Ad 2b/c) In opgestelde documenten is zeer nadrukkelijk aandacht besteed aan de visie voor het gebied. Hierbij zijn de groene en blauwe ontwikkelingen in samenhang bekeken met de stedelijke functies die zijn beoogd. In de paragrafen 3.3.2 en 3.3.3 is deze visie beschreven. Ook in hoofdstuk 4 is ingegaan op de inpassing van de stedelijke functies in het gebied.

Ad 3) Dit artikel wordt ter kennisgeving aangenomen en heeft geen verdere consequenties voor de inhoud van dit bestemmingsplan.

Ad 4) In artikel 4.3 tot en met 4.11 zijn regels opgenomen voor enkele specifieke ontwikkelingen, zoals woningen, bedrijventerreinen, kantorenlocaties, detailhandelslocaties, leisure voorzieningen etcetera. Voor horecaontwikkelingen en de nieuwvestiging van individuele bedrijven zijn geen specifieke regels opgenomen.

Ad 5) Als de stedelijke functies in het plangebied zijn gerealiseerd, dient in een bestemmingsplan geborgd te zijn dat de doelen van integratie stad-land gerespecteerd blijven. In dit geval worden gelden gereserveerd, waaruit de aanleg van groenprojecten binnen de gebiedsontwikkeling gefinancierd kunnen worden. Daarnaast zijn de groene elementen in dit bestemmingsplan voorzien van een groenbestemming.

Bevordering ruimtelijke kwaliteit
In de Verordening ruimte zijn regels opgenomen waaraan voldaan moet worden, indien er sprake is van een ruimtelijke ontwikkeling. In zijn algemeenheid geldt dat er een zorgvuldige afweging moet plaats vinden, waarbij het principe zorgvuldig ruimtegebruik is gehanteerd. Daarnaast dient in het bestemmingsplan rekening te worden gehouden met de gevolgen van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling voor de in het plan begrepen gronden en de naaste omgeving, in het bijzonder wat betreft de bodemkwaliteit, de waterhuishouding, de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten, de cultuurhistorische waarden, de ecologische waarden, de aardkundige waarden en de landschappelijke waarde. In hoofdstuk 4 en 5 is hier nader op in gegaan.

Voor ruimtelijke ontwikkelingen buiten het bestaand stedelijk gebied geldt dat die ontwikkeling. gepaard gaat met een fysieke verbetering van de aanwezige of potentiële kwaliteiten van bodem, water, natuur, landschap, cultuurhistorie of van de extensieve recreatieve mogelijkheden van het gebied of de omgeving. De wijze waarop hier mee wordt omgegaan heeft de gemeente Uden beschreven in de Beleidsnota uitwerking landschapsinvesterings-regeling die in paragraaf 3.3.6 is beschreven.

3.2.3 Agenda Noordoost Brabant "Richting 2020"
De regio Noordoost Brabant werkt aan de agenda Noordoost Brabant "Richting 2020". In juni 2010 hebben 21 gemeenten en 2 Waterschappen uit het geografische gebied Regio Noordoost Brabant besloten op een aantal terreinen de handen meer ineen te slaan. Daartoe werd het regionaal Ruimtelijke Economisch Perspectief vastgesteld en een daarbij horend uitvoeringsprogramma. Aan de hand van deze documenten ging de Regio "aan de slag" met de volgende ambities:

- het verbeteren van de kwaliteit van de bestaande vestigingsmilieus en het toevoegen van nieuwe kwaliteiten vestigingsmilieus, in het bijzonder voor de economische, innovatieve speerpunten van de regio;
- het beter bereikbaar maken van de regio;
- het vitaliseren van het landelijk gebied, door te zoeken naar nieuwe duurzame en innovatieve landbouwvormen en het versterken van de toeristisch-recreatieve potenties;
- een groenere regio.

Al snel na de vaststelling van het Perspectief werd breed de behoefte gevoeld om de samenwerking in te bedden in een agenda gericht op een nog duidelijker profilering en positionering van de regio. Dat heeft er toe geleid dat in het najaar 2010 in opdracht van de Bestuurlijke Regiegroep een traject is opgestart om te komen tot zogenaamde position papers, waarin een stevige propositie vanuit de regio wordt neergezet richting 2020. De doelstelling voor de position papers is als volgt te beschrijven:

"Een toekomstbestendige strategische agenda voor de regio te ontwikkelen, die de regio helpt prioriteiten te stellen en als onderlegger kan dienen voor de samenwerking tussen regio, provincie, rijk en EU in de komende jaren, maar ook ruimte geeft om in te spelen op actualiteiten."

De aanpak is geweest om per thema uit het Perspectief tot position papers te komen, waarbij dus voor het thema vestigingsmilieus nauw samengewerkt werd met de agrifoodcapital. Uiteindelijk moesten deze papers samen de basis zijn voor de strategische agenda van de regio richting 2020.

Het jaar 2020 is gekozen omdat het realiseren van ambities op die termijn in de huidige bestuursperiode om de juiste gerichte investeringen en besluiten vraagt én omdat deze termijn ook past bij de termijnagenda van andere partners in de realisatie, zoals de provincie, rijk en EU. Deze gedachte werd door de samenwerkende gemeenten en waterschappen omarmd tijdens de Bestuurlijke Themadag van 2 december 2010.

De position papers verfijnen de ambities van de regio richting 2020 en doen voorstellen voor projecten passend bij die ambities die kansrijk zijn in een gezamenlijk Uitvoeringsprogramma met de provincie (en eventueel Rijk) gerealiseerd te worden. De position papers bieden daarmee verbinding tussen het Regionaal Ruimtelijk Economisch Perspectief en de projecten uit het eerder opgestelde Uitvoeringsprogramma. Ook deze projecten worden (waar mogelijk) ingebed in de strategische agenda en zo onderdeel van een groter geheel. Daar waar projecten uit het Uitvoeringsprogramma niet specifiek in deze agenda/position papers worden genoemd, betekent dat nadrukkelijk niet dat zij terzijde worden gelegd of van de regionale agenda verdwijnen. Het betekent wel dat die projecten daar waar het gaat om bijvoorbeeld lobby richting de provincie of Rijk minder urgentie krijgen of hebben.
Vanwege de relatie die nadrukkelijk gezocht werd met de hiervoor genoemde agenda's van andere overheden zijn een aantal scherpe randvoorwaarden gesteld bij de realisatie van de position papers, te weten:

- majeure projecten gericht op Ruimte en Economie;
- innovatieve en duurzame projecten voor langere termijn;
- geen vervanging van bestaande financiële middelen en/of gericht op lopende exploitaties;
- multiplier effecten met andere thema's, gericht op aanbrengen meer samenhang binnen de thema's.
- spin-off voor Brabantse Kennisinfrastructuur.

Uiteindelijk zijn de thematische position papers gebundeld in één "agenda richting 2020" met een door de regio vastgestelde "top 10 richting 2020". De agenda geeft een onderbouwing en nadere invulling voor deze ambities. De agenda geeft meer focus aan de regionale samenwerking. Deze tijd, met recessie en enorme bezuinigingsopgaven, vraagt immers om scherpe, op de toekomst gerichte keuzes. Voor Uden-Noord is als onderdeel van de top 10 aangegeven dat deze samen met vier andere toplocaties voor Food, Health & Farma in 's-Hertogenbosch, Oss, Veghel en Boxmeer worden gerealiseerd/in 2020 zijn uitgebouwd.

Als onderdeel van de strategische opgave om de as A50/N279 is de strategische positie van Uden-Noord als volgt benoemd: De A50 doorsnijdt natuurgebied De Maashorst. In dit gebied en dan met name rondom het nieuwe ziekenhuis Bernhoven en de Bedafse bergen worden diverse nieuwe zorggerelateerde initiatieven ontwikkeld. De as A50 kan drager zijn voor de nieuwe zorgeconomie in combinatie met de nieuwe vitaliteit in het gebied. Deze ontwikkeling vindt plaats tegen de achtergrond van de landschapsecologische ontwikkeling in De Maashorst en de toeristisch-recreatieve ontwikkelingen rondom de A50, waarbij eveneens nieuwe kansen ontstaan voor economische ontwikkeling.

3.3 Gemeentelijk beleid

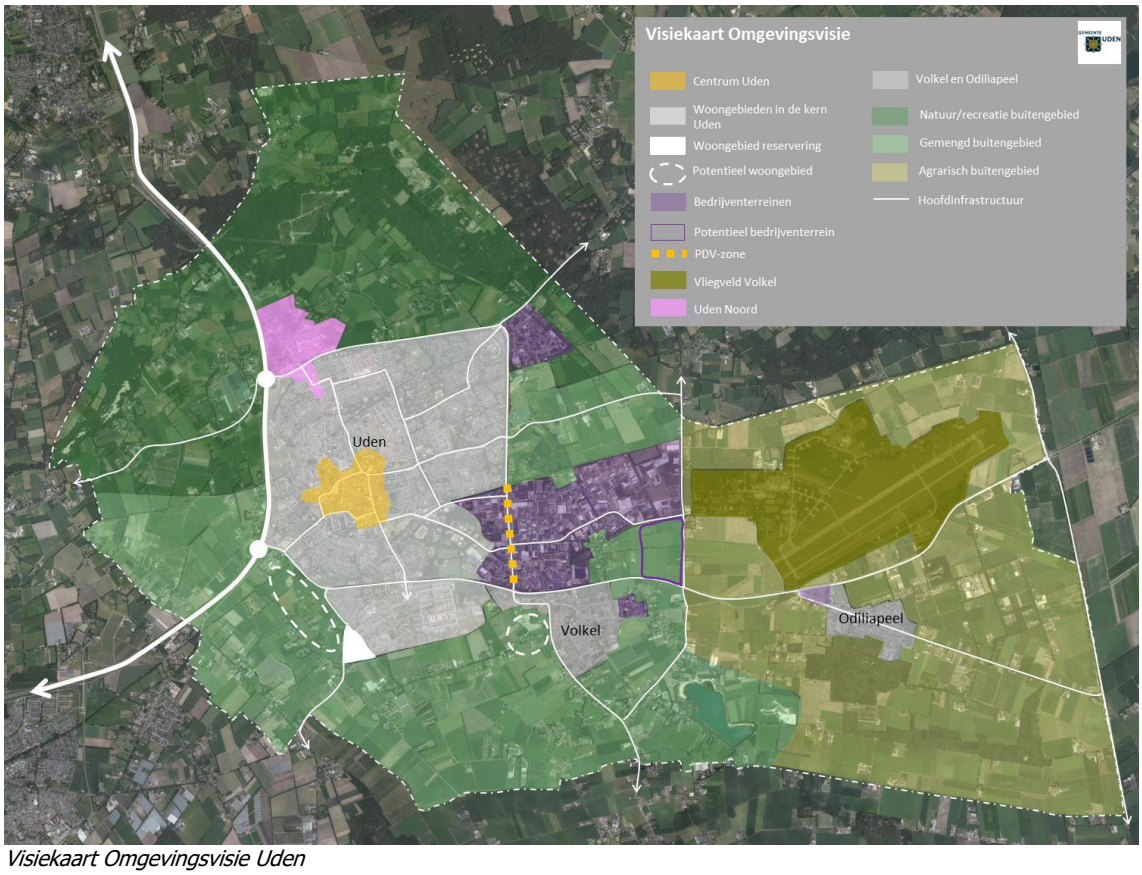
Op gemeentelijke niveau zijn meerdere studies/visies opgesteld die ingaan op de ontwikkelingsmogelijkheden in Uden-Noord. In de loop der jaren is de invulling van het gebied telkens aangepast aan de actualiteit. In de volgende paragrafen is dit proces geschetst. Het meest actuele, het Masterplan, wordt als laatst beschreven en staat aan de basis van de ontwikkelingen in het plangebied.

3.3.1 Omgevingsvisie Uden 2015

Op 17 december 2015 heeft de gemeenteraad de Omgevingsvisie Uden 2015 vastgesteld. In de Omgevingsvisie zijn lange-termijn-doelstellingen voor de fysieke leefomgeving vastgelegd en is aangegeven hoe deze te bereiken zijn. De Omgevingsvisie gaat niet alleen over wat de gemeente gaat doen (of nalaten) om de doelstellingen te bereiken, maar ook om de vraag hoe initiatiefnemers en hun initiatieven kunnen bijdragen aan de doelstellingen.

De kernkwaliteiten van Uden en de trends en ontwikkelingen leiden tot het volgende hoofddoel, dat de gemeente nastreeft: een toekomstbestendig Uden: een goed woon- en leefklimaat voor nu en in de toekomst. Deze toekomstbestendigheid komt anders tot stand dan in het verleden. Uitbreiding en groei maken plaats voor transformatie en hergebruik. Het 'kapitaal' moet gezocht worden in de kwaliteiten en potenties van Uden en in initiatieven van burgers en ondernemers. Voor het plangebied, dat onderdeel uit maakt van Uden-Noord, is een specifieke beleidskoers opgenomen. Een uitsnede hiervan is hierna weergegeven.

<u>Waar hebben we mee te maken?</u>
Door de nieuwe afrit van de A50 is er ook sprake van een nieuwe stadsentree en een snelle entree naar de Maas-horst. Hier ligt het nieuwe regionale ziekenhuis. De noordkant van Uden is een rommelige stadsrandzone.



Visiekaart Omgevingsvisie Uden

<u>Wat willen we bereiken?</u>
- Een mooie entree van Uden;
- Een poort naar de Maashorst;

- Een regionale gezondheidslocatie;
- Tussenstop aan de A50;
- Mooie overgang tussen stad en platteland, een parkachtig gebied.

Hoe willen we dat bereiken?
We geven uitvoering aan het Masterplan Uden Noord. We stellen kwaliteitseisen aan bebouwing die de entree naar Uden markeren. Ontwikkelingen moeten bijdragen aan de overgang van rood naar groen. Als dat fysiek niet kan, dan kan een financiële bijdrage geleverd worden aan landschappen van allure. Ontwikkelingen moeten ook bijdragen bij aan de functionele structuur van het gebied.

De plannen, die juridisch en planologisch mogelijk worden gemaakt middels dit bestemmingsplan, passen binnen dit streven. Een toetsing aan het Masterplan is weergegeven in paragraaf 3.3.5.

3.3.2 Structuurvisie Uden-Noord
De Structuurvisie Uden-Noord (mei 2005) geeft een onderbouwing van de verstedelijkingsmogelijkheden in Uden-Noord en is een solide basis voor de verdere uitwerking van de beleidsdoelstelling in een Gebiedsvisie, Structuurplan en een bestemmingsplan.
Een belangrijke opgave voor de ontwikkeling van Uden-Noord is het tot stand brengen van een integratie tussen stad en land. Het ruimtelijk plan voorziet hierin door te kiezen voor een geleidelijke overgang van stedelijkheid.

Het gebied Uden-Noord vormt de overgang van het stedelijke gebied van Uden en het natuurpark en landschap van de Maashorst. Uden-Noord kan een functie krijgen als stedelijk uitloopgebied waarbij verstedelijking, natuur, landschap en recreatie met elkaar verweven raken en waarbij rekening gehouden dient te worden met bestaande landschappelijke kwaliteiten. Tevens geeft de gemeente in deze visie aan dat met name de omgeving van de Nistelrodeseweg reeds een relatief grote mate van verstedelijking heeft plaatsgevonden waarbij de ruimtelijke kwaliteit nogal uiteen loopt. In de Structuurvisie concludeert de gemeente dan ook dat stedelijke herstructurering de situatie in dit gebied zou kunnen verbeteren. Concreet geeft de structuurvisie uit 2005 aan dat de meer hoogdynamische representatieve functies zoals bedrijven een plaats kunnen krijgen in het gebied rondom de Nistelrodeseweg terwijl de minder hoogdynamische functies zoals wonen meer in het noordelijke en oostelijke deel van Uden-Noord een plaats zouden kunnen krijgen. Naast het tot stand brengen van een geleidelijke overgang, krijgt de integratie van stad en land tevens vorm door de ontwikkeling van een duurzame groenstructuur binnen het verstedelijkingsgebied.

3.3.3 Gebiedsvisie Uden-Noord
De Gebiedsvisie Uden-Noord met als ondertitel 'Ontmoeting met de Maashorst' is vastgesteld door de gemeenteraad in oktober 2006. In de Gebiedsvisie wordt antwoord gegeven op de vraag wat de identiteit van het plangebied moet worden en wat het beeld is dat daarbij hoort. Uiteraard is de beantwoording van die vraag in het licht van de toekomstige functie van het gebied geformuleerd. De gebiedsvisie is het eerste product in een reeks die uiteindelijk tot de realisatie van een bijzonder woon-werkgebied moet leiden.

In de gebiedsvisie zijn de volgende ambities bepaald:
- Een duurzame gebiedsontwikkeling, zowel qua ruimtelijk ontwerp, inrichting als ontwerp van de bebouwing;

- Een uniek en multifunctioneel gebiedsprofiel ontwikkelen, waarbij wordt gestreefd naar een groen-rood werklandschap, een levendig en onderscheidend gebiedsprofiel, samengebracht in een versterkend ruimtelijk concept. Bij dit alles zal de mogelijke inbreng van regionale functies onderzocht moeten worden.

Geconcludeerd wordt dat het plangebied een bufferzone vormt tussen landschap en stad. Dit uit zich in een landschappelijke driedeling, het stedelijke landschap Uden, het coulisselandschap als overgangszone tussen stad en natuur, en het natuurgebied de Maashorst. Ieder landschap heeft zijn eigen karakteristiek. Rukt Uden op of de Maashorst? Of blijft het plangebied onderdeel van het coulisselandschap?

Kijkend vanuit de positie van Uden-Noord in relatie tot de stedelijke regio Uden-Veghel en de nabijheid van natuurgebied de Maashorst en ervan uitgaand dat de ontwikkeling versterkend moet zijn voor de regio kiest de gemeente ervoor om Uden-Noord een groen karakter te geven. Het idee dat Uden over de Rondweg gewoon verder bouwt middels een standaard nieuwbouwwijk die je elders in Uden ook vindt is een gemiste kans. Uden kan juist dit gebied als groene poort naar de Maashorst ontwikkelen. Door het decor van het bos dichterbij te halen ontstaan prachtige kansen om het woonprofiel van Uden uit te breiden met een bijzonder woon-werk milieu dat uniek is voor de regio Oost-Brabant! Het beeld dat de stedelijke regio Uden- Veghel daarmee afgeeft vanaf de A50 is sterk en evenwichtig.
Grotere aaneengesloten gebieden geven een heldere zonering die niet wordt onderbroken door 'kleine en rommelige' incidenten als een nieuw strookje bedrijven aan de noordelijke Rondweg.



Uden-Noord wordt geen wijk van Uden. Het wordt een gebied met een regionale identiteit dat ligt in een groene setting. Een sterke regionale identiteit is de drager van de nieuwe ontwikkeling. Het ziekenhuis, dienstverlenende bedrijvigheid, voorzieningen en wonen zullen in een sterke mixvorm in het gebied een plaats krijgen.

Uit de landschappelijke analyse is gebleken dat het plangebied wordt omgeven door twee verschillende landschappelijke typologieën die ieder hun eigen karakteristiek hebben. Het kleinschalige coulisselandschap waarin openheid en compacte, kleinschalige bebouwingsvormen karakteristieke elementen zijn, verdraagt geen grootschalige ontwikkelingen die nu voor Uden-Noord zijn gedacht. Daarentegen kan het landschappelijke gebied de Maashorst door zijn geheel andere schaal wel plaats bieden aan grootschaligere invulling. De groene basis van het plangebied wordt dus gevonden in het vergroten van het gebied de Maashorst.

De opgave die voor ligt, heeft drie elementen in zich, enerzijds het plaatsen van een nieuw programma op deze locatie, anderzijds het herstructureren van de verrommelde delen in het plangebied en tot slot een zoeklocatie voor nieuwe functies. Het plangebied valt daarmee uiteen in drie delen. Een deel dat actief ontwikkeld gaat worden, een deel wat geleidelijk in regie zal transformeren en een onderzoeksgebied.

Het deel van het plan dat geleidelijk zal transformeren, kent een meer kavelgewijze ontwikkeling die refereert aan de organische groei van de buurtschappen en de lintbebouwingstructuren die karakteristiek zijn voor het gebied. Dit deelgebied heet de linten. Ook het plangebied maakt hier onderdeel van uit.
Door tegelijkertijd met een toename van de bebouwingsdichtheid de landschappelijke structuur te verdichten zal het landschap ter plaatse beeldbepalend blijven.

3.3.4 Structuurplan Uden-Noord

Het structuurplan (gemeenteraad 13 september 2007) is een vertaling van de Gebiedsvisie. Hoewel dit op het eerste gezicht wellicht "de omgekeerde volgorde" lijkt (van concreet naar abstract), heeft het gemeentebestuur van Uden hiermee de uitdrukkelijke bedoeling gehad om een duidelijke ontwikkelingsvisie in het structuurplan te kunnen vastleggen. Het is namelijk gebruikelijk in de praktijk van de ruimtelijke ordening dat een structuurplan een vlekkenplan is met een programmatische onderbouwing. Door eerst een Gebiedsvisie op te stellen met een indicatief, doch uitgesproken karakter, heeft de gemeente Uden de mogelijkheden van het gebied globaal verkend en een duidelijke onderlegger voor het structuurplan gecreëerd.

Het structuurplan legt de ontwikkelingsrichting voor het gebied vast door een ruimtelijk beeld te geven en is een richtsnoer voor het bestuurlijk handelen. Het structuurplan is in die zin een ontwikkelingsplan waarin de gemeente haar toekomstig ruimtelijk beleid, zoals eerder in de Gebiedsvisie is aangegeven, indicatief vastlegt. Het structuurplan heeft in de zomer van 2007 een proces van inspraak en vooroverleg doorlopen en is op 13 september 2007 vastgesteld door de gemeenteraad.

Het Structuurplan bevat onder meer de analyse van de aanwezige waarden in en rondom het plangebied Uden-Noord, als resultaat van bestudering van verschillende kaarten, ondergronden, luchtfoto's, beleidsnota's aan de ene kant en actief veldonderzoek aan de andere kant. Op basis van de beleidskaders zijn de mogelijkheden en onmogelijkheden voor de ontwikkeling van Uden-Noord beschreven. Vervolgens is het concept dat in de Gebiedsvisie is gepresenteerd beschreven. Uiteindelijk resulteert dit in een aantal inhoudelijke aspecten en indicatieve beleidsuitgangspunten, die vertaald zijn op de bij het Structuurplan behorende plankaart.

Op die plankaart van het structuurplan zijn vier hoofdcategorieën van aanduidingen aangegeven:
- ontsluiting;
- landelijk gemengd gebied;
- dienstverlening;
- bos.

Die hoofdgroepen zijn vervolgens weer onderverdeeld in subcategorieën. Voor het gebied langs de Rondweg nabij de A50 is de aanduiding 'Landelijk gemengd gebied, transformeren naar groene entree' aangegeven. De strook grond ten noorden van de Rondweg zal tussen de A50 en de Nistelrodeseweg worden gereserveerd voor een groene inrichting. Ten noorden van deze zone ligt een gebied dat op termijn getransformeerd kan worden naar landelijke wonen en kantooractiviteiten in een groene setting.



Plankaart Structuurplan Uden-Noord

3.3.5 Masterplan Uden-Noord

Door de gemeenteraad is op 28 juni 2012 het Masterplan Uden-Noord vastgesteld. Het doel van het Masterplan is om Uden-Noord verder te ontwikkelen tot:
- een toplocatie in de regio met een regionaal vestigingsklimaat;
- een locatie die perfect aansluit op het hoofdwegennet in Noord-Brabant via de A50 en die dankzij Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) snel en direct verbonden is met Eindhoven, Oss en Den Bosch;
- een regionaal centrum voor gezondheid en vitaliteit. Met de bouw van ziekenhuis Bernhoven is de ontwikkeling van Zorgpark Uden al gestart;
- een locatie waarin stad en land met elkaar verweven zijn. Het gebied tussen Uden en de Maashorst krijgt een uniek ruimtelijk karakter, biedt een diversiteit aan functies en heeft een sterke economische voedingsbodem;

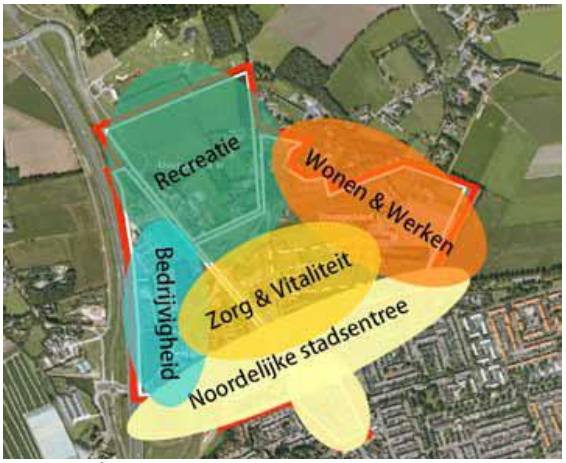
- een locatie waar de ambitie tot duurzame ontwikkeling zichtbaar en tastbaar is;
- een locatie met een onderscheidend milieu voor wonen en werken, op innovatieve wijze ontwikkeld en met een regionale uitstraling;
- een levendige locatie met stedelijke functies in een groen landschap. Uden-Noord biedt aantrekkelijke en onderscheidende vestigings- en woonmilieus voor bewoners en ondernemers. Uden-Noord voegt iets nieuws toe aan Uden en de regio.

Het bestemmingsplan Uden-Noord I met daarin ziekenhuis Bernhoven en het bestemmingsplan Uden-Noord II met daarin Hotel Van der Valk zijn inmiddels vastgesteld. Op basis van dit Masterplan wordt ook voor de overige delen van Uden-Noord één of meerdere bestemmingsplannen vastgesteld. Het plangebied is hierbij opgedeeld in meerdere deelgebieden. Deelgebied I is het gebied ten oosten van de Nistelrodeseweg. Deelgebied II is het gebied tussen de A50 en de Nistelrodeseweg ten noorden van de Rondweg.
Deelgebied III is het gebied tussen de Nistelrodeseweg, de Lagerbosweg en de Slabroekseweg en ligt direct tegen de Maashorst aan. De Kop van Bitswijk is het gebied ten zuiden van de Rondweg, langs de weg 'Bitswijk'. Het plangebied behoort tot deelgebied II.

De visie is opgebouwd uit een aantal stappen. Vanuit de bestaande situatie werken we in stappen toe naar een ruimtelijk-functioneel kaartbeeld voor Uden-Noord. De visie gaat uit van het ontstaan van een aantal zones met functies die worden vertaald naar het kaartbeeld van het Masterplan. Dit zijn de functionele zones. In die zin vormt het ruimtelijk-functioneel kaartbeeld de verbeelding van het Masterplan. Vervolgens wordt dit kaartbeeld verder uitgewerkt voor de verschillende functionele zones.

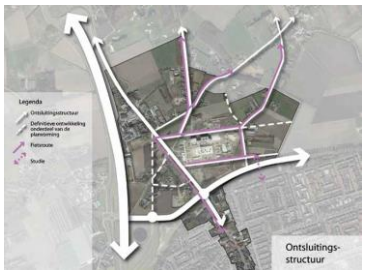


Benutten bestaande structuren

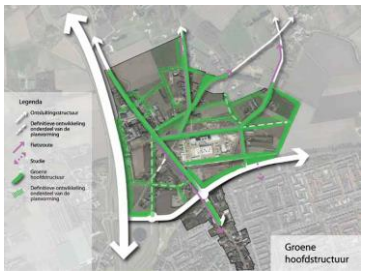


Functionele zones

De belangrijkste onderdelen van de ruimtelijke hoofdstructuur worden gevormd door de ontsluitingsstructuur en het principe van stadlandintegratie. De vertaling van dit principe naar het gebied in Uden-Noord geeft de ruimtelijke basis waarbinnen functies zich vervolgens kunnen ontwikkelen. Daarna kunnen de eerder beschreven functionele zones worden vertaald naar een plankaart voor het gebied.



Ontsluitingsstructuur



Groenstructuur



Hoofdstructuur

De ontsluiting van Uden-Noord wordt in belangrijke mate bepaald door de A50. Deze snelweg wordt dan ook een steeds belangrijkere noord-zuidverbinding tussen Arnhem en Eindhoven. De afslag van de A50 verbindt de A50 met de Rondweg als lokale ontsluiting voor Uden en het gebied ten noordoosten van Uden. De Nistelrodeseweg en Bitswijk vormen een lokale noord-zuidverbinding, die het landelijke gebied verbindt met het centrum van Uden.
De gestippelde onderdelen van de hoofdinfrastructuur vormen nog onderdeel van nadere planvorming. Op dit moment is dus nog niet bekend of en in welke vorm deze ontsluitingen worden aangelegd. Dat geldt ook voor de beoogde hoofdinfrastructuur in het gebied tussen de A50 en de Nistelrodeseweg.

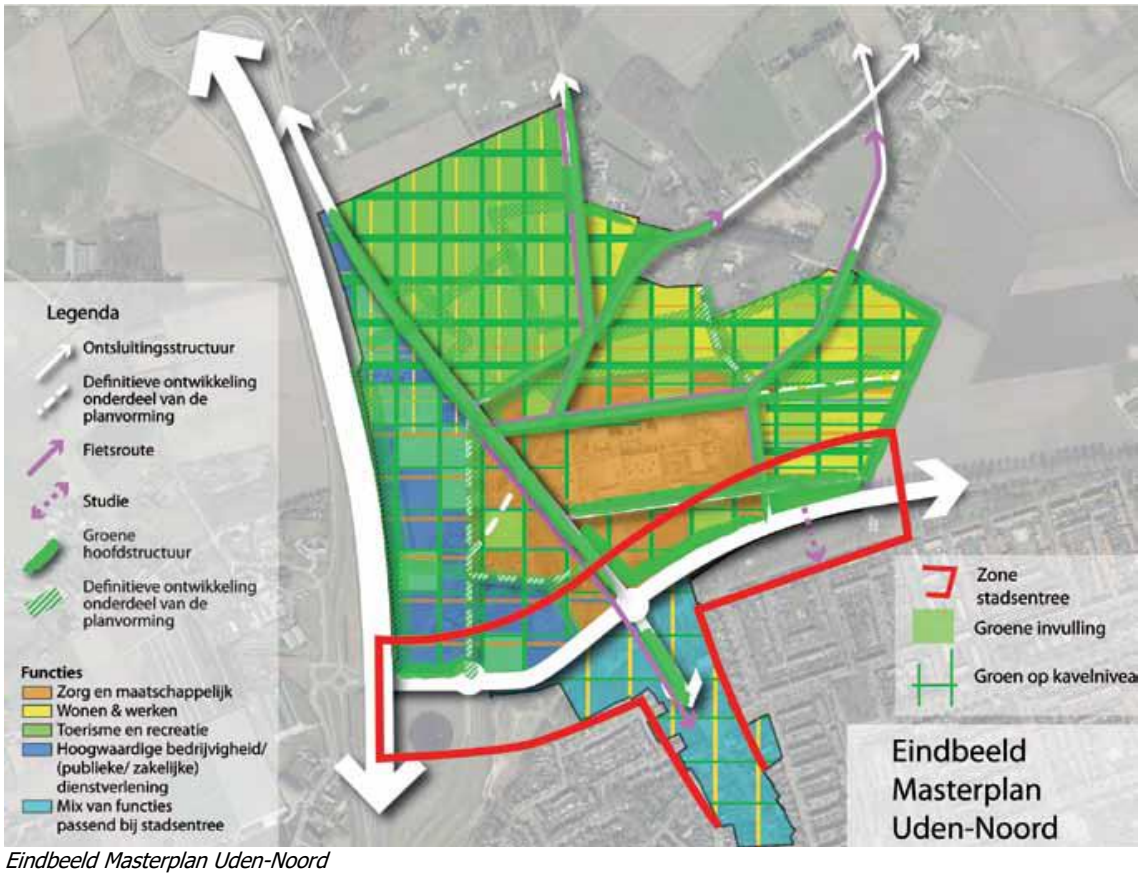
Het principe stad-landintegratie levert in feite een casco op voor de (stedelijke) ontwikkeling in het gebied. Voor een deel wordt hierbij de ontsluitingsstructuur in het gebied gevolgd. Zo ontstaat in het gebied een groene hoofdstructuur met kamers. Deze kamers krijgen eveneens een groene invulling. Ook hier geldt dat bestaande elementen zo veel mogelijk worden opgenomen en dat er optimaal wordt aangesloten bij de bestaande groenstructuur. Door de integratie van stad en land is ook op perceelniveau behoefte aan een groene invulling. Zo ontstaat een groen casco dat het landschap van de Maashorst en het groen in en om Uden met elkaar verbindt. Hoewel het gehele gebied in Uden-Noord een groen karakter krijgt, nemen de intensiteit en beleving ervan toe naarmate de Maashorst dichterbij komt. Het karakter van deze groene hoofdstructuur sluit zo veel mogelijk aan bij het aanwezige coulisselandschap in de directe omgeving. Zo leggen we de basis voor het herstel en de versterking van het coulisselandschap in Uden-Noord.

De functionele zones, die eerder zijn benoemd, zijn binnen het raamwerk van de ruimtelijke hoofdstructuur vertaald naar hoofdfuncties. Nabij de A50 en de aansluiting op de afslag van de A50 komt een zone met passende bedrijvigheid. Daar is ook ruimte voor publieke en zakelijke dienstverlening. Ten zuiden van de Rondweg is ruimte voor een mix van functies die passen bij de stadsentree. De stadsentree bestaat uit een zone langs de Rondweg en Bitswijk, richting het winkelcentrum van Uden. De ambitie is om deze entree te ontwikkelen tot een hoogwaardige entree met een representatieve uitstraling.

De grenzen tussen de verschillende zones met hoofdfuncties, zijn niet altijd even scherp te trekken. Zo zal er in de praktijk sprake zijn van overgangsgebieden tussen de verschillende functiezones. Dit sluit aan bij de veranderende economische situatie die om een flexibel plan vraagt, maar ook bij het principe van verweving dat centraal staat bij de integratie van stad en land. Niet alleen de ruimtelijke hoofdstructuur is bepalend voor de mogelijkheden voor een functie op een bepaalde plek. Door ruimte te laten voor de verweving van functies en zones in het gebied, kunnen verschillende functies elkaar opzoeken. Zo ontstaan mogelijk nieuwe, interessante combinaties.

Omdat de zones elkaar overlappen, ontstaan er naast de genoemde hoofdfunctie mogelijkheden voor andere functies in de verschillende gebieden. Uitgangspunt is wel dat deze andere functies geen afbreuk doen aan de mogelijkheden voor de hoofdfuncties in een bepaalde zone. Dit is het principe van de verweving van functies in Uden-Noord.

Het kaartbeeld voor Uden-Noord ontstaat uit de combinatie van de ruimtelijke hoofdstructuur met het principe van stad-landintegratie en de verweving van functies. Dit kaartbeeld geeft inzicht in de functionele mogelijkheden voor de verschillende gebieden in Uden-Noord. Het biedt een beeld op hoofdlijnen en geeft geen details. In het Masterplan is de visie per zone uitgewerkt. Hierna wordt ingegaan op de visie voor de bedrijvenzone tussen de Nistelrodeseweg en de A50.



Eindbeeld Masterplan Uden-Noord

Met de ontwikkeling van de A50, de nieuwe aansluiting op de Rondweg en de komst van het ziekenhuis, heeft dit gebied de samenhang met de omgeving verloren. Het gebied is steeds meer op zichzelf komen te staan. Op sommige plekken is het onderliggende coulisselandschap nog te zien: een kleinschalige verkavelingstructuur, voortgekomen uit agrarisch gebruik. Doordat veel agrarische bedrijven gestopt zijn, is het gebied verdicht met woningen en andere vormen van bedrijvigheid. Hierdoor is de schaal van het landschap verkleind en versnipperd. De zuidzijde van deze zone maakt deel uit van de nieuwe stadsentree en geeft op dit moment geen representatief beeld van Uden.

De zone voor passende bedrijvigheid biedt ruimte voor regionaal georiënteerde functies die zich richten op de A50. Het gaat hier niet om functies met een industrieel karakter; die kunnen terecht op de Udense bedrijventerreinen. Het gaat om bedrijven die in de nabijheid van de A50 commerciële of maatschappelijke diensten aanbieden. Daarbij wordt gedacht aan kennisintensieve en/of snelweggeoriënteerde bedrijvigheid. Ook 'schone' vormen van bedrijvigheid kunnen hier een plaats krijgen, zoals de ontwikkeling van duurzame technologie of de ontwikkeling van producten op het terrein van zorg. Zonder hier een uitputtende lijst te presenteren, is er in dit deelgebied ruimte voor de volgende functies:

- Dienstverlening in de vorm van minder grootschalige kantoorvilla's;
- Hotel met congres- en vergaderfaciliteiten;
- Snelweggeoriënteerde bedrijvigheid;
- Maatschappelijke voorzieningen en functies.

Over snelweg georiënteerde bedrijvigheid is het volgende gespecificeerd:

"De komst van genoemde voorzieningen, in combinatie met de ligging van Uden-Noord aan de A50 en dicht bij de Maashorst, maakt de locatie interessant voor de vestiging van horecagelegenheden. Denk bijvoorbeeld aan fastfoodketens die nadrukkelijk de verbinding zoeken met de A50. Bij dit type functies liggen over het algemeen veel parkeerplaatsen. Bij de realisatie hiervan moet extra aandacht uitgaan naar een goede inpassing in de groene omgeving."

De ontwikkelingen in het plangebied, die middels dit bestemmingsplan ook juridisch en planologisch mogelijk worden gemaakt, sluiten naadloos aan bij de geformuleerde visie.

3.3.6 Uitwerking landschapsinvesteringsregeling

In de Verordening ruimte van de provincie Noord-Brabant zijn regels vastgelegd die de belangen van de provincie bij ruimtelijke ontwikkelingen moeten beschermen. Met deze regels moet bij de opstelling van ruimtelijke plannen door alle gemeenten rekening worden gehouden. In artikel 3.2. van de Verordening Ruimte wordt verplicht gesteld dat ruimtelijke ontwikkelingen in het buitengebied bij moeten dragen aan de verbetering van de kwaliteit van het landschap. Deze zogenaamde landschapsinvesteringsregeling (LIR) is van toepassing op alle ontwikkelingen in het buitengebied die in strijd zijn met het geldende bestemmingsplan, maar waaraan vanuit ruimtelijke overwegingen toch medewerking kan worden verleend. De Verordening ruimte schrijft niet voor hoe en in welke mate ontwikkelingen aan de kwaliteit van het landschap moeten bijdragen. Nadrukkelijk heeft de provincie zich daarbij op het standpunt gesteld dat de gemeenten dit zelf mogen bepalen, zij het dat de provincie wel minimale eisen stelt. Deze eisen zijn opgenomen in een handreiking, waarin door de provincie wordt geschetst op welke manieren met de eis uit de verordening ruimte kan worden omgegaan en wat het verwachtingsniveau is ten aanzien van de verwachte inspanning.

In het afsprakenkader 'kwaliteitsverbetering van het landschap' wordt een onderscheid gemaakt tussen planmatige en niet-planmatige ontwikkelingen. Deze ontwikkeling, die deel uitmaakt van de grotere ontwikkeling in Uden-Noord, wordt aangemerkt als een planmatige ontwikkeling. Dit betekent dat de volgende kwaliteitsverbetering moet worden toegepast: 'bij planmatige (stedelijke) ontwikkelingen dient een storting in een landschapsfonds of bijdrage in natura in een landschapsversterkend project te worden gerealiseerd. De afspraak voor de basisinspanning luidt: voor planmatige (stedelijke) ontwikkelingen geldt een vaste afdracht per m^2, te stellen op 1% van de uitgifteprijs. Voor dit project wordt het te compenseren bedrag gestort in het landschapsfonds.

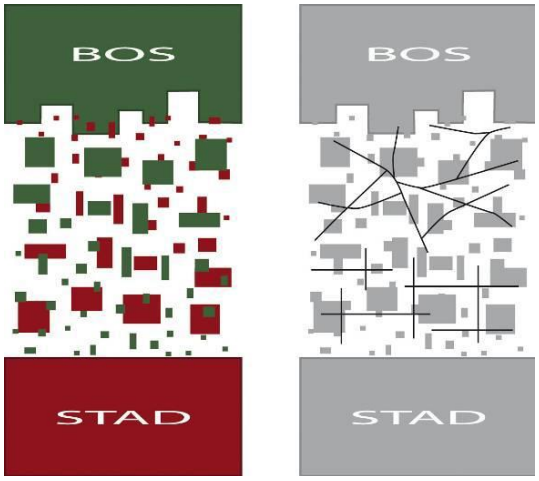
4 PLANBESCHRIJVING

4.1 Integratie stad-land

4.1.1 Algemeen

Een belangrijke opgave voor de ontwikkeling van Uden-Noord is het tot stand brengen van een integratie tussen stad en land. De wijze waarop dit gebeurt is uitgewerkt in diverse gemeentelijke beleidskaders die in het vorige hoofdstuk zijn beschreven, waarvan het Masterplan Uden-Noord uit juni 2012 het meest actueel is.

In de beleidsdocumenten werd uitgegaan van een geleidelijke overgang van de stedelijke kern van Uden naar het landschap van de Maashorst. In de bijbehorende kaartbeelden is te zien dat in deze overgangszone gezocht is naar een evenwicht tussen 'rood' en 'groen'. De grootschalige verstedelijking van de kern van Uden loopt via het gebied Uden-Noord over in de landelijke karakteristiek van de kleinschalige bebouwingsconcentratie Hengstheuvel en daarna in het natuurgebied van de Maashorst. In het kader van de planvorming voor Uden-Noord I is een concept voor het principe integratie stad land verder uitgewerkt. Uitgangspunt voor dit principe was een geleidelijke overgang tussen het boslandschap de Maashorst via het coulissenlandschap naar het stedelijk landschap (de bebouwde kom van Uden). De overgang van de drie landschapstypen kan schematisch in beeld worden gebracht. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de landschapstypen (rood en groen) en de ontsluitingsstructuur.



In noord-zuid richting is er een overgang van het bosrijke gebied de Maashorst aan de noordzijde naar de bebouwde kom van Uden aan de zuidzijde. Beide landschapstypen (rood en groen) lopen in elkaar over door een schaalverkleining vanaf de groene Maashorst richting Uden en de (rode) bebouwing vanuit Uden richting de Maashorst. Hierbij vindt een versterking plaats van het landschap met beboste percelen. In noordelijke richting neemt de hoeveelheid groen verder toe. Niet alleen de landschappelijke en stedelijke verdichting worden met elkaar vervlochten, maar ook de verkavelingstructuur, die aan de zuidzijde wordt gekenmerkt door een orthogonale structuur en aan de noordzijde door een organische structuur.

Beide kenmerken worden in het plangebied samengebracht en vloeien in elkaar over. De landschappelijke kenmerken van het coulissenlandschap worden hierdoor versterkt. Relatief grootschaligere elementen gelegen aan de rondweg zijn opgenomen in het gebied.

Op deze wijze kan het gebied Uden-Noord in de overgang van het stedelijke gebied van Uden en het natuurpark en landschap van de Maashorst ontwikkelen als een als stedelijk uitloopgebied waarbij stedelijke functies, natuur, landschap en recreatie met elkaar verweven raken en waarbij rekening gehouden wordt met bestaande landschappelijke kwaliteiten.

Bij toekomstige ontwikkelingen zal de schaal van de bebouwing die verder van de Rondweg en de A50 is gesitueerd afnemen in aansluiting op de kleinschaligere bebouwing richting de Maashorst in aansluiting op de bestaande bebouwingsstructuur van Hengstheuvel. De bosstructuur neemt vanuit het noorden in dichtheid af richting Uden. Eerst zijn er nog grotere beplantingseenheden zoals bosjes en bospercelen aan de noordzijde met een grillige vorm die richting het zuiden een formelere vorm krijgen. De beplantingsstroken (houtwallen en groene erfgrenzen) in zuidelijke richting refereren aan het planmatige productiebos en versterken de rechthoekige bebouwingsstructuur. Ook rondom de bedrijfsfuncties in het plangebied zal de groenstructuur daarom een meer formeel karakter krijgen en is daarmee bepalend voor de integratie van stad en land in het kader van dit bestemmingsplan.

4.1.2 Locatie specifiek

Op deze locatie in Uden Noord is op basis van het masterplan Uden-Noord plaats voor stedelijke ontwikkelingen in de vorm van hoogwaardige bedrijvigheid. De locatie maakt ook onderdeel uit van de noordelijke stadsentree. Het voorgenomen initiatief past goed binnen deze functionele mogelijkheden. Binnen het principe van integratie stad-land is dit een locatie, gelegen aan de Rondweg, waar meer stedelijke ontwikkelingsruimte mogelijk is dan bijvoorbeeld een locatie aan de noordzijde van Uden-Noord. Wel is het van belang dat stedelijke ontwikkeling in Uden Noord bijdraagt aan de realisatie van een robuuste groene hoofdstructuur in Uden Noord als onderdeel van de schil rond de Maashorst. Bij een perceelsgewijze stedelijke ontwikkeling zal de bijdrage aan deze robuuste groene hoofdstructuur in de regel elders in de directe omgeving plaatsvinden.

Op perceelsniveau wordt de locatie landschappelijk ingepast als onderdeel van de stadsentree. Schetsmatige wordt de volgende inpassing voorgestaan. Een beplantingsplan maakt onderdeel uit van de omgevingsvergunning.



Uitsnede beplantingsplan d.d. juni 2016

De bouwvolumes zijn enigszins willekeurig geplaatst in een groene kamer. Door de groene omzoming wordt recht gedaan aan de ambities die zijn geformuleerd voor het gebied Uden Noord, en de stadsentree in het bijzonder. Op deze wijze ervaren en beleven ook de bezoekers van Uden of de bezoekers van de Maashorst in het entreegebied de aanwezigheid van groen en signaleren zij de verwevenheid van stedelijke functies en groene structuren. In deze zone ontstaan nieuwe stedelijke functies maar ook nieuwe groene kwaliteiten die er voorheen niet waren. Bestaande waardevolle elementen worden zoveel mogelijk behouden en geïntegreerd in het ontwerp.

Daarnaast zal de Looweg, die vanuit het project 'Meer Maashorst' (Landschap van Allure) zal worden ingericht als onderdeel van één van de Dreven & Driften, fysiek uiting geven aan het thema Stad-Land integratie. Deze weg krijgt een extra groen en begeleidend karakter.

4.2 Ontwikkelingen in het plangebied

4.2.1 Programma

In het plangebied wordt ruimtegeboden aan meerdere stedelijke functies, waarvoor nabijheid van de hoofdontsluiting een vereiste is. Concreet wordt het volgende programma voorgestaan:

- Tankstation, waar traditionele brandstoffen (benzine en diesel) worden aangeboden.
- Diverse vormen van snelweggerelateerde bedrijvigheid, zoals fastfitter, autoservice,- en glasservice bedrijven en een pick-up point.
- 3 fastfoodrestaurants, te weten:
    - Mc Donalds met een vloeroppervlakte van 595 m^2 (640 m^2 mogelijk gemaakt);
    - Kentucky Fried Chicken met een bruto vloeroppervlakte van 495 m^2 (500 m^2 mogelijk gemaakt);
    - Subway met een bruto vloeroppervlakte van 110 m^2 (130 m^2 mogelijk gemaakt).

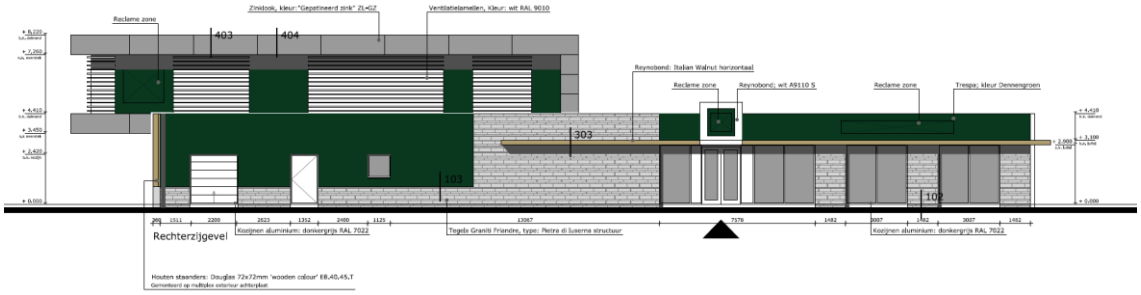
Voorgaande bruto vloeroppervlaktes zijn als maximum opgenomen in dit bestemmingsplan en hebben aan de basis gestaan van de diverse milieuonderzoeken. In dit bestemmingsplan is een beperkte uitbreiding van het bruto vloeroppervlak mogelijk gemaakt, zowel direct, als via een algemene afwijking. Om gebruik te maken van de afwijkingsmogelijkheid is een gedegen onderbouwing noodzakelijk. De voorwaarden hiervoor zijn opgenomen in de regels van dit bestemmingsplan.

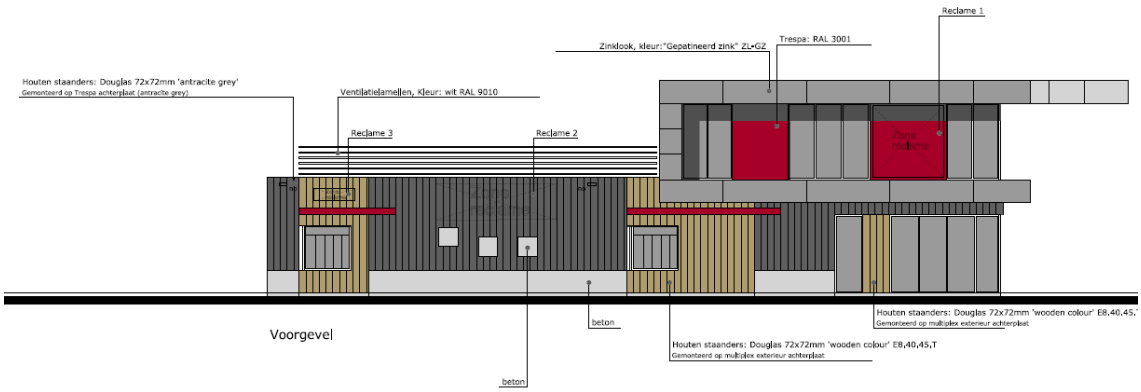
4.2.2 Stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing

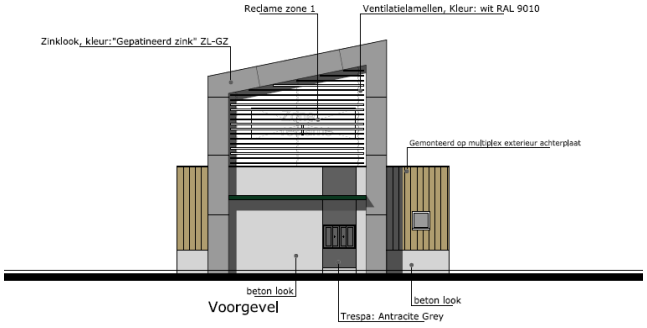
In Uden-Noord zijn de afgelopen jaren meerdere stedelijke ontwikkelingen gerealiseerd. Veelal betreffen dit grotere bouwvolumes, die worden omringd door open terreininrichtingen in de vorm van parkeerplaatsen en entrees. Het bestemmingsplan, dat is opgesteld ten behoeve van de ontwikkeling van het Van de Valk Hotel, maakt een bouwmassa mogelijk van 10 meter, met accenten tot 17 meter. Ook voor het multizorgcentrum geldt een maximum bouwhoogte van 17 meter. Ten westen van het plangebied bevindt zich de Rijksweg, die ter plekke verhoogd is gelegen. Ten noorden van het plangebied komt lagere bebouwing voor, in de vorm van (bedrijfs)woningen.

In het plangebied zijn meerdere afzonderlijke bouwmassa's beoogd. De bouwhoogte van deze bouwmassa's is duidelijk lager dan van de omliggende bebouwing (hotel en multizorgcentrum). Ook de afzonderlijke footprints zijn kleiner dan van de bebouwing in de omgeving, waardoor de korrelgrootte beter aansluit op de kleinere korrelgrootte van de kavels ten noorden van het plangebied. De bouwhoogte varieert in de huidige plannen van 4,5 meter tot accenten van 9,5 meter hoog. In voorliggend bestemmingsplan zijn de bouwhoogtes afgestemd op de bouwplannen, die als onderdeel van de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen worden voorbereid. Hier is, in verband met de wens om te komen tot een bepaalde mate van flexibiliteit, een marge aangehouden van maximaal 0,5 meter. De opgenomen maximale bouwhoogtes overschrijden nergens de 10 meter, waardoor de toegestane bouwhoogtes lager zijn dan elders in de stedelijke zone, ten noorden van de Randweg Noord. Een maximale bouwhoogte van 10 meter komt overeen met een woning die bestaat uit drie bouwlagen, en is ter plaatse stedenbouwkundig acceptabel. Om te voorkomen dat te grote bouwvolumes ontstaan is in het ontwerp rekening gehouden met een bepaalde geleding in de panden.

Deze geleding is in voorliggend bestemmingsplan vertaald door gebruik te maken van verschillende bouwhoogtes en de specifieke aanduiding van de 'overbouwingen'. Een impressie van de beoogde bebouwing is hierna weergegeven.







Door de situering van de panden aan de randen van het plangebied wordt de 'kamerstructuur', zoals in de diverse studies is aangegeven, versterkt. Rondom de bouweenheden is bovendien rekening gehouden met een 'groene zoom' die de begrenzing van de 'kamer' versterkt.

Binnen het plangebied is daarnaast een verwijzingsmast beoogd. In opdracht van de initiatiefnemer is een Beeld Effect Rapport opgesteld. Deze rapportage laat een ruimtelijke studie zien waarbij de volgende onderdelen aan de orde komen:

- Onderzoek naar de (minimale) hoogte die nodig is voor de verwijsmast om voldoende zichtbaarheid te creëren vanuit de directe omgeving en de A50;

- De visuele aspecten van de verwijsmast;
- Hoe beeldbepalend is de verwijsmast en wat is de invloed van de mast op de omgeving.

De volledige rapportage is als bijlage aan dit bestemmingsplan toegevoegd. Hierna worden de belangrijkste bevindingen weergegeven.

De verwijsmast bestaat uit een rechthoekig stalen frame dat aan de onderzijde op 3 rechthoekige steunpunten staat. De gehele constructie van de verwijsmast is in een neutrale kleur grijs (verzinkt staal) uitgevoerd. De verwijsmast toont de bedrijfsnamen en/of logo's van de beoogde gebruikers van de food-court. De verwijsmast dient de 5 gebruikers te bevatten en dient de consumenten tijdig te attenderen op de aanwezigheid van de horecaformules en het tankstation op de locatie. De maatvoering van de logo's van de gebruikers is onder andere gebaseerd op de zichtbaarheid en leesbaarheid vanuit de omgeving. Om de 5 gebruikers elk een positie met voldoende attentiewaarde op de verwijsmast te geven, zijn deze boven elkaar geplaatst. De benodigde hoogte van de verwijsmast volgt uit de combinatie van de leesbaarheid (en daaraan gerelateerd de maatvoering van de logo's) en het aantal logo's van de gebruikers van de food-court. In het onderzoek zijn de 5 verschillende hoogtes bekeken waarop de logo's/naamsaanduidingen zullen komen en daarnaast zijn nog 2 extra hoogtes onderzocht.

De combinatie van het zicht vanaf de hoofdwegen in relatie tot de keuzemogelijkheid voor bestuurders (voornamelijk de A50 vanuit het zuiden) en het plaatsen van minimaal 5 gebruikers op de verwijsmast zorgt ervoor dat de hoogte van 46,6 meter nodig is voor een optimaal functionerende verwijsmast. Om de ruimtelijke impact te beperken is echter gekozen voor de minimale variant van maximaal 40 meter.

De hoogste reclame-uiting is zichtbaar vanaf de hoofdwegen en directe omgeving. Er is geen zicht op de verwijsmast vanuit de woonwijken. Dit komt doordat de dichte bebouwing het zicht op de verwijsmast ontneemt. De directe omgeving heeft zicht op de verwijsmast. Het zicht op de verwijsmast vanaf grotere afstand vanuit de omgeving (waaronder het groene ommeland) is tot een minimum beperkt, doordat bebouwing en bomen het zicht op de verwijsmast ontnemen.

De verwijsmast is voorzien van lichtbakken van kunststof met kunststof beplating, waarbij de verlichting van binnenuit de bedrijfsnamen/logo's aanlicht. De verlichting heeft bij schemer en in het donker een constante en continue lichtsterkte. Er is geen sprake van knipperende of bewegende verlichting. De voet van de verwijsmast staat in het groen direct naast een paviljoen van het foodcourt. De positie van de verwijsmast is gekozen met als doel een optimale zichtbaarheid vanaf deze wegen. De beoogde uitvoering van de verwijsmast is in lijn met het advies van Rijkswaterstaat. Het advies is als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.

Rondom het plangebied wordt een groene zone gerealiseerd, bestaande uit lage beplanting, gras en bomen. Hiervoor is een beplantingsplan opgesteld dat onderdeel uitmaakt voor de omgevingsvergunning voor het plangebied. In de regels is vastgelegd dat 80% van de groenbestemming ook als zodanig wordt ingericht. Aan de noordzijde van het plangebied wordt een geluidwerende voorziening van circa 1,8 meter gerealiseerd met daarboven een extra afschermende voorziening mogelijk in de vorm van bijvoorbeeld een klimopscherm van circa 3 meter.

4.2.3 Beeldkwaliteit

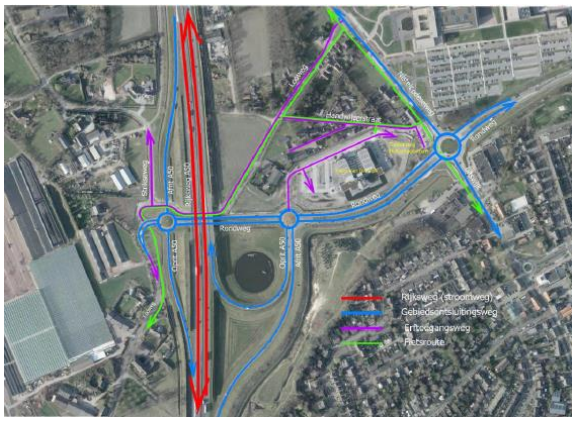
De gemeente Uden heeft geen specifiek welstandsbeleid geformuleerd voor dit gebied van Uden, waardoor er geen architectonische eisen worden gesteld aan het uiterlijk van de bebouwing. De huidige plannen laten echter wel zien dat er rekening wordt gehouden met het gebruik van natuurlijke kleuren en materialen, zoals hout. Ook de positie van reclame-uitingen zijn geïntegreerd in het architectonisch ontwerp en ondergeschikt aan de totale bouwmassa. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en gebouwen zijn zoveel mogelijk gepositioneerd op het 'binnenterrein', waardoor het straatbeeld geen verrommelde uitstraling kent. Aan de zijde van de Rondweg Noord is bovendien een brede groene buffer beoogd tussen het plangebied en de doorgaande weg. Deze kwaliteiten zijn ook vastgelegd in een privaatrechtelijke overeenkomst tussen gemeente en initiatiefnemer. Doordat gebruik wordt gemaakt van de coördinatieregeling is sturing op deze ruimtelijke kwaliteit ook goed mogelijk.

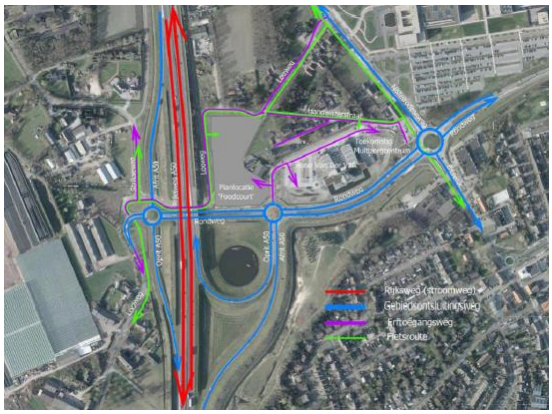
4.2.4 Verkeer en parkeren

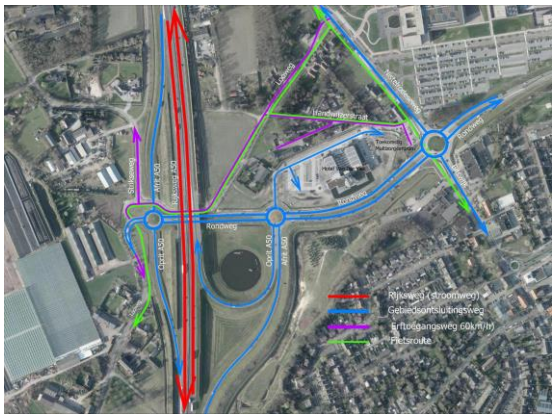
De afwikkeling van het verkeer, van -en naar- het plangebied, vindt plaats via de huidige rotonde op Rondweg Noord. Deze ontsluiting wordt ook gebruikt voor de naastgelegen functies, zoals het hotel en het multizorgcentrum. Om te kunnen beoordelen of de huidige infrastructuur geschikt is voor de verwachte verkeerstoename is door AGEL adviseurs een verkeersanalyse uitgevoerd. In deze analyse is, op basis van gegevens van de exploitanten en op basis van algemene normen en standaarden, een inschatting gemaakt voor de te verwachten verkeerstoename. Ook is de specifieke parkeerbehoefte bepaald. De belangrijkste conclusies zijn hierna weergegeven. De volledige rapportage is als bijlage aan dit bestemmingsplan toegevoegd. Het verkeersonderzoek vormt daarnaast belangrijke input voor de verschillende milieuonderzoeken. Meer hierover is te lezen in hoofdstuk 5.

<u>Verkeersgeneratie</u>

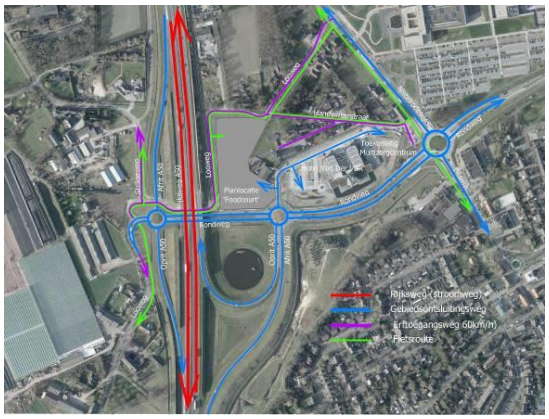
De ontwikkelingen in het plangebied brengen een wijziging in de verkeersstromen met zich mee en leiden tot extra verkeersbewegingen van, en naar, de locatie. Op basis van de reguliere kentallen kunnen aannames worden gedaan over de verkeersgeneratie. Door de specifiek ligging, aan de rijksweg en grenzend aan de kom zijn deze kentallen niet toereikend. In dit onderzoek is de verkeersgeneratie bepaald, waarbij rekening is gehouden met locatie specifieke uitgangspunten en de opgaves van de exploitanten. De volgende afbeelding geeft hierbij inzicht in de uitgangssituatie.







Bestaande wegenstructuur



Toekomstige wegenstructuur

Door de gemeente Uden zijn vanuit het regionaal verkeersmodel voor het planjaar 2020 en 2030 de verkeersintensiteiten aangegeven voor de wegenstructuur nabij de ontwikkelingslocatie. Volgens de gemeente zijn binnen dit verkeersmodel voor de relevante wegen, zoals de Rondweg en Looweg niet de juiste verkeersintensiteiten opgenomen. In dit verkeersmodel is rekening gehouden met een onjuiste inschatting van de omvang van de ontwikkelingen die binnen de planperiode in Uden-Noord gaan plaatsvinden, c.q. hebben plaats gevonden. Om een representatief beeld te krijgen van de uitgangssituatie zijn derhalve meerdere verkeerstellingen uitgevoerd.

Door de gemeente Uden zijn in oktober 2015 verkeerstellingen verricht op de Rondweg tussen de in-uitrit hotel Van der Valk en de Nistelrodeseweg. In december 2015 zijn verkeerstellingen verricht op de Looweg. Daarnaast zijn in september 2016 voor alle relevante wegvakken gelijktijdig verkeerstellingen verricht. Deze laatste telling is het meest representatief en als basis gebruikt voor voorliggende verkeersanalyse. Om een eenduidig en reel beeld te verkrijgen zijn de telgegevens van september 2016 vergeleken met de verkeerstellingen uit 2015. Omdat enkele tellingen uit 2015 hogere intensiteiten lieten zien, zijn de telgegevens uit september 2016 opgehoogd met 8%. Deze intensiteiten zijn vervolgens als basis gebruikt voor voorliggend onderzoek. De gehanteerde intensiteiten zijn daarmee hoger dan in welke telling dan ook, waardoor sprake is van een 'worstcase'-situatie.

In het prognosejaar 2026 wordt voor de Rondweg en Looweg uitgegaan van de verkeerstellingen 2016 +8% vermeerderd met een autonome groei van 1% per jaar. In de huidige verkeersgegevens is de verkeersgeneratie van het multizorgcentrum 997 mvt/etmaal niet opgenomen. Voor de berekening wordt derhalve uitgegaan dat het aantal verkeersbewegingen voor de prognose 2026 wordt 'op geplust' met de toename van het multizorgcentrum.

De eerste stap voor het bepalen van de verkeersgeneratie bestaat uit het inventariseren van de verkeerskundige parameters, ofwel de uitgangspunten. Dit zijn onder andere het bruto vloeroppervlak (bvo) het te verwachten aantal bezoekers, openingstijden etc. Om dit te bepalen is gebruik gemaakt van de volgende bronnen:

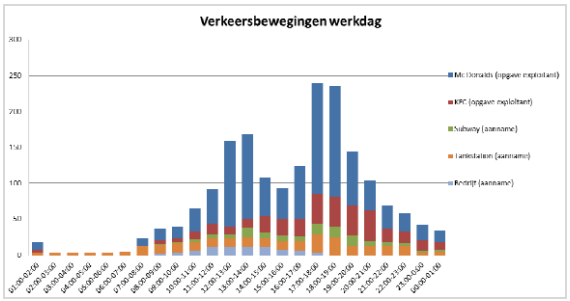
- Input vanuit de toekomstige exploitanten;
- Informatie uit de vakliteratuur;
- Aannames die worden onderbouwd.

Voor de berekeningen verkeersgeneratie wordt uitgegaan van de oppervlaktes welke zijn beschreven in het bestemmingsplan. Hiertoe zijn de opgaves van de exploitanten 'opgehoogd'

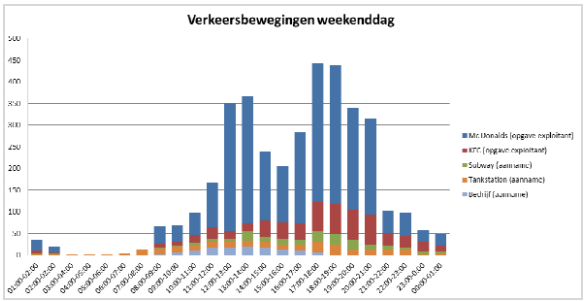
met de procentuele ruimte in de hoeveelheid bvo's. Hierdoor ontstaat een veiligheidsmarge, omdat de exploitanten zelf aangegeven dat de verruiming van de hoeveelheid bvo's geen consequenties heeft voor de opgegeven parameters, zoals bezoekersaantallen, aantal personeelsleden etcetera.

Rekening houdende met combinatiebezoek worden de netto bezoekers op basis van aannames verdeeld in verkeersstromen van en naar het plangebied. Per wegvak is, op basis hiervan, de verkeerskundige invloed ten gevolge de ontwikkeling inzichtelijk gemaakt.

Op basis van de variabelen is een inschatting gemaakt van het drukteverloop over de werk- en weekenddag (zie de volgende afbeeldingen). Dit bepaalt immers het moment waarop de belasting voor de onderliggende infrastructuur het grootst is.



Werkdag



Weekenddag

Zichtbaar is dat de pieken op werkdagen optreden tussen 17.00 uur en 18.00 uur. Op weekenddagen verspreiden de pieken zich wat meer over de gehele dagperiode, met de grootste piek tussen 17.00 uur en 18.00 uur.

Het is aannemelijk dat bezoekers van het foodcourt tijdens hun bezoek meerdere functies bezoeken. Op basis van procentuele inschattingen is het combinatiebezoek bepaald. Per functie is de 'netto' verkeersgeneratie (1^{e} bestemming) bepaald, zijnde de berekende verkeersgeneratie minus het bezoek vanuit een vooraf bezochte functie (2^{e} bestemming). Binnen een aantal functies zijn er deelfuncties die gecombineerd worden benut. Voorbeelden hiervan zijn een gecombineerd bezoek tussen de fastfoodrestaurants en het tankstation. Voor de gecombineerde bezoeken van de deelfuncties hebben we correctiefactoren op de bezoekersaantallen voor de deelfuncties aangehouden.

Met in acht name van combinatiebezoek binnen de (deel)functies is op basis van de verkeergeneratie per functie de totale verkeersproductie van alle functies bepaald en is deze toename verdeeld over het onderliggende weggennet. Op basis hiervan zijn conclusies getrokken, waarbij de bereikbaarheid en de verkeersafwikkeling van het autoverkeer afhankelijk is van de verhouding tussen intensiteit en capaciteit (I/C verhouding). De verhouding tussen het (verwachte) verkeersaanbod in het prognosejaar en de capaciteit (I/C-verhouding) bedraagt maximaal 0,90. Hoe kleiner deze verhouding is, hoe hoger de kwaliteit van de verkeersafwikkeling.

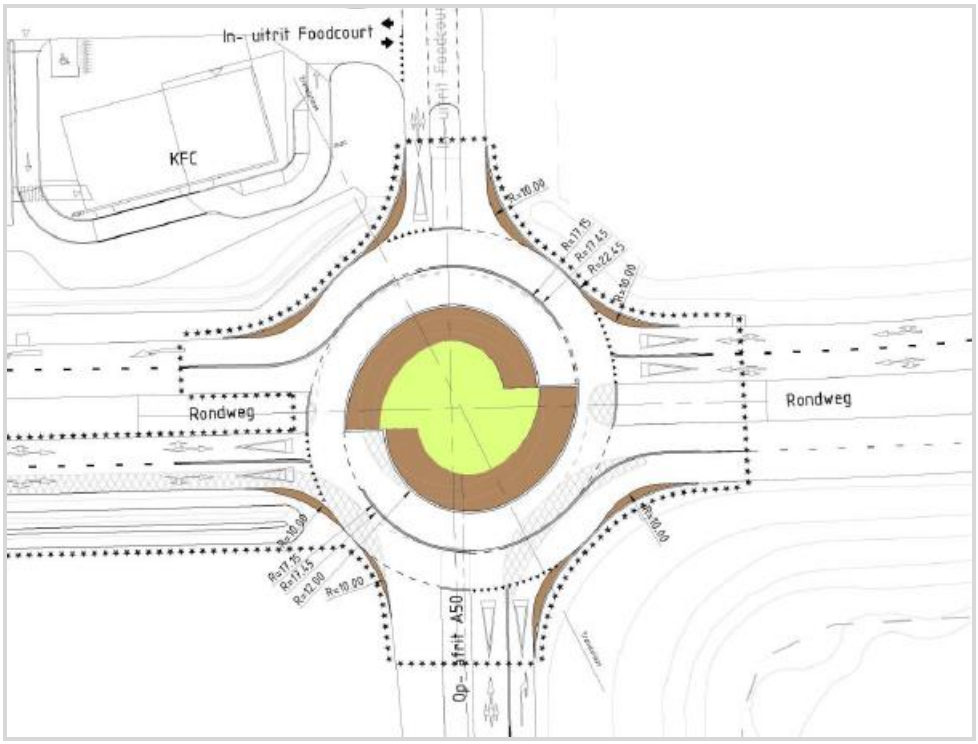
Volgens de kengetallen van de CROW bedraagt de maximale afwikkelingscapaciteit van GOW wegtype II (1x2 rijstroken) onder ideale omstandigheden circa 1.400 PAE/h per rijstrook. Afhankelijk van de verdeling van het verkeer over beide rijrichtingen kan de capaciteit oplopen tot 1.600 PAE/h per rijstrook. Bij een GOW wegtype I (2x2 rijstroken) bedraagt de maximale afwikkelingscapaciteit circa 1.800 tot 2.000 PAE/h per rijstrook.

Op basis van de toekomstige motorvoertuigbewegingen op de Rondweg is te zien dat voor het prognosejaar 2026 exclusief foodcourt in de avondspits werkdag een intensiteit optreedt van 1.153 PAE/h over de 2 rijstroken. De toename van het verkeer van en naar het foodcourt vanuit het centrum van Uden zorgt op werkdagen (17.00-18.00uur) voor een marginale toename van 28 PAE/h op de Rondweg. Dit resulteert niet in een substantiële extra belemmering in de verkeersafwikkeling. Kijkend naar de overige wegvakken op de Rondweg kunnen we concluderen dat voor de prognose 2026 + de ontwikkeling van het foodcourt de maximale afwikkelingscapaciteit die voor een GOW type I en II geldt niet wordt overschreden.

De capaciteit wordt echter bepaald door de rotonde (zwakste schakel) in de keten van wegvakken. In de verdere uitwerking is de rotonde nabij de in- en uitrit van de planlocatie berekend om de exacte afwikkelingscapaciteit te kunnen beoordelen.
Met behulp van de meerstrooksrotondeverkenner versie 1.25a is bepaald of de rotonde nabij de in-uitrit van de planlocatie voor de prognose 2026 inclusief foodcourt over voldoende capaciteit beschikt om het verkeer af te wikkelen. Hierbij is een controle op de zogenaamde conflictbelasting gemaakt. De conflictbelasting is de som van de intensiteit op een toe leidende weg en de intensiteit op de rotonde ter hoogte van de toe leidende weg. Aan de hand van de conflictbelasting kan worden bepaald of er aanpassingen aan de rotonde benodigd zijn.

Bij een verzadigingsgraad (VG) hoger dan 80% (0,8) is de restcapaciteit zodanig laag dat er kans is op wachtrijvorming op één van de toeleidende takken naar de rotonde en dienen er aanpassingen te worden verricht aan de rotonde. Een verzadigingsgraad die ligt tussen de 0,7 en 0,8 heeft nog een geringe mate van speelruimte en een verzadigingsgraad die lager is dan 0,7 is toekomst vast. De berekeningen zijn uitgevoerd voor het prognosejaar 2026 exclusief en inclusief het foodcourt. In de meerstrooksrotondeverkenner is de huidige inrichtingsvorm van de rotonde niet opgenomen. Voor de berekening wordt echter uitgegaan van een knierotonde met een bypass van zuid naar oost omdat deze het meeste aansluit bij de huidige inrichtingsvorm. Uit de berekeningen blijkt dat voor het prognosejaar 2026 exclusief foodcourt vanuit westelijke richting een verzadigingsgraad optreedt van 0,90. Voor het prognosejaar 2026 inclusief foodcourt treedt vanuit westelijke richting een verzadigingsgraad op van 1,04. Bij een verzadigingsgraad van 0,8 bestaat de kans dat wachtrijvorming gaat optreden. In het prognosejaar 2026 exclusief foodcourt is de huidige rotondevorm al niet optimaal.

Uit de berekeningen blijkt verder dat het verkeer in het prognosejaar 2026 exclusief en inclusief foodcourt middels een andere rotondevormen wel kan worden afgewikkeld. Wanneer de huidige rotonde wordt uitgevoerd als bijvoorbeeld een turborotonde, treedt er voor het verkeer in het prognosejaar 2026 inclusief foodcourt vanuit oostelijke richting een verzadigingsgraad op van 0,53. Het verdient de aanbeveling om de huidige inrichting van de rotonde voor de prognose 2026 exclusief foodcourt al aan te passen aan bijvoorbeeld een turborotonde. De verkeersonveilige situatie van het kruisende verkeer vanuit het westen/zuiden (richting de planlocatie) met de doorgaande verkeersstroom van oost naar west kan hiermee tevens worden opgelost.



Schematische weergave en inpassing van een turborotonde op de locatie Rondweg in- uitrit foodcourt

Aanvullend hierop is door AGEL adviseurs eveneens de te verwachte terugslag op de A50 berekend, uitgaande van de rotondevorm zoals hiervoor is weergegeven. Met behulp van de meerstrooksrotondeverkenner is voor een turborotonde de wachttijd (T_{gem}) en de wachtrij (N_{gem}) per rijrichting bepaald. Vanuit de berekening komt naar voren dat voor de zuidelijke arm vanuit de rijksweg A50 een wachtrij optreedt van 2,1 = afgerond 3 voertuigen voor zowel de links- en rechtsafstrook. Dit betekent dat er voor beide richtingen een wachtrijlengte optreedt van circa 18 meter (3 x 6,00 meter). Omdat de lengte van de afrit vanaf de uitvoegstrook tot de rotonde ruim 450 meter bedraagt, wordt er geen terugslag verwacht op de rijksweg A50.

<u>Parkeren</u>
Ook op het gebied van parkeren zijn er algemene kengetallen beschikbaar voor horecaondernemingen. Voor fastfood restaurants ontbreken echter representatieve cijfers. Voor dergelijke functies is het derhalve noodzakelijk om naar de locatie specifieke kenmerken te kijken. Informatie van de initiatiefnemers, met betrekking tot het aantal stoelen en het aantal bezoekers, is hierbij van belang. Ook het percentage drive-in en restaurantbezoek bepaalt de uiteindelijke parkeerbehoefte. Op basis van aangeleverde gegevens is een specifieke parkeerbalans opgesteld. In de volgende tabel is een overzicht gegeven van de parkeerbehoefte binnen het 'Foodcourt'.

Functie	**Parkeerbehoefte**
Mc Donalds	64
KFC	24
Subway	7
Snelweg-gerelateerde bedrijvigheid	20
Totaal	**115**

De bovenstaande cijfers geven de totale parkeerbehoefte van de aanwezige functies weer. Uitgaande van een frictieleegstand[3] van 15% dienen er binnen het plangebied circa 132 parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. Dit aantal zal worden opgenomen in het bestemmingsplan en ingepast in het inrichtingsplan. In het huidige inrichtingsplan is zelfs rekening gehouden met een groter aantal, waardoor parkeerdruk op de omgeving is uitgesloten. Naast voldoende parkeergelegenheid voor automobilisten, dient eveneens de vraag en het aanbod voor het stallen van fietsen in evenwicht te zijn. Een goede fietsparkeerplaats bij de bestemming van de fietser is daarnaast een voorwaarde voor meer en veiliger fietsgebruik. Op basis van het aantal bezoekers die met de fiets komen is de behoefte aan fietsparkeerplaatsen berekend. Bij het tankstation zal geen behoefte zijn om met fietsen te parkeren. In de volgende tabel is de fietsparkeerbehoefte van de verschillende functies weergegeven in het plangebied.

Functie	**Parkeerbehoefte fietsers Foodcourt**		
	Bezoekers	**werknemers**	**Totaal**
Mc Donalds	19	73	92
KFC	6	52	58
Subway	1	20	21
TOTAAL			**171**

In het ontwerp wordt voldoende ruimte gereserveerd om het aantal fietsparkeerplaatsen te kunnen realiseren. Eventueel kunnen enkele parkeerplaatsen hiervoor gebruikt worden.

[3] Frictieleegstand = extra parkeercapaciteit die wordt opgenomen om zoekverkeer naar een parkeerplaats en inefficiënt gebruik van de parkeerplaatsen op te vangen.

5 MILIEUHYGIËNISCHE ASPECTEN

In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan diverse milieuhygiënische aspecten. In de afzonderlijke paragrafen wordt aangegeven op welke wijze voldaan kan worden aan de wettelijke eisen. De resultaten uit de opgestelde verkeersanalyse staan aan de basis van diverse milieuonderzoeken, waardoor de uitgangspunten voor de betreffende onderzoeken gelijk zijn gesteld. Na de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is de inrichting van het plangebied op een paar punten gewijzigd.[4] Deze wijzigingen zijn meegenomen in de verkeersanalyse en de akoestische onderzoeken. Voor de overige onderzoeken heeft de gewijzigde inrichting geen effecten op de resultaten.

5.1 Bodem

Bij het opstellen van een bestemmingsplan, een wijziging daarvan of een projectbesluit moet - ingevolge het Besluit ruimtelijke ordening- worden onderzocht of een eventuele bodemverontreiniging de voorgenomen bestemmingen belemmert.

Op 15 december 2011 is de bodemkwaliteitskaart regio Noordoost Brabant vastgesteld door de gemeenteraad. Uit de bodemkwaliteitskaart blijkt dat de gemiddelde bodemkwaliteit van de ontwikkelingslocatie voldoet aan de AW2000, wat betekent dat de grond schoon is.

5.1.1 Uitgevoerde bodemonderzoeken

In het plangebied zijn diverse bodemonderzoeken uitgevoerd. Dit zijn de volgende onderzoeken en omvatten het totale plangebied.

<u>Verkennend bodemonderzoek Looweg te Uden (percelen Q1255 en Q1256) , Lankelma, rapport 67203, 15 april 2015</u>
In verband met een grondtransactie zijn de percelen Q1255 en Q1256 onderzocht. Uit de resultaten van het onderzoek wordt geconcludeerd dat zowel de bovengrond als de ondergrond niet verontreinigd zijn. Het grondwater is licht verontreinigd met barium en molybdeen. Gezien de aard en mate van de aangetroffen lichte verontreinigingen in het grondwater is een nader onderzoek niet noodzakelijk.

<u>Verkennend (asbest in grond) onderzoek Looweg 5S (perceel Q1579), Lankelma, rapport 66202, d.d. 12 april 2013</u>
Ten behoeve van ontwikkelingen op de locatie is een verkennend milieukundig bodemonderzoek uitgevoerd en een verkennend onderzoek naar asbest in grond. Uit de resultaten van het verkennend milieukundig bodemonderzoek blijkt dat er geen verontreinigingen in de grond en het grondwater zijn aangetroffen. Uit de resultaten van het asbest in grond onderzoek blijkt dat er zowel visueel als analytisch geen asbest is aangetroffen.

<u>Verkennend bodemonderzoek Looweg eo, Archimil percelen Q398, 1277. 1307 (allen ged.), rapport 1489R127-6, d.d. 22 oktober 2015</u>
In verband met de herontwikkeling aan de Looweg is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd op de nog niet onderzochte terreindelen van het ontwikkelingsgebied. Een deel van de onderzoekslocatie is verhard met asfalt en in gebruik als openbare weg en fietspad en een berm. Het overig terrein is braakliggend.

[4] De begrenzing van het plangebied ter plaatse van Looweg 5 is aangepast. De uitrit aan de noordzijde van het plangebied is verplaatst naar de westzijde. De groene zone aan de noordzijde van het plangebied is doorgetrokken.

Onderzoek wegen
Uit de resultaten van het bodemonderzoek wordt geconcludeerd dat de grond uit de bovenlaag ter plaatse van de weg en de bermen licht verontreinigd is met lood, PCB's, minerale olie en/of PAK. De laag onder de asfaltverharding van het fietspad (0,12 – 0,45 m –mv) is licht verontreinigd met kobalt. Het grondwater ter plaatse van de weg is licht verontreinigd met xylenen.

Funderingslaag weg
Onder het zuidelijk deel van de Looweg en onder het fietspad is in het verleden puin aangetroffen. Onder het resterend deel van de Looweg is zand aangetroffen. Het puin is onderzocht op asbest. Uit de resultaten van het onderzoek wordt geconcludeerd dat het puin niet asbesthoudend is.

Resterend terrein
De grond uit de bovenlaag van het westelijk gedeelte van het resterend terrein is licht verontreinigd met kobalt. De bovengrond van het oostelijk terreindeel , de ondergrond en het grondwater zijn niet verontreinigd.

5.1.2 Conclusie
Uit de uitgevoerde bodemonderzoeken en de bodemkwaliteitskaart wordt geconcludeerd dat de bodemkwaliteit de voorgenomen bestemming niet belemmert.

5.2 Archeologie en cultuurhistorie

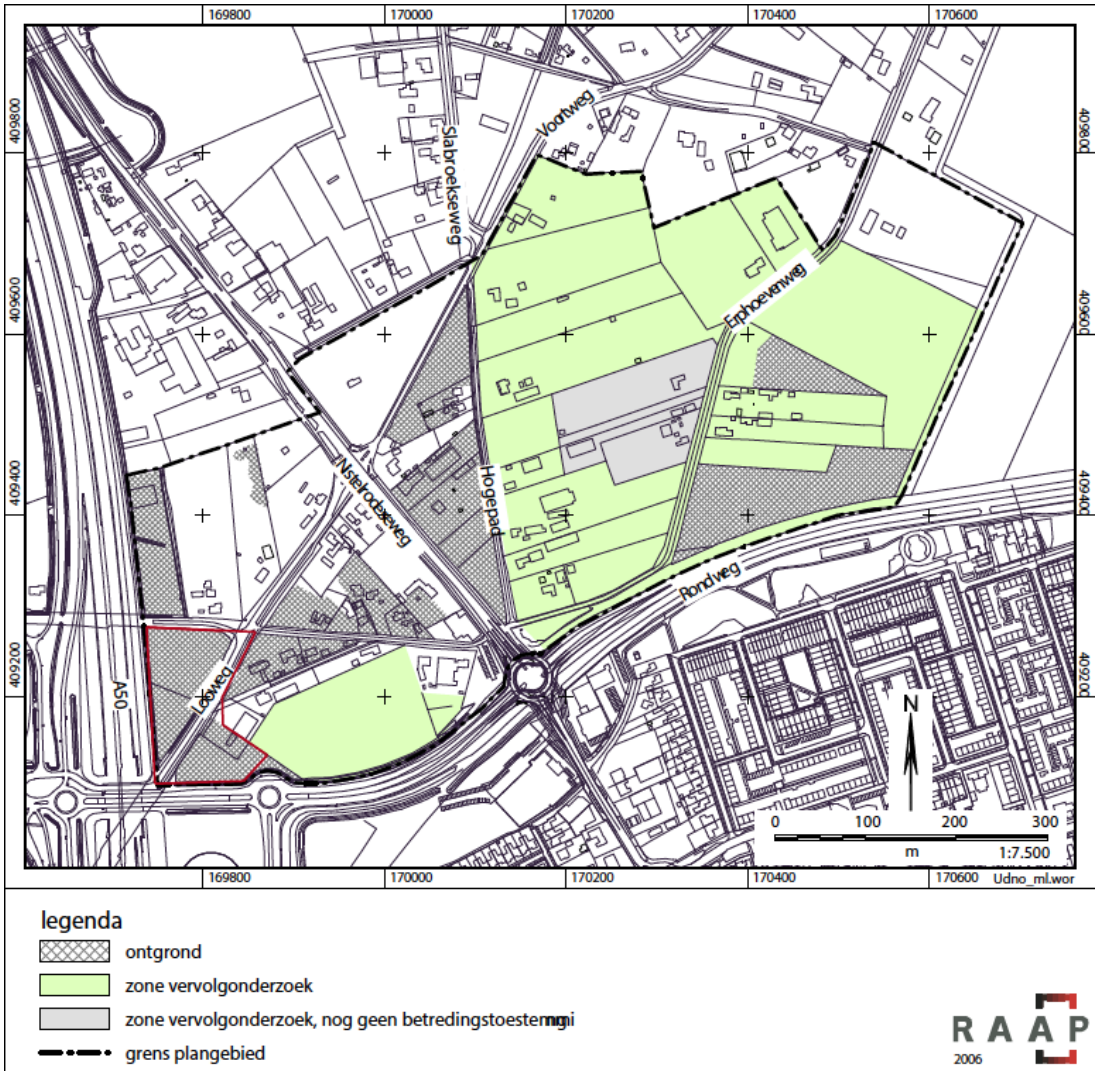
In opdracht van de gemeente Uden heeft RAAP Archeologisch Adviesbureau in mei 2006 een bureau- en inventariserend veldonderzoek uitgevoerd in verband met de voorgenomen ontwikkelingen in Uden-Noord. Doel van dit onderzoek was eventueel aanwezige archeologische resten op te sporen en, voor zover mogelijk, een eerste indruk te geven van de kwaliteit (gaafheid en conservering), aard, datering, omvang en diepteligging ervan.

5.2.1 Bureauonderzoek
Uit het bureauonderzoek blijkt dat het plangebied in de Peelhorst ligt, waar pleistocene, grofzandige rivierafzettingen dicht aan het oppervlak voorkomen. Lokaal is een dun pakket dekzand in de vorm van ruggen afgezet. Oorspronkelijk hebben zich in het plangebied veldpodzolgronden en (lokaal) modderpodzolgronden ontwikkeld. Als gevolg van langdurig landbouwkundig gebruik is in grote delen van het gebied een esdek ontstaan dat de oorspronkelijke bodem afdekt. De langdurige aanwezigheid van de mens in en rond het gebied blijkt ook uit de reeds bekende archeologische vindplaatsen uit alle archeologische perioden. Aan het plangebied is voor de zones aan de oostelijke en zuidelijke grens een middelhoge tot hoge archeologische verwachting voor vindplaatsen van jager-verzamelaars (Laat Paleolithicum-Mesolithicum) toegekend. Voor het overige deel van het plangebied geldt een lage tot middelhoge archeologische verwachting. Voor het gehele plangebied geldt een middelhoge tot hoge archeologische verwachting voor vindplaatsen van landbouwers (Neolithicum t/m Nieuwe tijd).

5.2.2 Veldonderzoek
Tijdens het inventariserend veldonderzoek is in het plangebied een duidelijke tweedeling geconstateerd in bodems met en zonder esdek. Met name ten westen van het Hogepad en aan weerszijden van de Looweg ontbreekt het esdek en is de bodem als gevolg van ontgrondingswerkzaamheden veelal tot grote diepte verstoord.

Ten oosten van het Hogepad is vrijwel overal een esdek aanwezig. Ook hier heeft op een aantal percelen ontgronding plaatsgevonden. Veelal bevinden zich onder het esdek restanten van de oorspronkelijke podzolgrond. Lokaal is een oude akkerlaag aangetroffen die ontstaan is als gevolg van intensieve grondbewerking voorafgaand aan de vorming van het esdek. Het is mogelijk dat de oude akkerlaag op meer plaatsen aanwezig is geweest, maar als gevolg van diepe grondbewerking in het esdek is opgenomen.

In het westelijke deel van het plangebied (ten westen van het Hogepad en rond de Looweg) zijn geen duidelijke aanwijzingen voor de aanwezigheid van archeologische vindplaatsen aangetroffen. Hiervoor worden geen aanbevelingen gedaan voor vervolgonderzoek. Het plangebied voor het Foodcourt Uden (rood kader in afbeelding 1) is gelegen in de ontgronde zone waarvoor het advies 'geen vervolgonderzoek' is afgegeven.



In 2007 is in opdracht van de gemeente Uden door Archol bv het vervolgonderzoek met behulp van proefsleuven uitgevoerd. Hierbij is ook de zone direct oostelijk grenzend aan het plangebied onderzocht.

Bij dit onderzoek in het aangrenzende perceel zijn zestien sleuven aangelegd. De resultaten hebben geen relevante archeologische sporen en structuren opgeleverd, alleen enkele greppels uit de ontginningsfase van het gebied.

5.2.3 Conclusie

Concluderend kan worden gesteld dat het plangebied Foodcourt Uden afdoende is onderzocht en dat er geen beperkingen gelden vanuit archeologie. Wel moeten eventuele toevalsvondsten conform de Erfgoedwet worden gemeld.

5.3 Water

Ten behoeve van de ontwikkelingen die in voorliggend bestemmingsplan zijn beoogd is door AGEL adviseurs een waterparagraaf opgesteld. Belangrijk uitgangspunt voor de waterparagraaf is het beleid van zowel het waterschap als de gemeente Uden. De volledige rapportage is als bijlage aan dit bestemmingsplan toegevoegd. Hierna worden de belangrijkste conclusies weergegeven.

In overleg met de waterbeheerders zijn de belangrijkste uitgangspunten opgesomd, te weten:

- Vanuit het waterschap spelen in het plangebied geen directe belangen van het waterschap waar bij het ontwerpproces rekening mee moet worden gehouden, buiten Hydrologisch Neutraal Ontwikkelen (HNO).
- De ontwikkeling betreft een uitbreiding van 9.777 m² verhard oppervlak. Dit is net geen 10.000 m² en valt daarbij binnen de Algemene Regels van de Keur. Een watervergunning met bijbehorend waterhuishoudkundig onderzoek is daardoor niet verplicht wanneer wordt voldaan aan de bergingseis van 60 mm/m^2 verhard oppervlak zoals is omschreven in de Algemene Regel 15 van de Keur. Dit staat los van eventuele overige vergunningsplichten voor bijvoorbeeld onttrekken grondwater, uitstroomvoorzieningen, etc.;
- Vanuit het gemeentelijke beleid dient bij nieuw- en/of herbouw binnen het perceel 60 mm/m² verhard oppervlak aan regenwater binnen het perceel geborgen te worden, hierbij mag de infiltratiecapaciteit en het huidige verhard oppervlak niet in mindering worden gebracht op de te bergen hoeveelheid;
- De bergingsvoorziening voor het regenwater dient inspecteerbaar te zijn. Bij bovengrondse berging mag alleen geborgen worden onder de inkomende leiding;
- De persleiding in de Looweg richting de Nistelrodeseweg is niet toereikend voor de afvoer van het vuilwater vanuit het plangebied. Het vuilwater binnen het plangebied zal verzameld dienen te worden onder vrijverval waarna het doormiddel van een rioolgemaal wordt verpompt richting het gemeentelijk rioolstelsel. De verdere uitwerking dient in samenspraak te gaan met de gemeente Uden.

5.3.1 Huidige situatie

<u>Bodemkundige situatie</u>

Het plangebied beslaat een oppervlakte van 18.224 m². De maaiveldhoogte bedraagt ca. 16,00 m +N.A.P. (bron: inmeting). De bodemkundige hoofdeenheid kan worden gekenmerkt als eerdgronden; voedselrijk en vochtig tot droog. Conform de wateratlas van de Provincie Noord-Brabant wordt het plangebied gekenmerkt als geschikt voor infiltratie.

<u>Grondwater</u>

Conform de wateratlas van de provincie Noord-Brabant kent het plangebied een grondwatertrap VII met een GHG gelegen tussen de 140-160 cm-mv en de GLG dieper 200 cm-mv.

Oppervlaktewater
In het plangebied is langs de Looweg een C-watergangen gelegen welke in beheer is bij de gemeente Uden. De dichtstbijzijnde A-waterloop is 80 meter ten zuidoosten van het plangebied gelegen.

Riolering
In de Looweg is een persleiding ø63 mm gelegen ten behoeven van de afvoer van het vuilwater van de woningen direct ten oosten van het plangebied. Het vuilwater wordt richting de Nistelrodeseweg verpompt.

5.3.2 Toekomstige situatie
In de huidige situatie doorkruist de Looweg het plangebied en vormt dan ook de enige verharding binnen het plangebied. De Looweg zal tegen de A50 komen te liggen, waarbij een groenstrook tussen de Looweg en het terrein zorgt voor een fysieke afscheiding. De verdeling van de oppervlaktes in de huidige en toekomstige situatie zijn weergegeven in de navolgende tabel en bijlage 1 en 2.

Oppervlakteverdeling huidige en toekomstige situatie.

Oppervlaktes	**Huidig m²**	**Toekomstig m²**
Dakoppervlak	X	1.109
Tankstation	X	1.944
Verharding auto's	2.486	6.596
Verharding voetgangers	X	657
Parkeerplaatsen	X	1.957
Groen	15.738	5.961
Totaal	*18.224*	*18.224*

Op basis van deze gegevens is er sprake van een verhardingstoename van **9.777** m² (huidige (2.486 m²) – toekomstig (12.263 m²)).

Met betrekking tot hydrologisch neutraal ontwikkelen hebben de drie Brabantse waterschappen, Aa en Maas, De Dommel en Brabantse Delta hun keuren geharmoniseerd, Keur 2015. Daarnaast zijn de algemene regels vastgelegd binnen de "Algemene regels Keur 2015". De beleidsregels aanvullend op de Keur zijn verder vastgelegd binnen de "Beleidsregels voor waterkering, waterkwantiteit en grondwater". Aanvullend op de beleidsregel 13 is het stuk "Hydrologische uitgangspunten bij de keurregel voor afvoeren van hemelwater, Brabantse waterschappen". De waterschappen maken bij het beoordelen van plannen met een toegenomen verhard oppervlak onderscheid tussen grote en kleine plannen. De grenswaarden waaraan getoetst wordt zijn; minder dan 2.000 m², tussen de 2.000 m² en 10.000 m² en meer dan 10.000 m².

Met een verhardingstoename van **9.777** m² valt de planontwikkeling onder de grenswaarde van 10.000 m², waardoor er geen waterhuishoudkundig onderzoek benodigd is. Voor een dergelijke verhardingstoename is de rekenregel uit de Algemene Regel van toepassing. In formulevorm luidt deze regel:

Benodigde retentiecapaciteit (in m^3) =
*Toename verhard oppervlak (in m^2) * Gevoeligheidsfactor * 0,06 (in m)*

Vanuit het gemeentelijke beleid dient bij nieuw- en/of herbouw binnen het perceel 60 mm/m² verhard oppervlak aan regenwater binnen het perceel geborgen te worden, hierbij mag de infiltratiecapaciteit en het huidige verhard oppervlak niet in mindering worden gebracht op de te bergen hoeveelheid. Conform het beleid van de gemeente moet worden uitgegaan van een te compenseren verhard oppervlak van **12.263** m².

Het beleid van de gemeente zorgt voor de grootste bergingsopgave met de voorgenomen planontwikkeling. Voor het plangebied inclusief de reconstructie Looweg is de volgende rekensom te maken: 12.263 m² * 0,06 m = **736 m³ benodigde berging.**

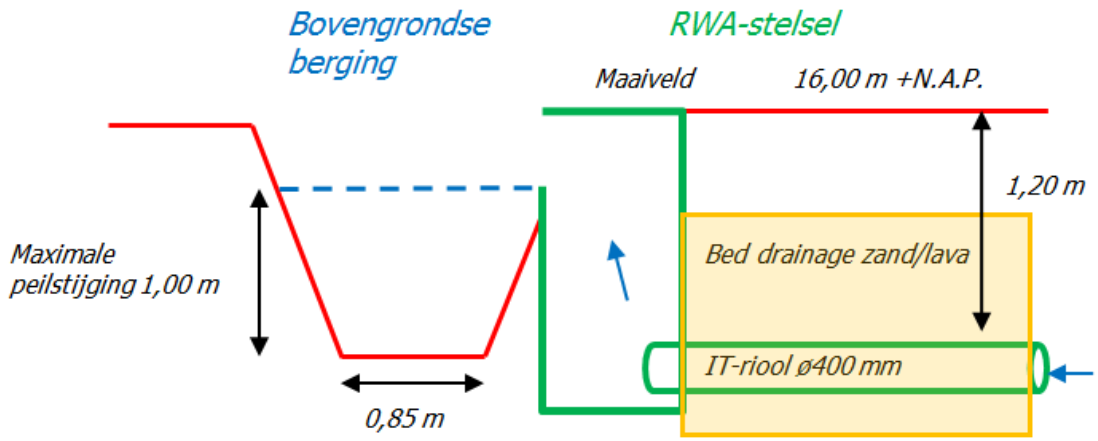
Behandeling regenwater[5]
De bestaande C-watergang tegen de Rondweg heeft een afwaterende functie voor de watergang welke evenwijdig aan de A50 richting het noorden loopt. Onder de huidige Looweg zijn beide watergangen met elkaar verbonden doormiddel van een duiker beton ø300 mm. De C-watergang tegen de Rondweg watert af in oostelijke richting. Het verbreden van deze watergang om zo meer berging te creëren ten behoeve van de planontwikkeling is gezien de afwaterende functie voor het bovenstroomgebied (ten noorden plangebied) niet mogelijk.

Voor het plangebied zal de berging gezocht worden in een combinatie van een IT-riool met 'bed met drainzand' en een watergang in de groenstrook (fysieke afscheiding) ten noorden en westen van de verharding en bebouwing van het plangebied. De totale bergingscapaciteit wordt afgestemd op de bergingsopgave van 736 m³. Het volgende rekenvoorbeeld geeft aan welke verhoudingen gehanteerd kunnen worden, maar in de uitwerking kan nog gedifferentieerd worden in buisdiameter en omvang van het drainagezand. Ook het toepassen van lava is mogelijk om extra berging te creëren. Lava heeft namelijk een open ruimte van 48%, ten opzichte van de open ruimte van drainzand (30%). De hoeveelheid drainagezand is afhankelijk van de hoeveelheid berging die in het IT-riool en de watergang gerealiseerd kan worden. De exacte oplossingsrichting is/wordt uitgewerkt in het kader van de omgevingsvergunningprocedure. Middels bijgevoegde berekening is aangetoond dat op eigen voldaan kan worden aan de gestelde bergingsopgave.

Rekenvoorbeeld	
IT-riool ø400 mm, lengte 772 meter	97 m³
Lengte watergang 220 meter (talud 1:1,5, breedte slootbodem 0,85 m, Ruimte onder inkomende leiding 1 meter)	517 m³
Totaal	614 m³
Resterende berging	122 m³
Bed met drainagezand (30% open ruimte, 406 m³)	*122 m³*

De bovengrondse berging zal lozen op de C-watergang tegen de Rondweg. De verdere uitwerking hiervan dient in samenspraak met de gemeente Uden te worden uitgevoerd. Van belang is dat er gebruik wordt gemaakt van niet uitlogende materialen.

[5] In het kader van de omgevingsvergunning zijn de waterhuishoudkundige maatregelen verder uitgewerkt.



Principe IT-riool met grindkoffer en bovengrondse berging

Met betrekking tot de verwerking van (regen)water afkomstig van het nieuwe tankstation dient te worden voldaan aan de voorschriften vanuit het activiteitenbesluit (paragraaf 3.3.1 Lozingsvoorschriften bij afleveren motorbrandstoffen). Rechtstreekse infiltratie is niet toegestaan en mogelijk dient een groot deel van het vervuild water te worden afgevoerd naar het gemeentelijk riool.

Behandeling vuilwater (DWA)
De persleiding in de Looweg richting de Nistelrodeseweg is niet toereikend voor de afvoer van het vuilwater vanuit het plangebied. In het plangebied is ruimte voor onder andere drie restaurants, een tankstation en een wasstraat. De drie restaurants dienen voorzien te worden van een olie/vetafscheider voordat er geloosd wordt op het DWA-stelsel.

Binnen het plangebied dient een vrijverval DWA-stelsel te worden aangelegd welke afstroomt richting een nog te realiseren DWA-rioolgemaal. De persleiding zal ter hoogte van de Rondweg worden geïnjecteerd op de bestaande persleiding. De verdere uitwerking hiervan vindt in samenspraak plaats met de gemeente Uden.

Ontwatering en drooglegging planlocatie
Afgaand van grondwatertrap VII met een GHG gelegen tussen de 140/160 cm-mv en de GLG dieper 250 cm-mv. blijkt het plangebied te voldoen aan de minimale ontwateringseisen (70 cm-mv). Hiermee zijn geen maatregelen, zoals het ophogen van het gebied, nodig om voldoende ontwatering te hebben.

5.4 Natuur

Ten behoeve van de planontwikkeling is door AGEL adviseurs een quickscan flora en fauna uitgevoerd. Doel van de quickscan Flora- en faunawetgeving is het inzichtelijk maken of beschermde natuurwaarden in het plangebied aanwezig zijn en welke betekenis die hebben voor de verdere uitvoering. Tevens wordt bekeken of er door de geplande ontwikkeling negatieve effecten te verwachten zijn op beschermde gebieden. De volledige quickscan is als bijlage aan dit bestemmingsplan toegevoegd. Hierna worden de belangrijkste conclusies weergegeven.

5.4.1 Gebiedsbescherming

Het plangebied bevindt zich niet in de nabijheid van een gebied dat is aangewezen in het kader van de natuurbeschermingswet 1998. Op een afstand 20 kilometer ten westen van het plangebied ligt het Natura 2000-gebied Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek. Het Natura 2000-gebied betreft een habitatrichtlijngebied.

Gezien de toekomstige planinvulling en de ligging op 20 kilometer afstand zijn verstorende factoren zoals oppervlakteverlies, versnippering, verdroging en verstoringen door trillingen, licht en geluid met de voorgenomen planontwikkeling niet van toepassing. De realisatie van het foodcourt en tankstation leidt tot toename van stikstofdepositie door installaties en verkeersbewegingen. Om die reden is middels het programma Aerius een beknopte berekening gemaakt om te bepalen of significant negatieve effecten door stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied uit te sluiten zijn. In de bijlage is de Aerius berekening opgenomen. Uit de resultaten blijkt dat de maximale bijdrage 0,00 mol/ha/jaar is op het Natura-2000 gebied Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek. De bijdrage ligt ruim onder de 0,05 mol/ha/jaar. Derhalve is geen sprake van significante negatieve effecten.

Het plangebied maakt ook geen onderdeel uit van het Nationaal Natuurnetwerk (voorheen: ecologische hoofdstructuur). Het dichtstbijzijnde gebied dat behoort tot het NNN betreft het type: 'Droog bos met productie (N16.01)' gelegen ten noordoosten van het plangebied. Met de voorgenomen planontwikkeling is er geen sprake van directe vernietiging van het NNN. Aangezien het beoogde plan geen directe relatie heeft met een gebied dat is aangewezen als NNN, geen verbindende functie vervult en gezien het toekomstige gebruik zijn negatieve effecten uit te sluiten. Van negatieve uitstralingseffecten door geluid, licht en verdroging op het Nationaal Natuur Netwerk is geen sprake.

5.4.2 Soortenbescherming

In de Flora- en faunawet is een zorgplicht opgenomen. Dit houdt in dat voorafgaand aan de ingreep alle maatregelen dienen te worden getroffen om nadelige gevolgen op flora en fauna voor zover mogelijk te voorkomen, te beperken of ongedaan te maken. Deze zorgplicht geldt altijd en voor alle soorten, ook als er ontheffing of vrijstelling is verleend. Concreet kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Binnen het plangebied zijn geen potentiële natuurlijke groeiplaatsen voor strikt beschermde (vaat)planten aanwezig.
- Er zijn tijdens het oriënterende veldbezoek geen zoogdieren waargenomen. Verwacht wordt dat enkele algemene voorkomende beschermde zoogdiersoorten (tabel 1) zoals de mol, haas, konijn, egel en een aantal algemene muissoorten (bos- en huisspitsmuis en veldmuis (tabel 1) voor kunnen komen binnen de onderzoekslocatie.
- Door de afwezigheid van bebouwing binnen het plangebied, kunnen eventuele vaste rust- en verblijfplaatsen van gebouw bewonende soorten worden uitgesloten.
- Met de voorgenomen planontwikkeling zal de lindelaan worden gerooid en vermoedelijk nog enkele bomen zoals zomereik, berk en kers. De bomen zijn te klein van omvang voor geschikte holtes voor vleermuizen met uitzondering van de zomereik. Het ontbreekt de bomen binnen het plangebied aan loszittende schors. De bomen konden tijdens het veldbezoek goed worden geïnspecteerd op de aanwezigheid van geschikte holtes etc. Deze zijn niet aangetroffen. De holte op 50 cm boven de grond in de zomereik en één laag zittende holte in een linde zijn niet geschikt voor vleermuizen. Aanwezigheid van verblijfplaatsen van boombewonende vleermuizen in de te rooien bomen is derhalve niet te verwachten.

- Naast verblijfplaatsen zijn ook essentiële vliegroutes en foerageergebieden beschermd. De te rooien bomen in het plangebied hebben niet de functie als essentiële vliegroute en foerageergebied gezien de positionering, omvang en de overige meer waardevollere lijnvormige elementen in de directe omgeving
- Alle vogels zijn beschermd in het kader van de Vogelrichtlijn en de Flora- en faunawet. Met broedvogels kan in het algemeen relatief eenvoudig rekening worden gehouden door eventuele kapwerkzaamheden niet uit te voeren in de broedtijd (half maart tot en half juli) indien concrete broedgevallen aanwezig zijn.
- Het aanwezig groen in het plangebied kon goed worden geïnspecteerd gedurende het veldbezoek. Nesten (of nesten van voorgaande jaren) van in bomen broedende jaarrond beschermde (roof)vogels 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 welke conform de Quickscanhulp zijn waargenomen.
- Het plangebied vormt een zeer marginaal leefgebied voor algemeen voorkomende amfibieën gezien de aanwezigheid van zowel een land- als waterhabitat. Algemeen voorkomende amfibiesoorten als gewone pad of groene kikker zijn licht beschermde soorten uit tabel 1 Flora- en faunawet waarbij bij ruimtelijke ingrepen een algehele vrijstelling voor het overtreden van enkele verbodsbepalingen geldt. Met de voorgenomen planontwikkeling zal er geen oppervlakte water worden gedempt. Negatieven effecten zijn niet te verwachten.
- Het groen in het plangebied kent een hoge betredingsfrequentie, dan wel onderhoud. Gezien de terreingesteldheid van het plangebied, het gebruik en de directe omgeving is niet te verwachten dat het plangebied een cruciale rol vervult voor reptielen.
- In het plangebied is geen oppervlakte water aanwezig, waardoor er geen sprake is van het aantasten van beschermde vissoorten. Het mogelijk aantasten van de leefomgeving van deze soortgroepen is met de voorgenomen planontwikkeling niet aan de orde.

5.5 Akoestiek (wegverkeer)

Vanuit de Wet geluidhinder (Wgh) is een akoestisch onderzoek verplicht wanneer er via een ruimtelijk besluit nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd welke gelegen zijn binnen een door deze Wet vastgestelde zone. Ook is een onderzoek noodzakelijk indien er sprake is van een nieuwe gezoneerde bronnen of een verandering daarvan. Ten gevolge van de plannen, die mogelijk worden gemaakt middels dit bestemmingsplan, wordt de Looweg 'verplaatst' in westelijke richting. Aangezien de Looweg een gezoneerde weg is conform de Wet geluidhinder is een akoestisch onderzoek noodzakelijk.

Door AGEL adviseurs is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Doel van het onderzoek is het bepalen van de geluidbelasting van het nieuwe tracé van de Looweg op de bestaande woningen in de directe omgeving van het plangebied en te toetsten aan normen voor reconstructie zoals vastgelegd in de Wet geluidhinder. Daarnaast zal een beoordeling plaatsvinden van het akoestisch klimaat ter plaatse van het nieuwe ontwikkeling alsmede de effecten van de extra verkeersaantrekkende werking van de planontwikkeling op het akoestisch klimaat ter plaatse van de bestaande woningen. De resultaten hiervan zijn beschreven in een rapportage die als bijlage aan dit bestemmingsplan zijn toegevoegd. Hierna worden de belangrijkste conclusies weergegeven.

5.5.1 Reconstructietoets

Binnen het plangebied komen 2 fysieke wijzigingen voor aan bestaande wegen:

1. Het nieuwe tracé van de Looweg.

2. De aansluiting van de parkeervoorziening op de ontsluiting van hotel Van der Valk.

Voor beide wijzigingen is een reconstructietoets uitgevoerd. Indien de wijziging leidt tot een toename van de geluidbelasting van (afgerond) 2 dB of meer, is sprake van een reconstructie in het kader van de Wgh.

Het nieuwe tracé van de Looweg
Uit de rekenresultaten blijkt dat ter plaatse van de woningen Looweg 11 en Looweg 14 voor het peiljaar 2015 sprake is van een overschrijding van de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting van 48 dB met maximaal 1 dB. Voor het peiljaar 2026 zijn geen overschrijdingen berekend van meer dan 2 dB ten opzichte van de hoogst toelaatbare geluidbelasting. Er is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder omdat geen sprake is van een toename van 2 dB of meer ten opzichte van 48 dB.

Ontsluiting van hotel Van der Valk
Binnen het onderzoeksgebied van deze reconstructie liggen de woningen Looweg 7 en Handwijzerstraat 9. De fysieke wijziging vindt plaats door de aansluiting van de ontsluiting van het plangebied op de ontsluitingsweg voor Hotel van der Valk. Uit de rekenresultaten blijkt dat ter plaatse van de woningen sprake is van een toename van 4,8 tot 5,6 dB. Na de toename is echter geen sprake van een overschrijding van de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting van 48 dB. Op basis hiervan is dan ook geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

5.5.2 Goede ruimtelijke ordening
In het kader van een goede ruimtelijke ordening heeft een beoordeling plaatsgevonden van het akoestisch klimaat ter plaatse van de fastfoodrestaurants.

Gecumuleerde geluidbelasting wegverkeer, zonder aftrek artikel 3.4 Rmg2012

Naam	Omschrijving	Hoogte	MKM L_{den}	Classificatie
100_A	Food 3	1,5	54,3	Redelijk
101_A	Food 3	1,5	50,0	Redelijk
102_A	Food 1	1,5	56,2	Matig
103_A	Food 1	1,5	54,7	Redelijk
104_A	Food 2	1,5	62,0	Tamelijk slecht
105_A	Food 2	1,5	49,9	Goed

Uit de beoordeling van de rekenresultaten blijkt dat de Milieukwaliteitsmaat (MKM) L_{den} bij de restaurants varieert tussen tamelijk slecht tot goed. De MKM is met name bestemd voor de beoordeling van het akoestisch klimaat voor een woonomgeving. In deze situatie is sprake van kortdurend verblijf van de bezoekers en dat met name bestaat uit inpandig verblijf in een restaurant. Op basis van dit gebruik en in combinatie met een de algemene geluidwering van de gevels kan gesteld worden dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

5.5.3 Effect ruimtelijke ontwikkeling op bestaande woningen
Daarnaast heeft een beoordeling plaatsgevonden van de effecten van de ruimtelijke ontwikkeling op het akoestisch klimaat ter plaatse van de bestaande woningen. Hiertoe is het heersende akoestisch klimaat ter plaatse van de bestaande woningen vergeleken met de autonome situatie 2026 zonder planontwikkeling en de plansituatie 2026.

Uit de rekenresultaten blijkt dat bij de woningen Handwijzerstraat 13 en Looweg 10A sprake is van een toename van 2 dB (na afronding) of meer.

De toename voor de woning Handwijzerstraat 13 is een gevolg van de toename van het verkeer op de Rondweg en voor Looweg 10A van de tracé wijziging van de Looweg.

De milieukwaliteit ter plaatse van de woning Handwijzerstraat 13 blijft na planrealisatie 'goed'. Eerder is geconstateerd dat als gevolg van de tracé wijziging en ontsluiting van het plangebied geen sprake is van een reconstructie. De cumulatieve geluidbelasting bedraagt zonder aftrek artikel 110g Wgh ter plaatse van deze woning (toetspunt 110) 48,4 dB en met aftrek 43,4 dB. Na afronding overeenkomstig het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (Rmg 2012) is sprake van een cumulatieve geluidsbelasting van 43 dB. Hiermee voldoet de cumulatieve geluidbelasting aan de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting van 48 dB die geldt voor individuele gezoneerde wegen.

De kwalificatie bij de woning Looweg 10A wijzigt als gevolg van het plan van 'goed' naar 'redelijk'. In het kader van de beoordeling van cumulatieve geluidbelasting van het wegverkeer en industrielawaai, zijn maatregelen doorgerekend (zie paragraaf 5.6.2). De uitgangspunten en rekenresultaten zijn opgenomen in de AGEL rapportage "Akoestisch onderzoek industrielawaai Foodcourt Uden" (projectnummer 20150078, versie D03, d.d. 17-10-2016). Deze rapportage maakt deel uit van het bestemmingsplan. Uit de rapportage blijkt dat middels het treffen van de volgende maatregelen de classificering van de milieukwaliteit voor de woning Looweg 10A voor de plansituatie 'redelijk' is:

- beperken bevoorrading in de nachtperiode;
- realiseren van een geluidwerende voorziening aan de noordzijde van het plangebied;
- realiseren van stil asfalt (dunne deklagen B) op de Looweg.

De gemeente vindt het belangrijk dat de geluidbelasting op de omgeving zo beperkt mogelijk blijft en dat de classificatie van de milieukwaliteitsmaat bij de omliggende woningen minimaal 'redelijk' is of gelijk blijft aan de classificatie in de huidige situatie. De genoemde maatregelen zijn dan ook als voorwaarden opgenomen in de bestemmingsplanregels.

5.5.4 Conclusie

Binnen het plangebied komen twee fysieke wijzigingen voor aan bestaande wegen. Het betreft de tracéwijziging van de Looweg en de aansluiting van het plangebied op de ontsluitingsweg van Van der Valk. Voor beide wijzigingen is een reconstructietoets uitgevoerd. Uit deze toets blijkt dat geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, waardoor het treffen van maatregelen niet noodzakelijk is.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening heeft een beoordeling plaatsgevonden van het akoestisch klimaat ter plaatse van de fastfoodrestaurants en de omliggende woningen. Voor de fastfoodrestaurants geldt dat sprake is van kortdurend verblijf van de bezoekers en dat met name bestaat uit een inpandig verblijf in een restaurant. Op basis van dit gebruik en in combinatie met de geluidwering van de gevels kan gesteld worden dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Uit de rekenresultaten blijkt dat bij de woningen Handwijzerstraat 13 en Looweg 10A sprake is van een toename van 2 dB (na afronding) of meer vanwege verkeerslawaai. De milieukwaliteitsmaat bij de woning Handwijzerstraat 13 blijft ook na de toename 'goed'. De gemeente vindt het belangrijk dat de geluidbelasting op de omgeving zo beperkt mogelijk blijft en dat de milieukwaliteitsmaat bij de woningen minimaal 'redelijk' blijft of gelijk blijft aan de classificatie in de huidige situatie. Uit de rapportage blijkt dat middels het treffen van maatregelen de classificering van de milieukwaliteit voor de woning Looweg 10A voor de plansituatie 'redelijk' is.

5.6 Hinderlijke bedrijvigheid

5.6.1 Beleidskader

Voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een juiste afstemming tussen de verschillende milieubelastende functies en wonen noodzakelijk. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van een milieuzonering die uitgaat van richtinggevende afstanden tussen hinderlijke functies (in de vorm van gevaar, geluid, geur, stof) en gevoelige functies.
In de brochure 'Bedrijven en Milieuzonering' van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) (versie 2009) zijn deze richtafstanden opgenomen. Van deze richtafstanden kan gemotiveerd worden afgeweken.

In de VNG-handreiking worden twee omgevingstypen onderscheiden, namelijk 'rustige woonwijk'/'rustig buitengebied' en 'gemengd gebied'. De indicatieve afstanden uit de bedrijvenlijst zijn de afstanden die moeten worden aangehouden tot de gevels van woningen in een 'rustige woonwijk'. Voor woningen in een 'gemengd gebied' mag deze afstand worden gecorrigeerd en kan de indicatieve afstand met één trede worden verlaagd. Een correctie is alleen mogelijk voor de aspecten geluid, geur en stof. Voor het aspect gevaar is verlaging van de indicatieve afstand niet mogelijk.

Vanwege de ligging van de onderzoekslocatie nabij hoofdontsluitingen (A50 en Rondweg) en de aanwezigheid van milieubelastende activiteiten zoals een hotel, een multizorgcentrum, ziekenhuis e.d. kan de omgeving niet expliciet aangemerkt worden als een rustige woonwijk. Daarnaast kan voor de bestaande woningen aan de Looweg op voorhand ook niet gesteld worden dat er sprake is van een gemengd gebied. In verband hiermee zal voor een eerste beoordeling uitgegaan worden van de ondergrens geldend voor een rustige woonwijk. De toetsingswaarde in het kader van een goede ruimtelijke ordening (uitgaande van een rustige woonwijk) zijn strenger dan de grenswaarden op basis van het Activiteitenbesluit milieubeheer. Indien deze niet haalbaar zijn zal een toetsing plaatsvinden aan de grenswaarden geldend voor een gemengd gebied en het Activiteitenbesluit milieubeheer.

5.6.2 Akoestisch onderzoek

Door AGEL adviseurs is een akoestisch onderzoek uitgevoerd om de milieubelasting op omliggende woningen te bepalen. De volledige rapportage is als bijlage aan dit bestemmingsplan toegevoegd. Hierna worden de belangrijkste conclusies weergegeven.

Over de representatieve bedrijfssituatie heeft overleg plaatsgevonden met de exploitant van het tankstation. Deze uitgangspunten vormen een verdere specificatie van de uitgangspunten die zijn gehanteerd in de verkeersanalyse, waarin het aantal vertankingen als uitgangspunt is genomen. Bovendien is in voorliggend onderzoek een veiligheidsmarge aangehouden, waardoor het aantal bezoeken is verruimd ten opzichte van de gemiddelde bezoekersaantallen die aan de basis hebben gestaan van de verkeersanalyse. Voor de overige milieubelastende activiteiten binnen het plangebied, welke zijn gelegen op een afstand van 30 meter of meer tot een bestaande woning is voor de representatief bedrijfssituatie gebruik gemaakt van kengetallen en de verkeersgeneratie bepaald op basis van het door AGEL adviseurs uitgevoerde verkeersonderzoek. Deze informatie is als basis gebruikt voor het uitgevoerde akoestisch onderzoek.

Resultaten langtijdgemiddeld beoordelingsniveau

Tankstation
Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de richtwaarde van 45 dB(A) geldend voor een rustig buitengebied ter plaatse van de woning Looweg 10A met 2 dB wordt overschreden en ter plaatse van de woning Looweg 7 met 1 dB. De overschrijdingen treden uitsluitend op in de nachtperiode. De overschrijding wordt veroorzaakt door de bevoorrading van het tankstation door een tankwagen in de nachtperiode. Om te voorkomen dat de richtwaarde wordt overschreden is in de bestemmingsplanregels vastgelegd dat bevoorrading van het tankstation in de nachtperiode uitsluitend incidenteel mag plaatsvinden (maximaal 12 keer per jaar).
Indien deze activiteit in de nachtperiode niet wordt meegenomen, bedraagt de geluidbelasting gedurende de nachtperiode ter plaatse van Looweg 10A en Looweg 7 nog 26 dB respectievelijk 22 dB waarmee voldaan wordt aan de richtwaarde. In de dag- en avondperiode wordt ter plaatse van deze woningen wel voldaan aan de richtwaarde van 45 dB(A).

Ter plaatse van de overige woningen wordt de richtwaarde van 45 dB(A) etmaalwaarde niet overschreden. De grenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde, zowel geldend voor een gemengd gebied als voor het Activiteitenbesluit milieubeheer, wordt niet overschreden.

In deze situatie kan de geringe overschrijding van 1 tot 2 dB ter plaatse van de woningen Looweg 7 en 10A als aanvaardbaar aangemerkt worden gelet op de verhoogde milieubelasting voor geluid vanwege het wegverkeer van de A50, Rondweg en de Looweg. Daarnaast is in de regels vastgelegd dat bevoorrading in de nachtperiode maximaal 12 keer per jaar plaatsvindt. Een overschrijding van 1 tot 2 dB is voor dergelijke incidentele situaties is aanvaardbaar.

Snelweg gerelateerde bedrijvigheid
Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de richtwaarde van 45 dB(A) geldend voor een rustig buitengebied ter plaatse van de woningen niet wordt overschreden. De hoogst optredende geluidsbelasting bedraagt 32 dB(A) ter plaatse van de woning Looweg 10A.

Fastfood activiteiten
Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de richtwaarde van 45 dB(A) geldend voor een rustig buitengebied ter plaatse van 2 woningen wordt overschreden. De hoogst optredende geluidsbelasting bedraagt 50 dB(A) ter plaatse van de woning Looweg 7. De grenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde, zowel geldend voor een gemengd gebied als voor het Activiteitenbesluit milieubeheer, wordt niet overschreden.

In deze situatie kan de overschrijding van 1 tot 5 dB ter plaatse van de woningen Looweg 7 en 10A als aanvaardbaar aangemerkt worden gelet op de verhoogde milieubelasting voor geluid vanwege het wegverkeer van de A50, Rondweg en de Looweg. Bovendien wordt voldaan aan de grenswaarde uit het Activiteitenbesluit.

Parkeervoorziening
Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de richtwaarde van 45 dB(A) geldend voor een rustig buitengebied ter plaatse van de woning Looweg 7 met 4 dB wordt overschreden. De avond- en nachtperiode zijn hierbij bepalend voor de beoordeling. Ter plaatse van de overige woningen wordt voldaan aan de richtwaarde. Dit geldt ook voor de dagperiode bij de woning Looweg 7.
De grenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde, zowel geldend voor een gemengd gebied als voor het Activiteitenbesluit milieubeheer, wordt niet overschreden.

In deze situatie kan de overschrijding van 4 dB ter plaatse van de woning Looweg 7 als aanvaardbaar worden aangemerkt gelet op de verhoogde milieubelasting voor geluid vanwege het wegverkeer van de A50, Rondweg en de Looweg en het nabijgelegen Hotel Van de Valk en ziekenhuis. Bovendien wordt voldaan aan de grenswaarde uit het Activiteitenbesluit.

Resultaten maximaal geluidniveau
Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de richtwaarde van 65 dB(A) etmaalwaarde geldend voor een rustig buitengebied in de dagperiode bij geen van de woningen wordt overschreden. Voor de avondperiode is sprake van een overschrijding van 4 dB ter plaatse van de woning Looweg 10A en voor de nachtperiode van een overschrijding van 2 , 6 en 7 dB bij de woningen Handwijzerstraat 9, Looweg 10A en 7.

Indien de rekenresultaten worden getoetst aan de grenswaarde van 70 dB(A) etmaalwaarde van het Activiteitenbesluit milieubeheer en een gemengd gebied en er vanuit gaande dat de bevoorrading van het tankstation in de nachtperiode als een incidentele bedrijfssituatie wordt aangemerkt, dan kan worden gesteld dat voldaan wordt aan deze grenswaarde.

In deze situatie wordt de overschrijding van de richtwaarde voor een rustig buitengebied aanvaardbaar geacht op basis van de volgende argumenten:
- De overschrijding van de richtwaarde wordt bepaald door de bevoorrading van het tankstation in de nachtperiode. Deze bevoorrading kan als incidenteel worden aangemerkt, waardoor deze tijdelijke overschrijding acceptabel is. Bovendien is de duur van de overschrijding beperkt.
- De piekbron voor de bedrijfsbestemming is gemodelleerd aan de noordzijde van het perceel. Deze modellering kan als worstcase worden aangemerkt gelet op het feit dat de ontsluiting van de locatie aan de zijde van de parkeervoorziening plaatsvindt en aan deze zijde de laad/loshandelingen plaatsvinden. Daarnaast zal toekomstige bebouwing zorg dragen voor de nodige afscherming.
- De frequent voorkomende piekgeluiden bestaan uit het dichtslaan van autoportieren ter plaatse van het tankstation en de parkeervoorziening. Het maximaal geluidniveau ter plaatse van de woningen bedraagt ten hoogste 58 dB(A) in de nachtperiode. Dit maximaal geluidniveau past binnen de bandbreedte van de richtwaarde geldende voor een gemengd gebied en de grenswaarde van het Activiteitenbesluit milieubeheer, waardoor deze belasting ter plaatse acceptabel wordt geacht.
- Ter plaatse van de woningen is sprake van een verhoogde milieubelasting voor geluid vanwege het wegverkeer van de A50, Rondweg, Looweg en de aanwezigheid van Hotel Van der Valk en een ziekenhuis, waardoor het acceptabel is om aansluiting te zoeken bij de normen uit het Activiteitenbesluit.

Cumulatie
Voor de autonome situatie en de toekomstige situatie heeft een toetsing plaatsgevonden aan de milieukwaliteitsmaat MKM L_{den} en er is een vergelijking gemaakt. Het multizorgcentrum is nog niet gerealiseerd. De procedure voor de realisatie van het multizorgcentrum loopt parallel aan de procedure voor het foodcourt. Aangezien met vrij grote zekerheid kan worden aangenomen dat het multizorgcentrum in 2026 is gerealiseerd, is ervoor gekozen de geluidbelasting hiervan in de beoordeling van het woon- en leefklimaat mee te nemen.

Uit de rekenresultaten blijkt dat voor de woningen Looweg 7 en 10A, alsmede voor Handwijzerstraat 11, in de toekomstige situatie sprake is van een 'matig' woon- en leefklimaat.
Voor de woning Handwijzerstraat 11 is in de autonome situatie reeds sprake van een matig woon- en leefklimaat, voor de woningen Looweg 7 en 10A is in de autonome situatie sprake

van een redelijk tot goed woon- en leefklimaat. Verder blijkt dat de classificatie van de woning Handwijzerstraat 9 wijzigt van goed naar redelijk. De overige classificaties blijven gelijk. Deze classificaties zijn in principe goed te verklaren vanuit de ligging nabij twee belangrijke hoofdontsluitingen; A50 en Rondweg. Voor deze plek is een dergelijke geluidbelasting acceptabel, zeker omdat aan de individuele wettelijke kaders wordt voldaan.

Aangezien de classificatie van de milieukwaliteitsmaat van een aantal woningen slechter is geworden, heeft de gemeente de toepasbaarheid van geluidreducerende maatregelen laten onderzoeken, teneinde de geluidstoename te beperken. Hierbij is uitgegaan van de standaard volgorde van bron – overdracht – ontvanger. De gemeente wenst bij voorkeur maatregelen te treffen aan de bron en in het overdrachtsgebied. Het treffen van gevelmaatregelen is in principe niet wenselijk.

Bronmaatregelen
Voor bronmaatregelen kan theoretisch gedacht worden aan snelheidsverlaging en/of de toepassing van een stil type wegdek. In de huidige situatie bedraagt de maximum snelheid op de Looweg en de Rondweg 50 km/uur. Het verlagen van de snelheid naar 30 km/uur geeft een reductie van circa 2 dB ter plaatse van de woningen Looweg 7 en 10A, maar is gelet op de functie van de weg niet realistisch. Het toepassen van asfalttype dunne deklagen B op de Looweg behoort tot de reële mogelijkheden en is nader onderzocht. Daarnaast is de gemeente Uden voornemens om in de toekomst Microville op de volledige Rondweg aan te brengen (een deel is reeds Microville). Ook deze 'maatregel' is meegenomen in de akoestische berekening.

Overdrachtsmaatregelen
Tussen het nieuwe tracé van de Looweg en het plangebied is, in overleg met omwonenden, een scherm in de plannen meegenomen en daarmee ook in de berekeningen. In de berekeningen is uitgegaan van een geluidwerende voorziening van minimaal 1.80 meter hoog.

Overige maatregelen
Zoals eerder aangegeven vind het lossen van de tankwagen gedurende nachtperiode maximaal 12 keer per jaar plaats. Deze formeel incidentele situatie is tot dusver in de representatieve bedrijfssituatie meegenomen. Het effect hiervan is onderzocht.

De volgende tabel geeft een overzicht van de MKM L_{den} zonder maatregelen, de MKM L_{den} na toepassing van dunne deklagen op de Looweg en Microville op de Rondweg en de MKM L_{den} na toepassing van dunne deklagen op de Looweg en Microville op de Rondweg en zonder de tankwagen gedurende de nachtperiode.

Naam	Omschrijving	H	toekomst 3 + 5		Maatregel dunne deklagen en microville		Aanvullend excl. tankwagen nacht		Autonoom 1+2
			MKM L_{den}	Classif.	MKM L_{den}	Classif.	MKM L_{den}	Classif.	Classif.
201_A	Looweg 7 oost	1,5	53,5	Redelijk	52,7	Redelijk	52,1	Redelijk	Redelijk
201_B	Looweg 7 oost	5,0	55,9	Matig	55,2	Matig	54,5	Redelijk	Redelijk
202_A	Looweg 7 zuid	1,5	54,2	Redelijk	53,2	Redelijk	53,1	Redelijk	Redelijk
202_B	Looweg 7 zuid	5,0	58,5	Matig	57,6	Matig	57,5	Matig	Matig
203_A	Handwijzerstr 9 oost	1,5	49,4	Redelijk	48,7	Goed	48,2	Goed	Goed
203_B	Handwijzerstr 9 oost	5,0	52,2	Redelijk	51,5	Redelijk	50,8	Redelijk	Redelijk
204_A	Handwijzerstr 9 zuid	1,5	51,5	Redelijk	50,7	Redelijk	50,5	Redelijk	Redelijk
204_B	Handwijzerstr 9 zuid	5,0	53,7	Redelijk	53,2	Redelijk	53,1	Redelijk	Redelijk

Naam	Omschrijving	H	toekomst 3 + 5		Maatregel dunne deklagen en microville		Aanvullend excl. tankwagen nacht		Autonoom 1+2
205_A	Handwijzerstr 11 noord	1,5	45,1	Goed	44,0	Goed	43,8	Goed	Goed
205_B	Handwijzerstr 11 noord	5,0	47,3	Goed	46,3	Goed	46,1	Goed	Goed
206_A	Handwijzerstr 11 zuid	1,5	54,1	Redelijk	53,1	Redelijk	53,0	Redelijk	Redelijk
206_B	Handwijzerstr 11 zuid	5,0	55,9	Matig	55,3	Matig	55,3	Matig	Matig
207_A	Looweg 10A	1,5	55,2	Matig	52,9	Redelijk	52,4	Redelijk	Goed
207_B	Looweg 10A	5,0	56,3	Matig	54,8	Redelijk	53,8	Redelijk	Redelijk

Uit de tabel blijkt dat na toepassing de genoemde maatregelen nog bij 2 woningen sprake is van een 'matig' woon- en leefklimaat. Bij beide woningen is ook in de autonome situatie sprake van een 'matig' woon- en leefklimaat. Ook bij de andere woningen blijft de classificatie van de milieukwaliteitsmaat, na realisatie van het foodcourt, behouden. Op basis hiervan kan gesteld worden dat er sprake is van een acceptabele geluidbelasting op de betreffende gevels.

Conclusie

Uit het onderzoek blijkt dat ter plaatse van de nabij gelegen woningen sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat en dat de ruimtelijke ontwikkeling geen onnodige negatieve effecten heeft op het akoestisch klimaat voor de nabij gelegen milieugevoelige functies. Door het treffen van de volgende maatregelen wordt het akoestisch klimaat nog verder verbeterd:

- beperken bevoorrading in de nachtperiode;
- realiseren van een geluidwerende voorziening aan de noordzijde van het plangebied;
- realiseren van stil asfalt (dunne deklagen B) op de Looweg.

Deze maatregelen zijn als voorwaarden opgenomen in de bestemmingsplanregels. Ook het uitvoeren van Microville op de volledige Rondweg is een maatregel die bijdraagt aan de verbetering van het akoestisch klimaat. Deze maatregel is deels al uitgevoerd en staat deels op de begroting.

5.6.3 Verwijzingsmast

In het plangebied is ruimte voor één verwijzingsmast met een maximale hoogte van 40 meter. Volgens de VNG-brochure is een dergelijk bouwwerk niet aan te merken als hinderlijke activiteit. Echter, de praktijk wijst uit dat zorgvuldig om gegaan dient te worden met de lichtuitstraling, afkomstig van de verwijzingsmast. De Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde (NSVV) heeft een richtlijn betreffende lichthinder. Bij ruimtelijke procedures wordt het algemeen geaccepteerd om aan te sluiten bij de normen. Uit jurisprudentie blijkt immers dat, indien wordt voldaan aan de NSVV-richtlijn, het plaatsen van een verlichtingsinstallatie niet stuit op milieuhygienische belemmeringen.

In de richtlijnen worden een aantal grenswaarden voor de verlichting gesteld. Dat betekent dat deze waardes de maximale waarden zijn waaraan een lichtinstallatie moet voldoen op de plek van de gehinderde. Deze grenswaarden zijn afgeleid van Europese normen

De grenswaarden hangen af van de plaats en omgeving waar de verlichting geplaatst is. De omgeving is in een stad veel meer verlicht waardoor de genoemde waarden daar hoger zijn dan in een natuurgebied waar de omgeving donker is. Er worden vier soorten gebieden onderscheiden:

- E1: natuurgebieden
- E2: buitenstedelijk en landelijke woongebieden

- E3: woongebieden
- E4: stedelijke centra

Wat de tijd betreft verschillen de waarden voor de avond van zonsondergang tot aan 23 uur en de nacht na 23 uur tot zonsopgang. De precieze tijd kan verschillen. De waarden zijn 's nachts lager dan in de avond.

Er wordt in de uitgaven over verschillende lichtparameters gesproken waarvan de twee belangrijksten zijn: verlichtingssterkte E (uitgedrukt in lux) en lichtsterkte I (uitgedrukt in candela). De eerste wordt gemeten met een lux-meter die alle licht meet op een oppervlakte van alle lichtbronnen samen die op dat vlak schijnen. Dat vlak kan een raam zijn van een huis of het gezicht van een weggebruiker. Lichtsterkte wordt gemeten met een luminantiemeter en geeft aan hoeveel licht vanuit een bepaalde bron op het raam of gezicht valt. Dat zegt iets over de mate van verblinding door de lichtbron.

In voorliggend bestemmingsplan is in een voorwaardelijke verplichting bepaald dat bij de oprichting van de verwijzingsmast voldaan dient te worden aan de NSVV-richtlijn voor reclameverlichting. Hiermee zijn de belangen van omliggende woningen in voldoende mate geborgd.

5.7 Geurhinder

5.7.1 Wet geurhinder en veehouderij

De Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) vormt voor de beoordeling van aanvragen om vergunning in het kader van de Wet milieubeheer het toetsingskader voor de geurhinder vanuit veehouderijen. De Wgv stelt normen aan de geurbelasting van veehouderijen op geurgevoelige objecten en stelt minimale afstanden vast van veehouderijen tot geurgevoelige objecten.

Om te beoordelen of sprake is van een goed woon- en verblijfklimaat wordt bij een ruimtelijke ordeningstoets voor de omgekeerde werking eveneens de Wet geurhinder en veehouderij toegepast. De geurbelasting is afkomstig van dieren waarvoor in de Regeling geurhinder en veehouderij (Rgv) een omrekeningsfactor is vastgesteld (bijvoorbeeld varkens, vleesvee, pluimvee, schapen en geiten). De geurbelasting wordt uitgedrukt in odour units per kubieke meter lucht (ou_E/m^3). De maximaal toegestane geurbelasting van veehouderijen op geurgevoelige objecten is afhankelijk van de ligging (concentratiegebied of niet-concentratiegebieden en binnen of buiten de bebouwde kom).

Naast geurnormen houdt de Wgv ook rekening met (vaste) afstanden van veehouderijen tot geurgevoelige objecten. Bij deze afstanden gaat het om dieren waarvoor in de Rgv geen omrekeningsfactoren zijn vastgesteld (bijvoorbeeld melkrundvee en paarden). De minimaal aan te houden afstand bedraagt 50 meter tot een geurgevoelig object buiten de bebouwde kom en 100 meter tot een geurgevoelig object binnen de bebouwde kom. Deze afstanden gelden ongeacht het aantal dieren dat er gehouden wordt. De te toetsen afstand wordt gemeten tussen de buitenzijde van een geurgevoelig object en het dichtstbijzijnde emissiepunt.

5.7.2 Verordening ruimte 2014

Om de transitie naar zorgvuldige veehouderij in gang te zetten, hebben Provinciale Staten in maart 2013 besloten dat zij dit proces willen ondersteunen met regels in de verordening.

In de Verordening ruimte heeft de provincie Noord-Brabant derhalve expliciet aandacht besteed aan de geurbelasting in gebieden. Zo zijn in de Verordening ruimte normen voor geur en fijn stof op gebiedsniveau opgenomen. De geurnormen zijn opgenomen om ervoor te zorgen dat er op gebiedsniveau, geen nieuwe overbelastingen voor geurhinder ontstaan en om bij te dragen aan een afname van de belasting waar deze cumulatief te hoog is.

Formeel gelden de normen derhalve voor de uitbreiding of nieuwvestiging van veehouderijen in het buitengebied. De opgenomen normen geven echter ook houvast voor de beoordeling van het woon- en leefklimaat ter plaatse van geurgevoelige objecten. Voor de ontwikkeling van geurgevoelige objecten gelden de normen derhalve niet als eis, maar ze kunnen wel in de beschouwing worden betrokken.
De norm voor de cumulatieve geurhinder (achtergrondbelasting) op geurgevoelige objecten die is opgenomen in de Verordening ruimte bedraagt:

- 12 % in de bebouwde kom;
- 20% in het buitengebied.

In de Handreiking Geurhinder en Veehouderij is een tabel opgenomen, waaruit valt op te maken welke achtergrondbelastingen horen bij de genoemde percentage. Een uitsnede van deze tabel is hierna weergegeven.

Tabel A. Relatie tussen de Achtergrondbelasting en de Geurhinder

Achtergrondbelasting	Geurhinder	
[ou_E/m^3 als 98-percentiel]	*Concentratiegebied*	*Niet-concentratiegebied*
1	2%	4%
1	2%	4%
1	2%	4%
1	2%	4%
1	2%	4%
1,5	3%	5%
2	4%	6%
3	5%	9%
4	6%	11%
5	7%	12%
6	8%	14%
7	10%	16%
8	10%	17%
9	11%	19%
10	12%	20%
12	14%	23%
14	16%	25%
16	17%	27%
18	19%	29%
20	20%	31%

Tabel B. Relatie tussen de Voorgrondbelasting en de Geurhinder

Voorgrondbelasting	Geurhinder	
[ou_E/m^3 als 98-percentiel]	*Concentratiegebied*	*Niet-concentratiegebied*
1	4%	7%
1	4%	7%
1	4%	7%
1	4%	7%
1	4%	7%
1,5	5%	9%
2	6%	11%
3	8%	15%
4	11%	19%
5	12%	21%
6	14%	24%
7	16%	26%
8	17%	29%
9	19%	31%
10	20%	33%
12	23%	36%
14	25%	39%
16	27%	42%
18	29%	44%
20	31%	46%

De gemeente Uden maakt onderdeel uit van een concentratiegebied, waardoor de omcirkelde normen in voorliggend geval van toepassing zijn. In de Verordening ruimte heeft de provincie Noord-Brabant het plangebied aangemerkt als zijnde 'Gemengd agrarisch gebied'.

5.7.3 Gemeentelijk geurbeleid

Iedere gemeente heeft de mogelijkheid om eigen geurbeleid op te stellen. De gemeente Uden heeft van deze mogelijkheid gebruik gemaakt door in 2008 een eigen geurvisie op te stellen. Voor het plangebied is een afwijkende norm van 8 Ou_E/m^3 (voorgrondbelasting) vastgesteld.

De raad heeft daarnaast bekend gemaakt dat in de vergadering van 17 december 2015 de ontwerp geurverordening en ontwerp geurgebiedsvisie en de beleidsregel geur en ruimtelijke plannen gemeente Uden zijn vastgesteld en deze voor inspraak zijn vrijgegeven.
Op basis van het huidige of gewenste beeld van een gebied is de gemeente ingedeeld. Per gebied is een passende geurnorm gezocht.

De onderzochte normstelling is gedifferentieerd voor de volgende gebieden: de woonkernen, het overgangsgebied (met gebiedbeperking veehouderij, bedrijventerrein Loopkant Liessent, bebouwingsconcentraties), het buitengebied en het agrarisch concentratiegebied. Per gebied zijn de volgende ijkpunten voor de achtergrondbelasting gehanteerd voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat:

- voor de woonkernen een maximaal hinderpercentage van 12%. Dit komt overeen met een maximale achtergrond geurbelasting van 10 odour units (ou_E/m^3);
- voor het buitengebied een maximaal hinderpercentage van 20%. Dit komt overeen met een maximale achtergrond geurbelasting van 20 odour units (ou_E/m^3). Deze is hoger dan in de kernen omdat verondersteld wordt van geurhinder het buitengebied meer wordt geaccepteerd;
- voor het overgangsgebied een maximaal hinderpercentage van 16%. Dit komt overeen met een maximale achtergrond geurbelasting van 14 odour units (ou_E/m^3). In dit gebied wordt een hogere acceptatie van geur verwacht dan in een woonkern, maar minder dan in het buitengebied.

Om de achtergrond geurbelasting in verband te brengen met de kwaliteit van het woon- en leefklimaat is voor de geursituatie per gebied een onderverdeling gemaakt in de volgende categorieën:

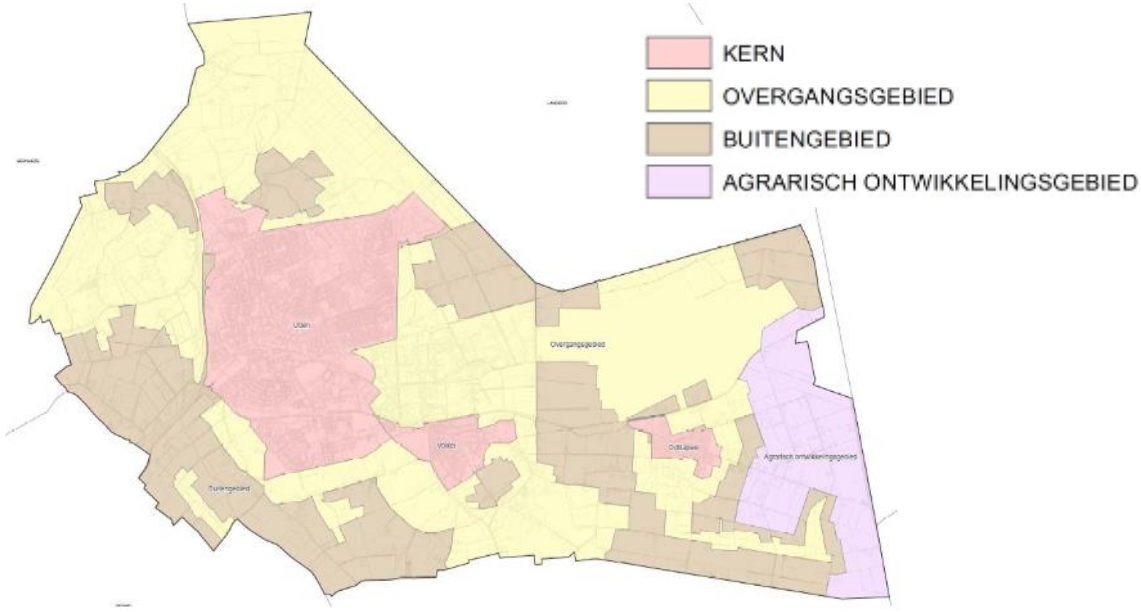
- optimaal: het woon- en leefklimaat is, rekening houdend met de recentste inzichten van de GGD, optimaal;
- goed: het woon- en leefklimaat is gezien de functie passend;
- afweegbaar: het woon- en leefklimaat is gezien de functie niet optimaal en verdient daarom aandacht. De geurbelasting ligt net onder de grenswaarde waarbij sprake is van een knelpunt. De geursituatie wordt hier als redelijk beschouwd;
- niet aanvaardbaar: het woon- en leefklimaat is gezien de functie niet aanvaardbaar, het betreft waarden voor de achtergrondbelasting die hoger zijn dan de hiervoor aangehaalde ijkpunten.

Gebied	**Achtergrondbelasting in odour units (ou_E/m^3)**			
	Optimaal	*Goed*	*Afweegbaar*	*Niet aanvaardbaar*
Woongebieden	0 – 4,7	4,7 – 6	6 – 10	>10
Overgangsgebied	0 – 8,0	8,0 – 10	10 - 14	>14
Buitengebied en agrarisch concentratiegebied	0 – 10,3	10,3 - 14	14 - 20	>20

Op basis van de resultaten zijn de volgende geurnormen (voorgrondbelasting) in de verordening opgenomen:

- 3 ou_E/m^3 in de bebouwde kommen van Uden en Volkel;
- 2 ou_E/m^3 in de bebouwde kom van Odiliapeel;
- 8 ou_E/m^3 in het overgangsgebied;
- 10 ou_E/m^3 in het buitengebied;
- 10 ou_E/m^3 in het agrarisch ontwikkelingsgebied.

Het plangebied behoort tot de 'kern Uden'. Dit is gevisualiseerd op de volgende afbeelding.



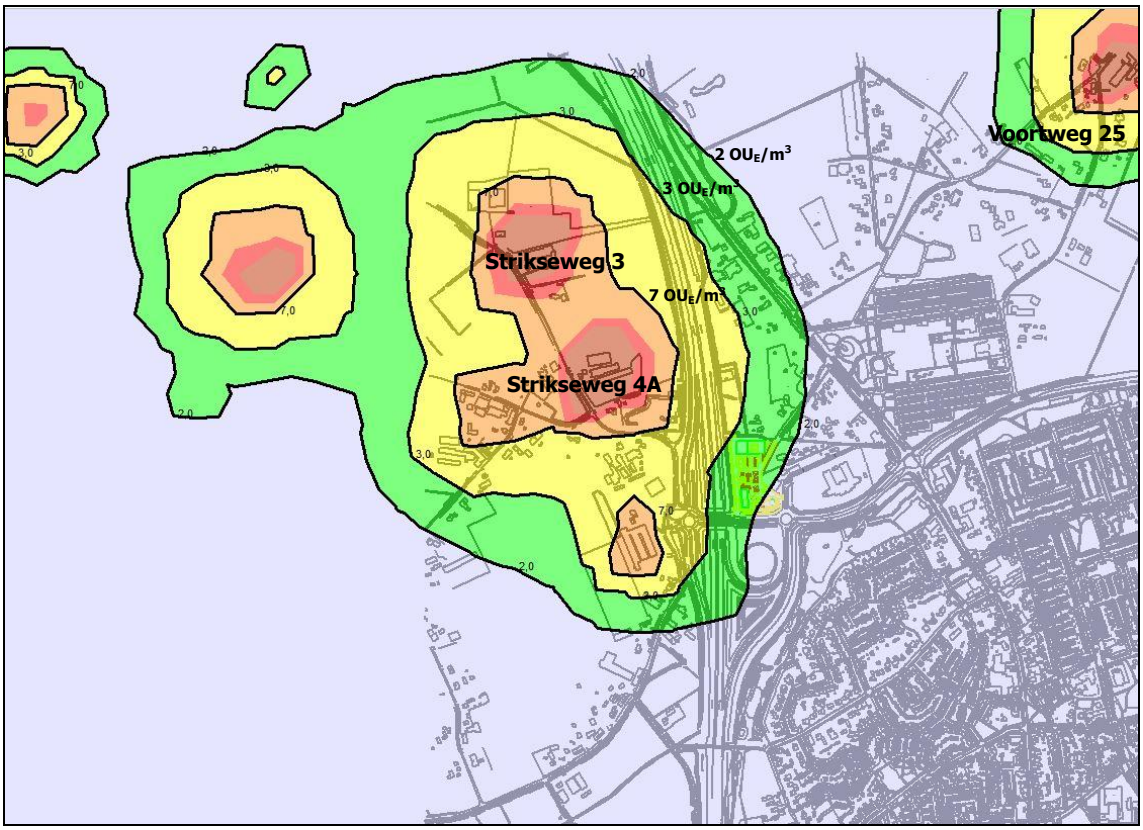
Vaste afstanden

In onderstaande tabel zijn de vaste afstanden voor melkvee opgenomen (binnen bebouwde kom). Voor de overige diercategorieën waarvoor een vaste afstand geldt (nertsen, paarden, overige landbouwhuisdieren) wordt de wettelijke vaste afstand aangehouden.

Aantal dieren	Traditioneel	50% emmissiearm	100% emmissiearm
0-200	100 meter	100 meter	100 meter
201-300	280 meter	215 meter	150 meter
301-400	360 meter	280 meter	200 meter
401-500	430 meter	335 meter	240 meter
>501	500 meter	390 meter	275 meter

5.7.4 Onderzoek

De functies die mogelijk worden gemaakt in het plangebied zijn geurgevoelig objecten als bedoeld in de Wet geurhinder en veehouderij. Voor de beoordeling van de voorgrondbelasting wordt aangesloten bij de norm van 3 Ou_E/m^3, conform de meest recente geurverordening van de gemeente Uden. Voor de achtergrondbelasting wordt getoetst aan het gemeentelijke geurbeleid. De provinciale normen hebben slechts een indicatief karakter en gelden formeel alleen voor uitbreidingen bij veehouderijen. Op basis van de veehouderijenkaart uit Web-bvb is de achtergrondbelasting berekend ter plaatse van het plangebied. Dit geeft de volgende resultaten.

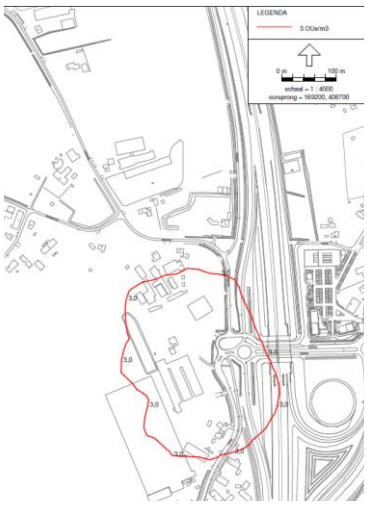


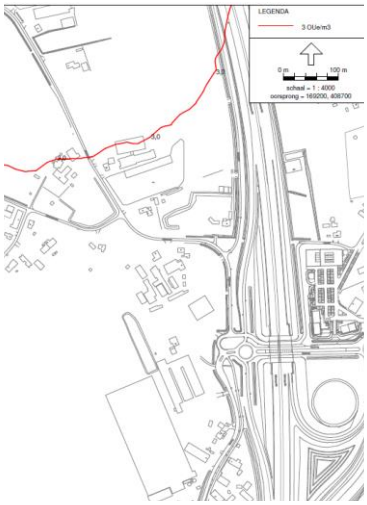
De achtergrondbelasting bedraagt in het plangebied minder dan 3 O_{UE}/m^3 . Op basis van het gemeentelijke geurbeleid is in de huidige situatie ter plaatse sprake van een 'optimaal' woon- en leefklimaat. Uit gemeentelijke gegevens blijkt bovendien dat de veehouderijen aan de Voortweg 25 en de Strikseweg 3 hebben aangegeven aan de stoppersregeling mee te doen. Dit houdt in dat het bedrijf op termijn zal verdwijnen (uiterlijk 1 januari 2020). Ook voor de veehouderij aan de Strikseweg 4A geldt dat deze in de toekomst kleiner zal worden. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat het woon- en leefklimaat in de toekomst zelfs verder zal verbeteren.De voorgrondbelasting is in dit geval niet specifiek berekend. Uit de berekende achtergrondbelastingen blijkt immers dat deze belasting minder bedraagt dan 3 O_{UE}/m^3. Deze waarde is afkomstig van alle veehouderijen tezamen. Een individueel bedrijf leidt derhalve nooit tot een voorgrondbelasting van meer dan 3 O_{UE}/m^3, waardoor voldaan wordt aan de eisen die zijn opgenomen in de gemeentelijke geurverordening.

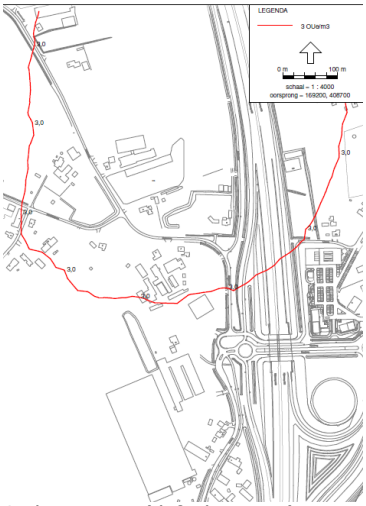
Daarnaast zijn ook de 'vaste afstandsbedrijven', in de omgeving beoordeeld. Binnen een straal van 500 meter, van het plangebied, zijn echter geen vaste afstandsbedrijven aanwezig, waardoor er geen belemmeringen zijn vanuit het aspect geurhinder.

In de Gebruikshandleiding V-Stacks gebied van 26 april 2010 is in hoofdstuk 6 'Omgekeerde werking' aangegeven hoe deze toets moet worden uitgevoerd. De handleiding geeft een verdere invulling en toelichting hoe moet worden omgegaan met de omgekeerde werking. Verder biedt deze handleiding de mogelijkheid om in een overbelaste situatie de feitelijke situatie te hanteren. In hoofdstuk 6 van de Gebruikshandleiding staat aangegeven hoe een agrarische inrichting in het berekeningsprogramma moet worden ingevoerd om de geurcontour te bepalen.

Hierbij wordt uitgegaan van alle hoekpunten van het bouwblok en van het 'worstcase scenario'. Dit 'worstcase scenario' voor een agrarische inrichting met dieren die om te rekenen zijn naar odour units per seconde (ou_E/s) wordt de defaultcontour van de inrichting genoemd. Een goed beeld ontstaat als de berekening van de defaultcontour wordt gemaakt waarbij als schoorsteenhoogte 5,00 meter, als gebouwhoogte 6 meter, als diameter van het emissiepunt 0,5 meter en als uittreedsnelheid 4,00 meter per seconde wordt gebruikt. Met deze standaard gegevens is de defaultcontour bepaald. Als bedrijven nog niet door een ander geurgevoelig object in zijn ontwikkelingsmogelijkheden wordt beperkt, schrijft de handreiking bij de Wgv voor dat de defaultcontour moet worden gerespecteerd.


Looweg 10 (defaultcontour)


Strikseweg 3 (defaultcontour)


Strikseweg 4A (defaultcontour)

Uit de berekening, voor de 3 dichtstbijzijnde veehouderijen, blijkt dat er geen default contouren over het plangebied lopen. Hierdoor worden omliggende bedrijven niet onevenredig beperkt in haar bedrijfsvoering.

Conclusie
De provinciale richtlijn van 20 Ou_E/m^3 wordt niet overschreden. Daarnaast wordt voldaan aan de wettelijke kaders van de Wet geurhinder en veehouderijen (Wvg) en de gemeentelijke geurverordening. Op basis van voorgaande kan worden geconcludeerd dat het aspect 'geurhinder' geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkelingen.

5.8 Externe veiligheid

5.8.1 Beleidskader

Rijksbeleid
Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op bedrijven, buisleidingen of transportroutes. Op deze categorieën is verschillende wet- en regelgeving van toepassing. Het huidige beleid voor inrichtingen (bedrijven) is afkomstig uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), welke op 27 oktober 2004 van kracht is geworden. Voor buisleidingen geldt het Besluit buisleidingen externe veiligheid (Bevb) van 1 januari 2011. Het externe veiligheidsbeleid voor transport van gevaarlijke stoffen staat in het Besluit externe veiligheid transportroutes.

In het kader van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gelezen in samenhang met de regels omtrent externe veiligheid moet worden onderzocht of er sprake is van aanwezigheid van risicobronnen in de nabijheid van de locatie waarop het Wro besluit betrekking heeft en dienen plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR), en de eventuele toename hiervan, bepaald te worden. Binnen het beleidskader voor externe veiligheid staan deze twee kernbegrippen centraal. Hoewel beide begrippen onderlinge samenhang vertonen zijn er belangrijke verschillen. Het plaatsgebonden risico vormt een wettelijke norm voor bestaande en nieuwe situaties. Dit is met een risicocontour ruimtelijk weer te geven. Het groepsrisico is niet in ruimtelijke contouren te vertalen, maar wordt weergegeven in een grafiek.

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans per jaar op overlijden van een onbeschermd individu op een bepaalde locatie naar aanleiding van een incident met gevaarlijke stoffen. Voor het PR zijn getalsnormen vastgesteld. Voor nieuwe situaties is de maximale toelaatbare overlijdenskans van een persoon 10^{-6} /jaar (1 op een miljoen). Dit betekent dat bij nieuwe situaties de grenswaarde wordt overschreden als woningen of andere kwetsbare objecten zich tussen de 10^{-6} risicocontour en de inrichting of transportroute bevinden.

Het groepsrisico (GR) is de cumulatieve kans per jaar dat tenminste een aantal mensen het slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het GR is niet ruimtelijk weer te geven met contouren maar wordt uitgedrukt in een grafiek waarin het aantal slachtoffers wordt uitgezet tegen de cumulatieve kans dat een dergelijke groep slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen: de fN- curve. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt doorgaans begrensd door de 1% letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald), ofwel door de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden als gevolg van een calamiteit met gevaarlijke stoffen.

<u>Verantwoordingsplicht</u>
Het groepsrisico kent geen vaste norm, maar een oriëntatiewaarde. In de eerdergenoemde wetgeving is de verantwoordingsplicht opgenomen. Daarbij geldt volgens deze circulaire dat bij elke overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of toename van het groepsrisico ten gevolge van de ontwikkeling van het plangebied onder de oriëntatiewaarde verantwoording moet worden afgelegd door het bevoegd gezag.

De verantwoording van het groepsrisico houdt in dat, naast de rekenkundige hoogte van het GR, tevens rekening dient te worden gehouden met een aantal kwalitatieve aspecten. Hiertoe behoren met name de aspecten 'zelfredzaamheid' en 'bestrijdbaarheid'. Indien van toepassing kan hiermee ook rekening worden gehouden met de kans op gewonden en andere effecten van een eventuele ramp. Bij de verantwoording dient de regionale brandweer om advies gevraagd te worden.

<u>Gemeentelijk beleid</u>
De gemeente Uden heeft op 14 februari 2011 een Beleidsvisie Externe Veiligheid vastgesteld waarin zij aangeeft welke risico's de raad acceptabel vindt en op welke manier zij deze risico's wil beheersen. De gemeente kiest voor een gebiedsgerichte benadering waarbij de veiligheidsambities worden gedifferentieerd naar gebiedstype. Per gebiedstype is gekozen voor een leidende ambitie, zoals "Veilig wonen", "ruimte voor industrie" of een combinatie hiervan. Per gebiedstype is aangegeven hoe de gemeente omgaat met (de verantwoording van) het groepsrisico en de richtwaarde bij het plaatsgebonden risico bij beperkt kwetsbare objecten. Aangegeven is welke aandachtspunten binnen het gebiedstype geïdentificeerd zijn. Daarnaast is aangegeven wat voor maatregelen/acties genomen moeten worden om de geformuleerde ambities te realiseren.

Het plangebied wordt in de toekomst gerekend tot het gebiedstype "Woongebied (inclusief voorzieningen)". Voor het plangebied zijn de volgende aandachtspunten relevant:
- Aan de grenswaarde van het plaatsgebonden risico moet altijd worden voldaan;
- Er mogen geen objecten voor verminderd zelfredzame personen binnen de 100% letaliteitscontouren van risicobronnen en binnen 30 meter vanaf de rand van wegen worden gerealiseerd;
- Overschrijding van de richtwaarde van het plaatsgebonden risico (voor beperkt kwetsbare objecten) is in beginsel niet acceptabel in nieuwe situaties;
- Een overschrijding van de oriëntatiewaarde is toegestaan mits maatregelen verplicht worden gesteld;
- Een toename van het groepsrisico is niet acceptabel tenzij aandacht wordt besteed aan zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Minimale uitgangspunten zijn het betrekken van externe veiligheid bij de start van het proces en een optimaal ontwerp;
- De ontwikkeling van nieuwe Bevi-inrichtingen zijn niet toegestaan.

Omdat het plangebied daarnaast is gelegen binnen het invloedsgebied van transportassen van gevaarlijke stoffen, gelden aanvullend de volgende regels:

- Objecten voor verminderd zelfredzame personen zijn niet toegestaan binnen 100% letaliteitscontouren van buisleidingen;
- Een overschrijding van de oriëntatiewaarde is in beginsel niet acceptabel, tenzij sprake is van:
  - Verantwoording van het groepsrisico plaatsvindt met extra aandacht voor zelfredzaamheid, bestrijdbaarheid etc.
  - Het betrekken van externe veiligheid bij de start van het proces;
  - Een optimaal ontwerp.
- Een toename van het groepsrisico is niet acceptabel tenzij:
  - Verantwoording van het groepsrisico plaatsvindt met extra aandacht voor zelfredzaamheid, bestrijdbaarheid etc.
  - Het betrekken van externe veiligheid bij de start van het proces;
  - Een optimaal ontwerp.

5.8.2 Onderzoek

De nieuwe ruimtelijke ontwikkeling voorziet in de realisatie van een tankstation en een drietal fastfoodrestaurants. De langs de Rondweg gesitueerde fastfoodrestaurants aan de zuidzijde hebben elk een bezoekerscapaciteit van meer dan 50 personen. Op basis hiervan worden deze aangemerkt als een kwetsbaar object. Het meest noordelijk gelegen fastfoodrestaurant wordt aangemerkt als een beperkt kwetsbaar object. Dit geldt ook voor het tankstation met wasvoorziening.

In de directe omgeving van het plangebied komen meerdere risicobronnen voor. Het gaat om:
- Een propaantank aan de Looweg 10;
- Een LPG-tankstation aan de Bitswijk 4;
- Het transport van gevaarlijke stoffen over de A50 en de Rondweg.

Het te realiseren tankstation betreft geen Bevi-inrichting, omdat enkel brandbare vloeistoffen (benzine, diesel) worden opgeslagen en verkocht. De algemeen gehanteerde effectafstand voor dergelijke tankstations bedraagt maximaal 30 meter. Deze afstand wordt, volgens de huidige tekeningen, gehaald. Hierdoor levert het nieuw te realiseren tankstation geen beperkingen op voor de omgeving.

Propaantank aan de Looweg 10

P. van den Elzen aan de Looweg 10 heeft een bovengrondse propaantank van 18.000 liter (18 m^3). Propaantanks die groter zijn dan 13 m^3 vallen onder de vigeur van het Bevi. Voor een bovengrondse tank en inhoud die kleiner is dan 100 m^3 geldt op basis van de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) een vaste afstand van 25 meter voor de PR 10^{-6} contour. Het invloedsgebied bedraagt 150 meter. Het plangebied is op ten minste 250 meter afstand gelegen. Derhalve gelden er geen belemmeringen ten aanzien van deze risicobron.

LPG-tankstation aan de Bitswijk 4

Aan de Bitswijk 4 is een LPG-tankstation gelegen. Dit tankstation is gelegen op een afstand van ten minste 400 meter van het plangebied. De jaardoorzet LPG bedraagt circa 420 m^3. Daarmee bedraagt de PR 10^{-6} contour van het tankstation 45 meter. Het invloedsgebied bedraagt 150 meter. Beide afstanden reiken niet tot het plangebied. Derhalve heeft dit LPG-tankstation geen consequenties voor de planvorming.

Transport van gevaarlijke stoffen over de A50 en de Rondweg

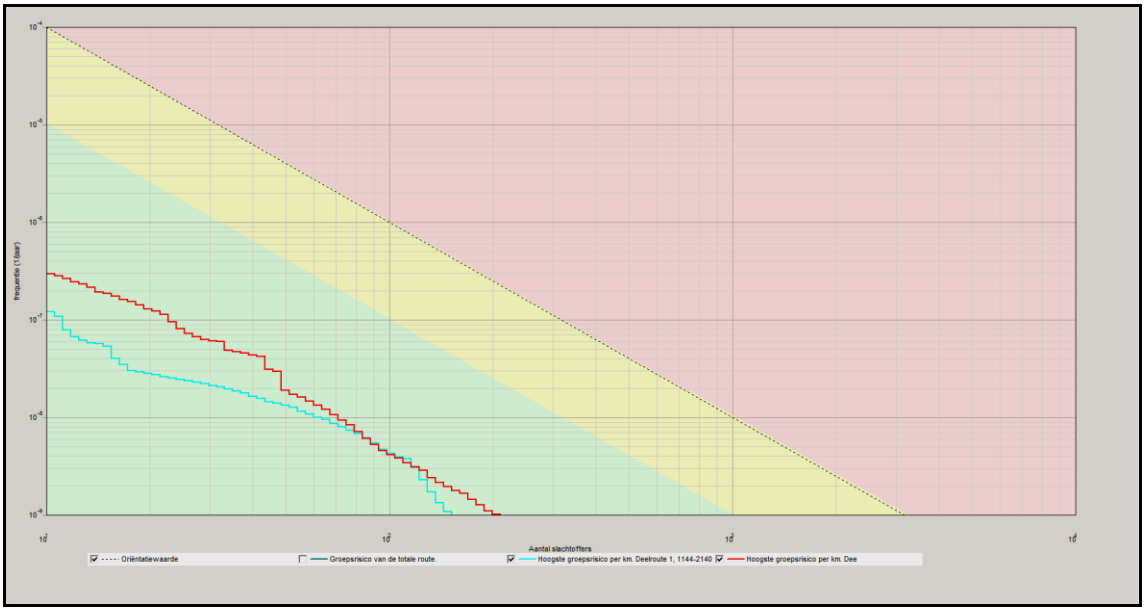
Rijksweg A50

Over de A50 vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Het gaat concreet om de volgende jaarintensiteiten aan gevaarlijke stoffen.

Stofgroep	**Omschrijving**	**Jaarintensiteit**	**Invloedsgebied (m)**
LF1	Brandbare vloeistoffen	1.807	45
LF2	Zeer brandbare vloeistoffen	4.107	45
LT1	Toxische vloeistoffen	33	730
LT2	Zeer toxische vloeistoffen	82	880
GF3	Zeer brandbare gassen	1.500	355
GT4	Zeer toxische gassen	33	> 4.000

De Rijksweg A50 is op circa 30 meter afstand van de grens van het plangebied gelegen. De afstand van de buitenste rijstrook tot (beperkt) kwetsbare objecten in het plangebied bedraagt ruim 40 meter. Daarmee is het plangebied gelegen buiten het plasbrandaandachtsgebied, zoals die is opgenomen in de gemeentelijke beleidsvisie. Vanuit de regeling Basisnet geldt overigens geen plasbrandaandachtsgebied. De afstand van het hart van de A50 tot (beperkt) kwetsbare objecten in het plangebied bedraagt ruim 55 meter. Deze objecten zijn daarmee gelegen binnen het invloedsgebied van alle stofgroepen, met uitzondering van (zeer) brandbare vloeistoffen.

Bijlage 1 van de Regeling basisnet geeft voor de transportroute A50 aan dat er geen sprake is van de aanwezigheid van een PR 10^{-6} contour. Het plaatsgebonden risico geeft dan ook geen beperkingen aan de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling. Omdat het plangebied binnen 200 meter van de A50 is gelegen, dient op basis van het Besluit externe veiligheid transportroutes een verantwoording van het groepsrisico te worden opgesteld, tenzij sprake is van een groepsrisico lager dan 0,1 x de oriëntatiewaarde.



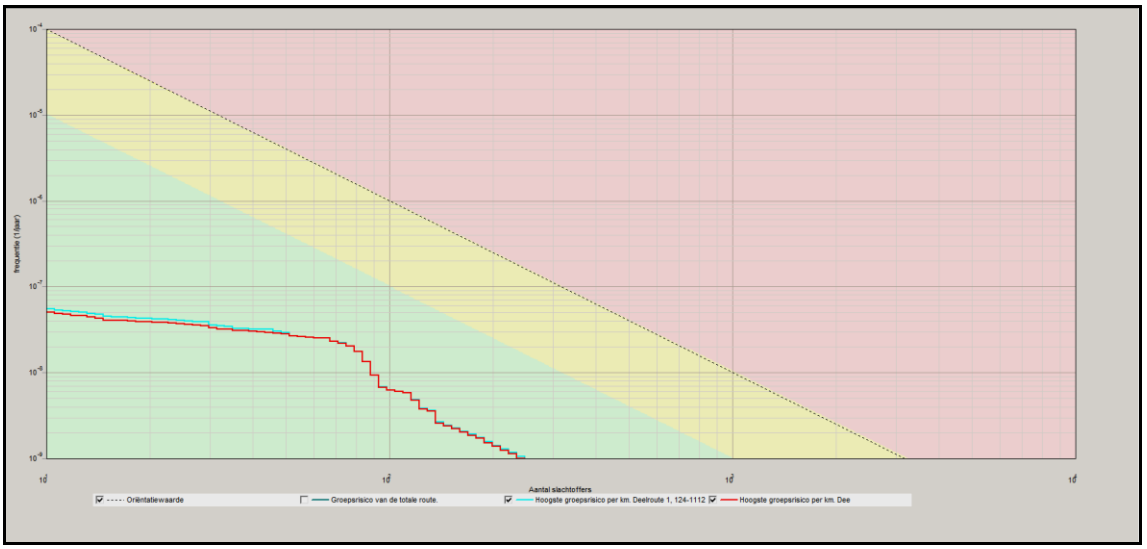
FN-curve met waarde groepsrisico A50 in bestaande (blauwgroen) en nieuwe situatie (rood)

Omdat niet op voorhand uitgesloten kan worden dat het groepsrisico hoger is dan 0,1 x de oriëntatiewaarde, is een QRA (berekening van het groepsrisico) uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn opgenomen in de bijlage bij dit bestemmingsplan. De blauwgroene lijn betreft de FN-curve van de bestaande situatie en de rode lijn van de nieuwe situatie. Uit de vergelijking van beide curves blijkt dat er sprake is van een lichte toename van het groepsrisico.

De oriëntatiewaarde neemt toe van 0,005 naar 0,008. Voor beide scenario's kan gesteld worden dat de oriëntatiewaarde ruim wordt onderschreden en voor beide onder 0,1 maal de oriëntatiewaarde blijft. Daarmee is sprake van een zeer laag groepsrisico.

Op grond van artikel 8 lid 2 van het Bevt is in deze situatie voor de A50 geen verantwoording van de toename van het groepsrisico noodzakelijk. De verantwoording kan dan ook beperkt blijven tot een beschrijving van de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid.

Rondweg
De Rondweg wordt niet genoemd in de Regeling Basisnet, maar is desondanks wel een transportroute als bedoeld in het Besluit externe veiligheid transportroutes. Voor de transportfrequentie is aangesloten bij de gemeentelijke beleidsvisie. In de bijlage van deze beleidsvisie wordt voor de Rondweg uitgegaan van 150 transporten per jaar voor zeer brandbare gassen (GF3). De Rondweg is gelegen op een afstand van circa 30 meter van de grens van het ontwikkelgebied. Voor de Rondweg is een QRA uitgevoerd. Uit de rekenresultaten blijkt dat voor de Rondweg geen sprake is van de aanwezigheid van een PR 10^{-6}.



FN-curve met waarde groepsrisico Rondweg in bestaande (blauwgroen) en nieuwe situatie (rood)

De blauwgroene lijn betreft de FN-curve van de bestaande situatie en de rode lijn van de nieuwe situatie. Uit de vergelijking van beide curven blijkt dat deze nagenoeg volledig over elkaar gelegen zijn. Voor beide scenario's kan gesteld worden dat de oriëntatiewaarde ruim wordt onderschreden en voor de toekomstige situatie gelegen is op 0,013 maal de oriëntatiewaarde.

Voor beide transportroutes is het van belang om vanwege de ligging van het plangebied binnen het invloedsgebied van een transportroute voor het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de ruimtelijke uitwerking van het plan onder andere rekening te houden met de mogelijkheden tot zelfredzaamheid van de personen binnen het plangebied, de inzetbaarheid van de hulpdiensten en de mogelijkheden tot bestrijdbaarheid bij calamiteiten.

5.8.3 Verantwoording groepsrisico

<u>Mogelijke scenario's</u>
Samengevat zijn er diverse risicobronnen waarbij een eventueel incident ook gevolgen heeft voor het plangebied. De volgende scenario's zijn maatgevend voor het plangebied.

- Een explosie met zeer brandbare gassen (BLEVE) op de A50 en Rondweg:
  Door een incident ontstaat een brand waarbij een tankwagen met LPG is betrokken. Vanwege oplopende temperaturen neemt de druk in de tank toe. Binnen circa 20 minuten leidt het vrijkomen en het ontsteken van de inhoud tot overdrukeffecten en een grote vuurbal, een BLEVE. De hittestraling is kort en hevig en kan secundaire branden in de omgeving veroorzaken.
- Een incident met toxische stoffen op de A50:
  Door een incident met een tankwagen met toxische vloeistof scheurt de tankwand. Een groot deel van de toxische vloeistof stroomt in korte tijd uit. De toxische vloeistof vormt een plas. De toxische damp wordt meegevoerd door de wind.

Voor beide scenario's (zowel BLEVE als toxisch scenario) wordt nader ingegaan op de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid in het gebied.

Bestrijdbaarheid

BLEVE

Bestrijding van een dreigende BLEVE vereist een goede bereikbaarheid en veel bluswater bedoeld voor het koelen van de tank. Bij voldoende koeling zal een BLEVE worden voorkomen. Hiervoor wordt (vanwege de snelheid die is geboden) gebruik gemaakt van primaire bluswatervoorzieningen (in het voertuig aanwezige water en brandkranen op het openbaar waterleidingnet).

Noodzakelijk voor het voorkomen van een BLEVE is.

- Tijdige aankomst brandweer;
- Tijdige bereikbaarheid tankwagen;
- Tijdige beschikbaarheid bluswater;
- Inzet waterkanonnen voor tweezijdige koeling tankwagen.

Indien de BLEVE niet voorkomen kan worden, is het relevant dat er voldoende bluswatervoorzieningen zijn en dat het gebied tweezijdig toegankelijk is.

Toxisch scenario

Bronbestrijding is bij een toxische vloeistof mogelijk door de vloeistof af te dekken. Hierdoor wordt de verdamping verminderd. Voor toxische gassen kan alleen aan bronbestrijding worden gedaan indien het om een lekkage gaat. De brandweer kan dan proberen om het gat te dichten. Effectbestrijding is tevens mogelijk door de concentratie te verdunnen, bijvoorbeeld met behulp van een waterscherm. Dit is alleen mogelijk als de brandweer tijdig aanwezig is. Bij een toxisch incident is het belangrijk dat de bestrijding plaatsvindt vanaf bovenwinds gebied (daar waar de wind vandaan komt). Het is daarom belangrijk dat de bron tweezijdig bereikbaar is.

Bij het ineens vrijkomen van de gehele inhoud van de tank, zal deze effectbestrijding lastig te realiseren zijn. De mogelijkheden voor slachtofferreductie worden bepaald op basis van de mogelijkheden om de vergiftiging te behandelen. Slachtofferreductie is ook mogelijk door snelle ontruiming/evacuatie. Het niet of korter blootstellen aan een toxische stof zal het aantal slachtoffers verminderen.

De Veiligheidsregio Brabant-Noord heeft in een advies d.d. 21 december 2015 de bestrijdbaarheid als volgt beoordeeld: "de opkomsttijd voor de brandweer bedraagt circa 11 minuten. Het plangebied is via twee onafhankelijk routes te bereiken. Een oordeel over de bluswatervoorziening kan niet worden gegeven. Indien de bluswatervoorziening in het plangebied conform de eisen van de brandweer wordt ingericht is de conclusie dat de bestrijdbaarheid van incidenten binnen het plangebied goed is."

Het verdient aanbeveling om over de uiteindelijke inrichting van de bluswatervoorziening in en rond het plangebied in overleg te treden met de brandweer.

Zelfredzaamheid

BLEVE

Bij het scenario van een koude BLEVE zal er geen tijd beschikbaar zijn voor zelfredding. Bij een warme BLEVE is er mogelijk beperkte vluchttijd. Gezien deze korte tijd zijn er geen mogelijkheden tot evacuatie. Daarom zullen de personen op eigen kracht het gebied moeten ontvluchten in geval van een incident.

De maatregelen ter bevordering van de zelfredzaamheid zullen daarom in de planologische, organisatorische en bouwkundige sfeer moeten worden gezocht. Maatregelen aan de bron liggen niet binnen het bereik van dit bestemmingsplan.

Het plangebied is gelegen binnen 150 meter van de A50. Personen binnen dit gebied zijn (ook in gebouwen) onvoldoende beschermd tegen de gevolgen van een BLEVE. Voor personen binnen de 150 meter is vluchten dus de gewenste optie. Ontsluitingswegen die leiden in oostelijke richting zijn geschikte vluchtroutes ten aanzien van een incident op de A50. De Rondweg en Handwijzerstraat zijn geschikte vluchtroutes in geval van een incident.

Geadviseerd wordt om bij de bouw van de horecafuncties rekening te houden met de volgende aspecten om de zelfredzaamheid te vergroten:
- Inpandige vluchtwegen van de risicobron africhten;
- Het beperken van gevelopeningen en glas in de achterzijden, die gekeerd zijn naar de A50 of Rondweg;
- Het waar mogelijk situeren van verblijfsruimten aan de risicoluwe zijde van het gebouw;
- Het gebruik van brandwerende materialen;
- Het borgen van bluswatervoorzieningen;
- Risicocommunicatie en voorbereiding, waaronder het hebben van een verzamelplaats.
- Lokaliseer het vulpunt en de opstelplaats van de tankauto op een geïsoleerde locatie, zodat het aanrijdingsrisico wordt beperkt. Voorkom dat uitstromende brandstoffen zich in de richting van de parkeerplaats kunnen verspreiden;
- Het aanleggen of behouden van een greppel of verhoging ten noorden van de Rondweg om een eventuele plasbrand in het plangebied te voorkomen.

Bij het ontwerp is op de volgende onderdelen rekening gehouden met externe veiligheid:
- De gronden die het dichtstbij de risicobron A50 zijn gelegen, worden ingericht ten behoeve van infrastructuur (Nieuwe Looweg) en groenvoorzieningen.
- De hoofdentree, in combinatie met eventuele vluchtroutes, van de horecavoorzieningen is grotendeels gelegen van de risicobron af.
- De westgevel van de horecafuncties is nagenoeg dicht met daarachter secundaire functies. Publieksfuncties zijn zoveel mogelijk aan de oostzijde geprojecteerd.

De Veiligheidsregio Brabant-Noord heeft in het advies aangegeven dat de zelfredzaamheid t.a.v. de nieuwe ontwikkelingen als redelijk tot goed wordt beoordeeld. Het plangebied kan op verschillende manieren ontvlucht worden waarbij vluchtwegen van de risicobron af lopen. Aanwezigen zullen wel geïnstrueerd moeten worden wat te doen bij een incident.

Toxisch scenario
Bij een toxische wolk kunnen mensen komen te overlijden als gevolg van blootstelling aan de toxische stof. Of mensen daadwerkelijk komen te overlijden is afhankelijk van de dosis, die bestaat uit de blootstellingsduur en de concentratie waaraan de persoon is blootgesteld.

Het beste advies bij het vrijkomen van een toxische wolk als gevolg van een incident op de A50 is te schuilen, mits ramen, deuren en ventilatie gesloten kunnen worden (safe-haven-principe). Indien gekozen wordt voor een mechanisch ventilatiesysteem, wordt aanbevolen om dit systeem uit te rusten met de mogelijkheid om deze centraal af te sluiten. Indien dit niet mogelijk is, kan ervoor gekozen worden om te vluchten. Bij een toxische wolk dient gevlucht te worden haaks op de wolk.

Maatregelen die de zelfredzaamheid verder vergroten zijn:
- Wanneer de fastfoodrestaurants zijn voorzien van mechanische ventilatiesystemen, moeten deze installaties eenvoudig af schakelen c.q. af te sluiten zijn.
- Risicocommunicatie om risicobewustzijn te vergroten;
- Het opstellen van een bedrijfsnoodplan en de BHV inrichten, oefenen conform het toxisch scenario.

5.8.4 Conclusie

In de omgeving komen meerdere risicobronnen voor. Het plangebied is gelegen binnen de invloedsgebieden van de A50 en de Rondweg. Geen van de PR 10^{-6} contouren reikt tot het plangebied, waardoor er geen wettelijke belemmeringen gelden voor het plan.

Voor de risicobronnen A50 en Rondweg is een verantwoording van het groepsrisico opgesteld, waarbij voor beide wegen een berekening van het groepsrisico (QRA) heeft plaatsgevonden. De veiligheidsregio is om advies gevraagd. Geconcludeerd wordt dat de bestrijdbaarheid in orde is, wanneer de bluswatervoorziening conform de eisen van de brandweer wordt ingericht. De zelfredzaamheid wordt redelijk tot goed beoordeeld. Aanwezigen zullen wel geïnstrueerd moeten worden wat te doen bij een incident omdat het inschattingsvermogen slecht is.

Daarnaast wordt binnen het plangebied een risicovolle inrichting gerealiseerd, te weten een tankstation zonder LPG. Voor de situering van het vulpunt en tank wordt vanuit een goede ruimtelijke ordening een afstand van 30 meter aangehouden ten opzichte van bestaande (beperkt) kwetsbare objecten in de omgeving.

Het plan is tevens getoetst aan het gemeentelijke beleid. Binnen het plangebied worden geen objecten met verminderd zelfredzame personen toegelaten. Daarnaast wordt de oriëntatiewaarde niet overschreden. Omdat sprake is van een marginale toename van het groepsrisico dient het aspect externe veiligheid wel goed afgewogen te worden in de planvorming en dient de veiligheidsregio om advies te worden gevraagd. In het plan zijn enkele maatregelen genomen die bijdragen aan de externe veiligheid ter plaatse. Daarmee is het plan in lijn met de gemeentelijke beleidsvisie. Het bevoegd gezag dient te verklaren dat het restrisico hier acceptabel is, bij voorkeur in het vaststellingsbesluit van dit bestemmingsplan.

5.9 Luchtkwaliteit

Door de gemeente Uden is in 2007 een 'Rapport luchtkwaliteit' opgesteld. Nagegaan is of er sprake is van overschrijdingen van de wettelijke luchtkwaliteitsnormen in het Besluit luchtkwaliteit 2005 voor onder andere de luchtverontreinigende stoffen: stikstofdioxide (NO_2), koolmonoxide (CO), fijn stof (PM_{10}), en benzeen (C_6H_6). Op enkele plekken binnen de gemeente werden overschrijdingen geconstateerd. Vanwege voortschrijdend bronbeleid van de nationale overheid en de verschoning van het verkeer nemen de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en de achtergrondconcentratie van luchtvervuiling af. Hierdoor treden er in 2015 en 2020 naar verwachting geen overschrijdingen meer op van de wettelijke normen voor luchtkwaliteit.

Daarnaast is de invloed van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit beschouwd. Door AGEL adviseurs is hiertoe een luchtkwaliteitsonderzoek verricht. In het onderzoek is het effect op de luchtkwaliteit inzichtelijk gemaakt. Hierbij zijn de concentraties van de plansituatie vergeleken met de concentraties van de autonome situatie. De volledige rapportage is als bijlage aan dit bestemmingsplan toegevoegd. Hierna worden de belangrijkste conclusies weergegeven.

Op basis van een beschouwing van het wettelijk kader kan het volgende worden geconcludeerd:
- De planontwikkeling valt buiten de in de Regeling NIBM genoemde categorieën van projecten zodat het effect op de luchtkwaliteit in de omgeving van het plan dient te worden getoetst op NIBM, c.q. de wettelijke grenswaarden.
- De jaargemiddelde concentratie zeezout bedraagt voor de gemeente Uden 2 µg/m^3. Het voor zeezout gecorrigeerde aantal overschrijdingsdagen bedraagt voor de provincie Noord-Brabant 2 dagen.
- Voor de onderhavige ontwikkeling is projectsaldering niet van toepassing.
- De ontwikkeling valt niet onder het Besluit gevoelige bestemmingen.
- De ontwikkeling is niet in het NSL opgenomen.

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd voor het onderzoek:
- De verkeersintensiteiten van de Rijksweg A50, de op- en afritten, de Rondweg, de Nistelrodeseweg en de Bitswijk zijn geïmporteerd uit de NSL-monitoringtool. De intensiteiten Looweg en de Handwijzerweg zijn gebaseerd op de door de gemeente aangeleverde informatie op basis van het verkeersmodel 2030. De verkeersgeneratie van het plangebied is gebaseerd op het door AGEL adviseurs uitgevoerde verkeersonderzoek.
- De emissievracht NO_x van de fastfoodrestaurants, het tankstation en de snelweg gerelateerde bedrijvigheid is gebaseerd op door aangeleverde gegevens in combinatie met kentallen.
- De bepaling van de concentraties is uitgevoerd met het programma Geomilieu V3.11 waarin de wettelijke voorgeschreven standaard rekenmethoden met het verspreidingsmodel STACKS+ van DNV GL (voorheen KEMA) is geïmplementeerd.
- Als berekeningsjaar is 2026 gehanteerd.

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat bij geen van de toetspunten de jaargemiddelde concentratie NO_2 meer dan 0,30 µg/m^3 toeneemt. De toename is minder dan 3% van de grenswaarde (1,2 µg/m^3) zodat er sprake is van een NIBM situatie voor NO_2. Uit de berekeningsresultaten blijkt tevens dat bij geen van de toetspunten de jaargemiddelde concentratie PM_{10} meer dan 0,10 µg/m^3 toeneemt. De toename is minder dan 3% van de grenswaarde (1,2 µg/m^3) zodat ook voor PM_{10} sprake is van een NIBM situatie.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de planontwikkeling.

5.10 Hinder militair vliegveld

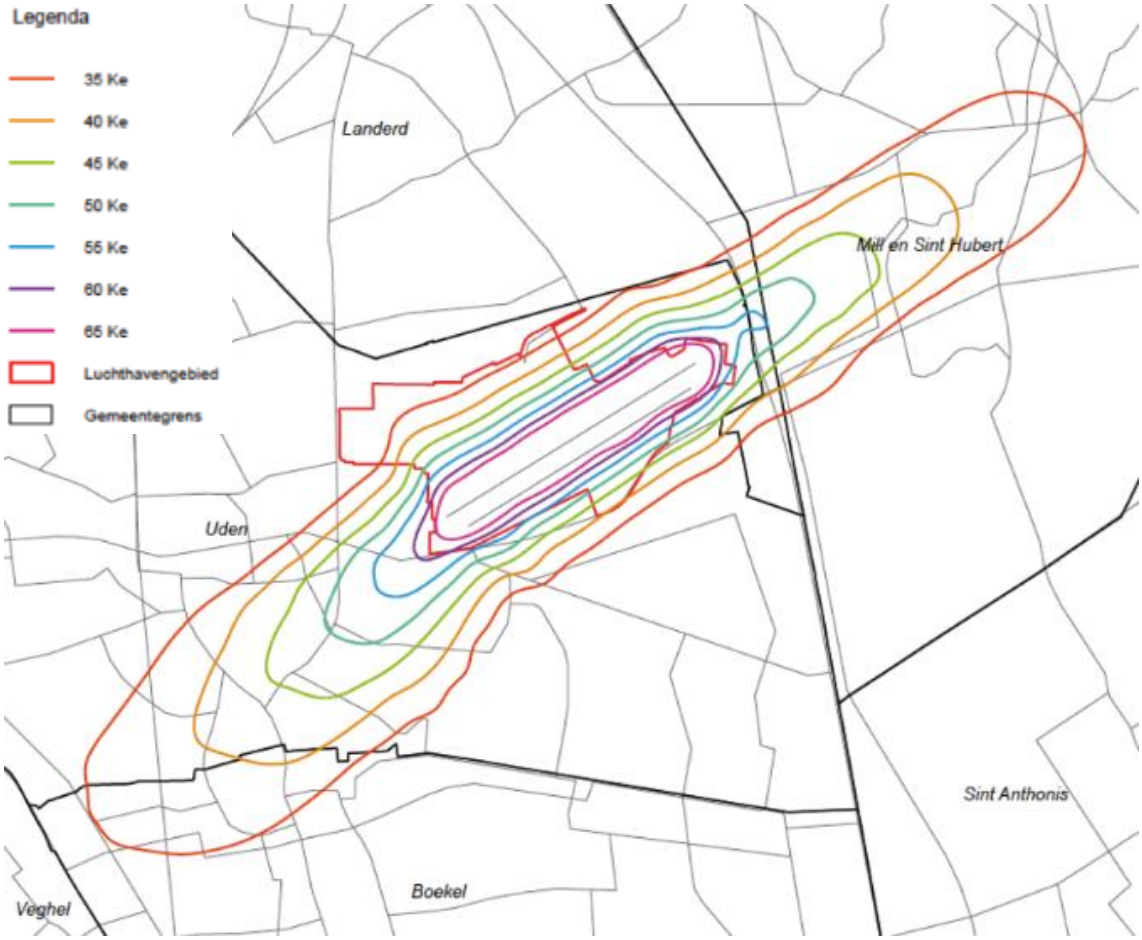
5.10.1 Nieuwe wetgeving

Op 16 december 2008 heeft de Eerste Kamer het wetsvoorstel Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire luchthavens (RBML) aangenomen. De inwerkingtreding van deze wetswijziging, die de Wet Luchtvaart wijzigt, vindt vanaf 2009 gefaseerd plaats. Onderdeel van de nieuwe wetgeving is de introductie van het Luchthavenbesluit. Een dergelijk besluit wordt bij Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) vastgesteld. In het besluit worden het luchthavengebied en het beperkingengebied vastgesteld.

Het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (Bggl) op grond van de Luchtvaartwet blijft van toepassing totdat de geldigheid van de aanwijzing op grond van de Luchtvaartwet is geëindigd. Dit is het moment dat het luchthavenbesluit in werking treedt doch uiterlijk 1 november 2014. Het Luchthavenbesluit voor militair vliegveld Volkel is uiteindelijk op 4 september 2015 in werking getreden.

5.10.2 Geluidcontouren

Ten oosten van het plangebied ligt het militair vliegveld Volkel. In het Luchthaven besluit is opgenomen dat voor het militaire luchtverkeer de grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden geldt. De betreffende Ke-contouren zijn opgenomen in het Luchthavenbesluit. De geluidcontouren reiken niet tot aan het plangebied.



5.10.3 Geluidzone grondgebonden geluid

Naast geluidcontouren voor vlieglawaai (de Ke-contouren) ligt rond de vliegbasis ook een 50 dB(A) geluidcontour vanwege grondgebonden geluid. Ingevolge de Wet geluidhinder moet deze contour worden vastgelegd in bestemmingsplannen. Buiten de zonegrens mag de geluidbelasting die wordt geproduceerd niet hoger zijn dan 50 dB(A) etmaalwaarde. Binnen de 50 dB(A)-contour zijn geen nieuwe geluidgevoelige functies (objecten en terreinen) toegestaan, tenzij een hogere waarde is verleend. Voor nieuwe situaties bedraagt de hogere grenswaarde maximaal 55 dB(A). Voor bestaande situaties geldt een maximale hogere grenswaarde van 60 dB(A). De 50 dB(A) contour ligt niet over het plangebied.

5.10.4 Andere beperkingen dan vanwege geluid

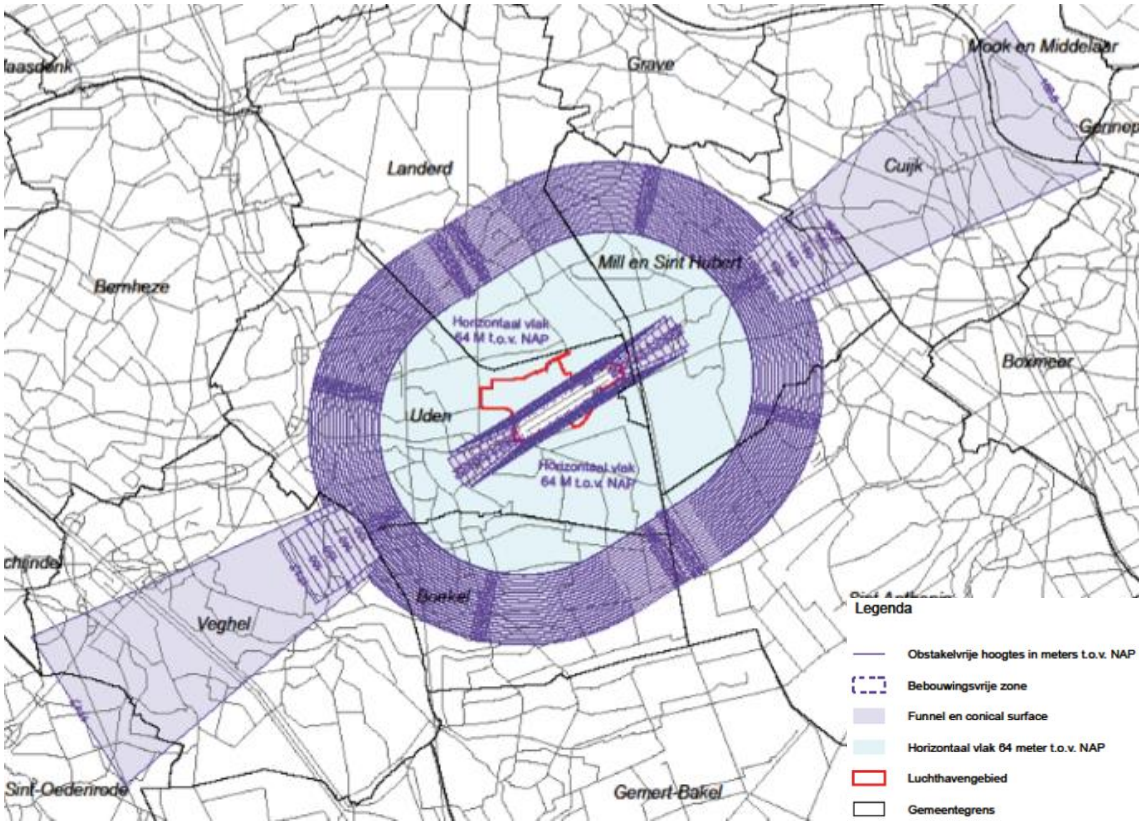
Het beperkingengebied rondom vliegbasis Volkel is behalve uit een geluidzone opgebouwd uit:
- een obstakelbeheergebied;
- een radarverstoringsgebied;
- een vogelbeheersgebied;
- een risicogebied vanwege de opslag van munitie.

<u>Het obstakelbeheergebied</u>

Het obstakelbeheergebied is een samenstelling van verschillende obstakelvlakken:
- de funnel;
- het Inner Horizontal Conical Surface (IHCS);
- het Instrument Landing System-gebied (ILS).

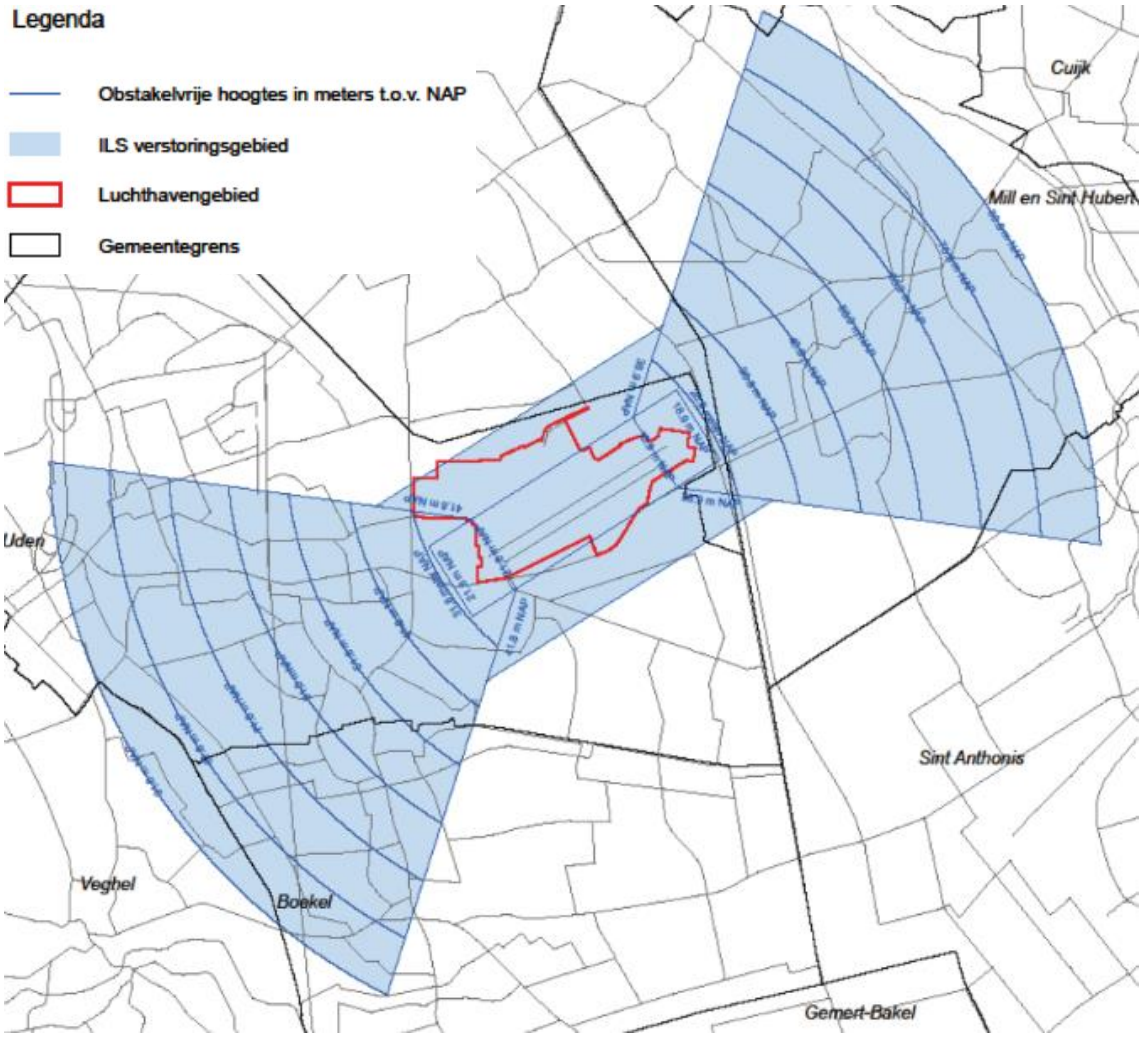
De funnel

De funnel, gekoppeld aan de ligging van de start- en landingsbanen ter waarborging van veilige vliegprocedures voor startende en landende vliegtuigen, is opgebouwd uit een obstakelvrije rechthoek (strook) rond de start- en landingsbaan met aansluitend twee zijvlakken waarvan de hoogte oploopt tot 64 meter boven NAP. In elke baanrichting ligt een landingsvlak en een startvlak waarvan de hoogte oploopt met 1:50. Omdat het beginpunt van beide vlakken verschillend kan zijn (afhankelijk van de ligging van de landingsdrempel) kunnen beide vlakken verschoven ten opzichte van elkaar liggen. Het plangebied valt niet binnen een gebied met een verdere beperking, waardoor het opnemen van een specifieke aanduiding niet noodzakelijk is.



Het Inner Horizontal Conical Surface (IHCS)
Het Inner Horizontal Conical Surface (IHCS), eveneens gekoppeld aan de ligging van de start- en landingsbanen ter waarborging van veilige vliegprocedures voor startende en landende vliegtuigen, wordt gerekend vanaf elk van de landingsdrempels en is gelegen boven de omgeving van het luchtvaartterrein en sluit aan op de funnel. Het IHCS bestaat uit een horizontaal vlak dat gelegen is op een hoogte van 64 meter boven NAP met een straal van 4 kilometer rond de landingsdrempel met aansluitend een conisch vlak waarvan de hoogte oploopt met een helling van 5% over een afstand van 2 kilometer tot een hoogte van 164 meter boven NAP. Het plangebied ligt buiten het gebied waarvoor hoogtebeperkingen gelden.

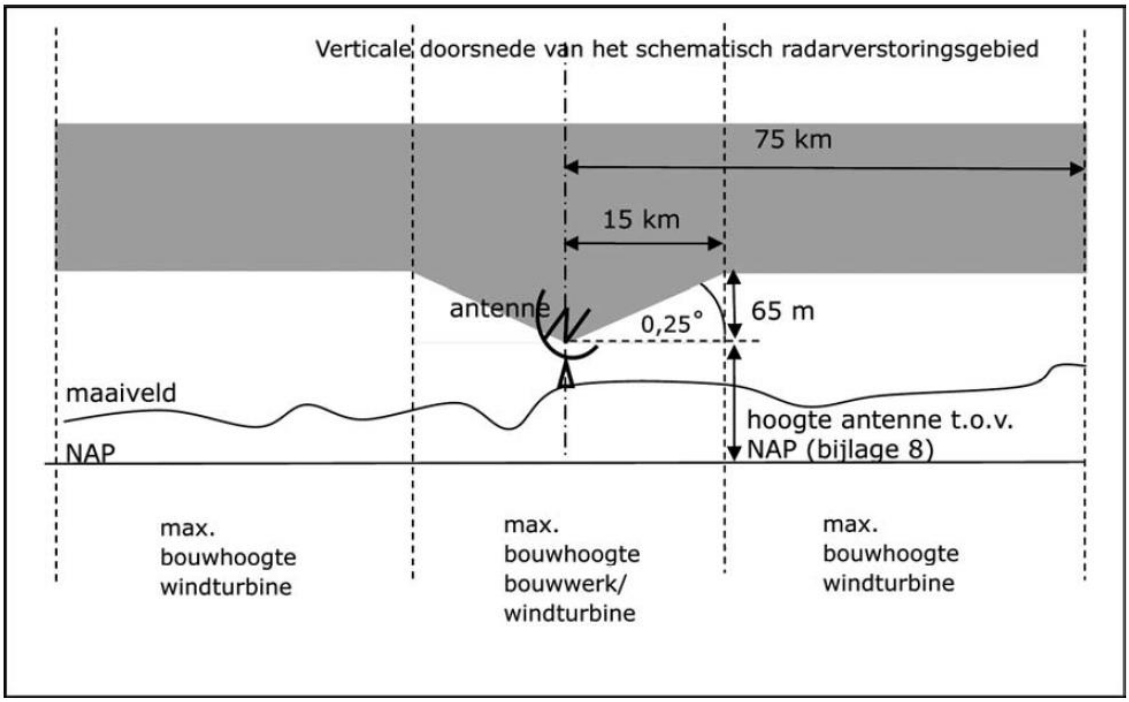
Het Instrument Landing System-gebied (ILS) (lichtblauw)
Het Instrument Landing System-gebied (ILS) dat verband houdt met het goed functioneren van navigatiehulpmiddelen bestaat uit een rechthoekig deelgebied waar de maximaal toelaatbare hoogte 0 meter bedraagt, twee aansluitende deelgebieden waar de hoogte 20 meter bedraagt en een trechtervormig deelgebied in het verlengde van de landingsbaan waarin de toelaatbare hoogte oploopt tot een hoogte van 70 meter over een afstand van 6 kilometer. De hoogtes gelden ten opzichte van de hoogte van de landingsbaan.



In het ILS-gebied moeten objecten worden getoetst op eventuele verstoringseffecten. Bestaande objecten kunnen aanleiding zijn tot verstoring van het ILS en resulteren in restricties op het vliegen. Nieuwe bouwplannen in het ILS-gebied moeten worden getoetst. In een bestemmingsplan kan een afwijkingsbevoegdheid worden opgenomen. Afhankelijk van de mate van verstoring kan het bevoegd gezag een omgevingsvergunning verlenen voor grotere hoogtes dan de toetswaarden. Hiervoor dient vooraf schriftelijk advies te zijn ingewonnen bij het Ministerie van Defensie. Het plangebied valt buiten het ILS gebied, waardoor geen hoogtebeperkingen in dit bestemmingsplan zijn opgenomen.

Het radarverstoringsgebied

Radarsystemen dienen 'vrij zicht' te hebben om goed te kunnen functioneren. Objecten in de omgeving kunnen resulteren in een verstoring van het radarbeeld. De maximale hoogte van bouwwerken in een radarverstoringsgebied wordt bepaald door elke denkbeeldige rechte lijn die wordt getrokken vanaf een punt op de top van de radarantenne, waarvan de hoogteligging ten opzichte van NAP ligt op 49 meter, oplopend met 0,25 graden tot een punt gelegen 15 kilometer vanaf deze radarantenne. De volgende afbeelding geeft een schematisch beeld van de radarverstoringsgebieden.



Nieuwe bouwplannen in het verstoringsgebied moeten worden getoetst op verstoringseffecten. In het bestemmingsplan kan een afwijkingsbevoegdheid voor hogere bouwwerken worden opgenomen. Afhankelijk van de mate van verstoring kan het bevoegd gezag een omgevingsvergunning verlenen voor grotere hoogtes dan de toetswaarden. Hiervoor dient vooraf schriftelijk advies te zijn ingewonnen bij het Ministerie van Defensie. Voorliggend plangebied ligt volledig binnen het radarverstoringsgebied op een afstand van circa 7 kilometer ten opzichte van de radar. Hiervoor geldt een hoogtebeperking van circa 79,5 meter boven NAP. Ter waarborging van de bij het radarverstoringsgebied behorende hoogtebeperking is in het bestemmingsplan de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - radar' opgenomen.

Het vogelbeheersgebied
Ten aanzien van het voorkomen van een ongewenste vogelaantrekkende werking in de nabijheid van de vliegbasis gelden in een straal van circa 6 kilometer buiten de vliegbasis beperkingen voor het oprichten van bepaalde installaties en voorzieningen die een dergelijke vogelaantrekkende werking kunnen hebben. De bedoelde installaties/voorzieningen komen in het plangebied niet voor.

Risicogebied vanwege de opslag van munitie
Vanwege de opslag van munitie gelden er risico-contouren (A-, B- en C-zone) waarbinnen bepaalde activiteiten gelimiteerd of niet toegestaan zijn. De A-zone ligt direct rondom de munitieopslag. Hier mogen geen bebouwing en openbare wegen aanwezig zijn. In de B-zone is geen bebouwing toegestaan waarin zich regelmatig mensen bevinden. Wegen met beperkt verkeer zijn toegestaan. In de C-zone gelden beperkingen voor gebouwen met vlies- of gordijngevelconstructies en gebouwen met zeer grote glasoppervlakten waarin zich regelmatig mensen bevinden. De grootte van de zone is afhankelijk van de gevarenklasse van de munitie, de opgeslagen hoeveelheid en de constructie van het opslagmagazijn. De huidige zonering valt buiten het plangebied.

5.11 Milieueffectrapportage

5.11.1 Toetsingskader
Een m.e.r.-procedure is noodzakelijk als een besluit wordt genomen over een activiteit waarbij belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. De vraag of door voorgenomen activiteiten belangrijke nadelige milieugevolgen veroorzaakt kunnen worden staat dan ook centraal bij het beoordelen of een m.e.r. moet worden uitgevoerd. De Europese Unie heeft in de richtlijn m.e.r. aangegeven bij welke activiteiten er zeer waarschijnlijk sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen.

De Europses richtlijn is vertaald in het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.). In onderdeel C van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is aangegeven voor welke activiteiten direct een m.e.r.-plicht geldt. In onderdeel D van de bijlage zijn de activiteiten, plannen en besluiten opgenomen waarvoor een m.e.r.-beoordeling verplicht is. Voor alle activiteiten zijn drempelwaarden opgenomen. Wanneer het bestemmingsplan een activiteit mogelijk maakt die is opgenomen in onderdeel D en de drempelwaarde wordt overschreden, geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht.

Voor activiteiten die worden genoemd in onderdeel D, maar die onder de drempelwaarde vallen, moet worden beoordeeld of sprake is van (mogelijk) belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Deze beoordeling vindt plaats in een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Met vormvrij wordt bedoeld dat er geen procedurevereisten voor zijn. Er moet wel worden getoetst aan de criteria uit bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r:
1. de kenmerken van de projecten;
2. de plaats van de projecten;
3. de kenmerken van de potentiële effecten.

5.11.2 Beoordeling
De realisatie van een foodcourt met een tankstation valt onder de definitie ‘stedelijk ontwikkelingsproject’, zoals in het Besluit m.e.r. is opgenomen in categorie D11.2 (zie onderstaand tekstvak). De drempelwaarden worden niet overschreden. Er moet worden beoordeeld of het plan m.e.r.-beoordelingsplichtig is.

D.11.2: Aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen, in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:
1. Een oppervlakte van 100 hectare of meer,
2. Een aaneengesloten gebied dat 2000 of meer woningen omvat, of
3. Een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

Gelet op de kenmerken van het project (oppervlakte plangebied is circa 1,5 hectare en het bedrijfsvloeroppervlak circa 2.270 m^2) in vergelijking met de drempelwaarden, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële effecten zullen geen belangrijke negatieve milieugevolgen optreden. In de omgeving bevinden zich immers geen waardevolle natuurgebieden die bescherming genieten op basis van wetgeving. Dit blijkt ook uit de onderzoeken van de verschillende milieuaspecten zoals deze in de voorgaande paragrafen zijn opgenomen. Voor voorliggend initiatief is dan ook geen m.e.r.-plicht of m.e.r.-beoordelingsplicht noodzakelijk.

6 HET BESTEMMINGSPLAN

6.1 Het juridische plan

Een bestemmingsplan bestaat uit planregels en een verbeelding, vergezeld van een toelichting. De planregels en de verbeelding vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De verbeelding heeft de rol van visualisering van de bestemmingen. De planregels regelen hoe de betreffende gronden mogen worden gebruikt en bebouwd. De bestemmingen zijn zo opgenomen dat voldoende rechtszekerheid bestaat voor omwonenden en andere gebruikers van het gebied en de omliggende gebieden. In de toelichting is gemotiveerd waarom sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

De plansystematiek is gebaseerd op en sluit aan bij SVBP2012 (Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen) en IMRO2012 (Informatie Model Ruimtelijke Ordening 2012).

De juridische regeling bestaat uit vier hoofdstukken, te weten:
- Hoofdstuk 1 (algemene bepalingen), met daarin een aantal regels die van belang zijn voor de toepassing en interpretatie van de regels in de overige hoofdstukken en de wijze van meten;
- Hoofdstuk 2 (bestemmingsbepalingen), met daarin per bestemming onder meer bestemmingsregels, bouwregels en afwijkingsmogelijkheden;
- Hoofdstuk 3 (algemene bepalingen), met daarin algemene afwijkings-, wijzigings-, en gebruiksbepalingen, een procedurebepaling en een aantal min of meer standaardregels;
- Hoofdstuk 4 (overgangs- en slotbepalingen), met daarin de overgangsbepalingen, een strafbepaling en de slotbepaling.

Op de verbeelding wordt met lijnen, coderingen en arceringen aan gronden een bepaalde bestemming toegekend. Binnen een bestemmingsvlak zijn op de verbeelding met aanduidingen nadere regels aangegeven. De verbeelding is volgens IMRO 2012 (Informatiemodel Ruimtelijke Ordening) getekend. Dit is een eenduidige en technische methode voor het tekenen van kaarten. Hiermee kan ruimtelijke informatie eenvoudig digitaal uitgewisseld worden met andere overheden en samenwerkingspartners. Tevens maakt deze methode het mogelijk om het plan via internet te raadplegen.

6.2 Bestemmingen

6.2.1 Bedrijf

De voor 'Bedrijf' aangewezen gronden bevinden zich aan de noordzijde van het plangebied. Het noordwestelijk deel van het perceel kan worden ingevuld met snelweggerelateerde bedrijvigheid. Dit is kleinschalige bedrijvigheid behorende tot milieucategorie 1 of 2, waaronder in ieder geval wordt verstaan: een fastfitter, auto- en motorfietsservice, glasservice, pick-up point. Het oostelijk deel van het perceel is bestemd voor een verkooppunt voor motorbrandstoffen zonder LPG, LNG of CNG. Door deze splitsing aan te brengen is voorkomen dat beide percelen onderdeel uitmaken van één inrichting. Daarnaast is ondergeschikte detailhandel en ondergeschikte horeca tot een gezamenlijk maximum van 10% van het bruto vloeroppervlak van de hoofdfunctie toegestaan. Via een afwijkingsmogelijkheid is het mogelijk om de snelweggerelateerde bedrijvigheid ook te realiseren ter plaatse van het huidige tankstation.

De bouwmogelijkheden worden bepaald door een bouwvlak. Uitsluitend binnen dit bouwvlak zijn gebouwen en overkappingen toegestaan. De bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 6 meter. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn daarnaast specifieke regels opgenomen. Hierbij is een onderscheid gemaakt tussen afvalcontainers, vlaggenmasten, lichtmasten en overige bouwwerken.

In de regels is vastgelegd dat het aantal vervoersbewegingen ten behoeve van de bevoorrading van het tankstation in de nachtperiode maximaal 12 keer per jaar mag plaatsvinden. Om te voorkomen dat geurhinder optreedt ter plaatse van de woning Looweg 10A is vastgelegd dat de afstand tussen de ontluchting van tanks en de voorgevel van de dichtstbijzijnde woning niet minder mag bedragen dan 30 meter.

Als voorwaarde voor het in gebruik nemen van de gronden met de bestemming 'Bedrijf' is vastgelegd dat gronden ter plaatse van de bestemming 'Groen' voor ten minste 80% landschappelijk (lage begroeiing, gras en bomen) moeten zijn ingericht en in stand worden gehouden. Ook de realisatie van een geluidwerende voorziening met een minimale hoogte van 1,8 meter en een minimale lengte van 74 meter ten noorden van de bedrijfsbestemming en realisatie van stil asfalt op de Looweg, zijn als voorwaarden opgenomen voor het in gebruik nemen van de gronden met de bestemming 'Bedrijf'.

6.2.2 Groen

De tot groen bestemde gronden zijn primair bestemd voor groenvoorzieningen. Daarnaast zijn bijbehorende functies, zoals nutsvoorzieningen, langzaamverkeersroutes, calamiteitenroutes, waterhuishoudkundige voorzieningen, speelvoorzieningen, afschermende voorzieningen en dergelijke toegestaan. Het bouwen van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, is ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - onbebouwd' uitgesloten. Binnen het overige groen zijn afschermende voorzieningen tot maximaal 5 meter hoog toegestaan.

6.2.3 Horeca

De voor horeca aangewezen gronden zijn primair bestemd voor fastfoodrestaurants en de bijbehorende buitenruimtes met speelvoorzieningen. Om richting te geven aan de uiteindelijke situering zijn gebouwen uitsluitend toegestaan binnen het aangegeven bouwvlak. Dit bouwvlak ligt relatief strak om de bebouwing heen, waarbij met name uitbreiding aan de zijde van de Rondweg is beperkt. Deze zone (ten zuiden van de hoofdbebouwing) dient zoveel mogelijk vrij te blijven van bebouwing. In dit bestemmingsplan is ter plaatse de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - onbebouwd' opgenomen, waardoor het bouwen van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde ter plaatse niet is toegestaan. De bouwhoogte van de hoofdgebouwen zijn gemaximeerd op basis van de ingediende ontwerptekeningen, die onderdeel uitmaken van de omgevingsvergunningaanvraag. Ten behoeve van een minimale flexibiliteit is hier maximaal 0,5 meter aan 'ruimte' geboden in het bestemmingsplan. Hiertoe blijft het mogelijk om enkele ondergeschikte wijzigingen door te voeren, zonder dat daarvoor een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk is. Ook de aanwezige overbouwingen zijn specifiek bestemd. Ter plaatse is, in verband met de gewenste geleding, specifiek aangegeven dat op de onderste bouwlaag geen bebouwing aanwezig mag zijn. Hierdoor is juridisch geborgd dat ter plaatse uitsluitend een overbouwing kan worden gerealiseerd, met een hoogte die is afgestemd op het naastgelegen gebouwdeel.

Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn daarnaast specifieke regels opgenomen. Hierbij is een onderscheid gemaakt tussen afvalcontainers, vlaggenmasten, lichtmasten, een hoogte beperkende doorrijpoort ter plaatse van de drive-in, speelvoorzieningen en overige bouwwerken.

In het plangebied is ook één verwijzingsmast toegestaan, met een maximale hoogte van 40 meter. Deze hoogte is afgeleid van het beeld effect rapport dat als bijlage aan dit bestemmingsplan is toegevoegd. Dit betreft de minimale hoogte om de gewenste zichtbaarheid te kunnen garanderen. De locatie van de mast is in dit bestemmingsplan specifiek aangeduid. Daarnaast is opgenomen dat aangetoond dient te worden dat voldaan wordt aan de richtlijnen uit de NSVV (Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde) voor reclameverlichting.

Als voorwaarde voor het in gebruik nemen van de gronden met de bestemming 'Horeca' is vastgelegd dat gronden ter plaatse van de bestemming 'Groen' voor ten minste 80% landschappelijk (lage begroeiing, gras en bomen) moeten zijn ingericht en in stand worden gehouden. Ook de realisatie van een geluidwerende voorziening ten noorden van de bedrijfsbestemming en realisatie van stil asfalt op de Looweg zijn als voorwaarden opgenomen voor het in gebruik nemen van de gronden met de bestemming 'Horeca'.

Als tegenstrijdig gebruik is het openstellen van bouwwerken ten dienste van gasten van zondag op maandag, maandag op dinsdag, dinsdag op woensdag en woensdag op donderdag tussen 02.00 uur 's nachts en 07.00 uur 's ochtends en van donderdag op vrijdag, vrijdag op zaterdag, zaterdag op zondag tussen 03.00 uur 's nachts en 07.00 uur 's ochtends opgenomen.

6.2.4 Verkeer en Verkeer-Verblijfsgebied

In dit bestemmingsplan is een onderscheid gemaakt tussen de Looweg en het parkeerterrein. De Looweg is voorzien van de bestemming 'Verkeer' en het parkeerterrein is voorzien van de bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied'. Hierbij is binnen de bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied' specifiek opgenomen dat ter plaatse parkeervoorzieningen zijn toegestaan.

Daarnaast is een specifieke regeling opgenomen voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die doorgaans voorkomen op parkeerterreinen. Er komt één reclameaanduiding voor die de maximale bouwhoogte van 3 meter overschrijdt. De locatie hiervan is specifiek op de verbeelding aangeduid. Voor de Looweg is aangesloten op de standaard bestemming die in Uden wordt gehanteerd voor openbare wegen.

6.3 Algemene regels

In de algemene regels wordt achtereenvolgens aandacht besteed aan de algemene bouwregels, algemene gebruiksregels, algemene aanduidingsregels, algemene afwijkings- en wijzigingsregels en de overige regels. Specifieke regels die hierin voorkomen betreffen regels ten aanzien van ondergeschikte bouwdelen, ondergronds bouwen, parkeren en radarverstoring.

In de algemene gebruiksregels is de realisatie en instandhouding van minimaal 32 parkeervoorzieningen als voorwaarde voor de ontwikkeling opgenomen.

6.4 Overgangs- en slotregels

De regels worden afgesloten met overgangs- en slotregels.

7 FINANCIELE UITVOERBAARHEID

Wanneer met een bestemmingsplan een bouwplan, zoals gedefinieerd in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening, mogelijk wordt gemaakt, dient conform artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening een exploitatieplan te worden opgesteld. Deze eis geldt niet indien het kostenverhaal anderszins is verzekerd. In voorliggend geval is het kostenverhaal anderszins verzekerd. De gemeente Uden heeft met de ontwikkelaar een anterieure overeenkomst afgesloten, waarin het kostenverhaal is verzekerd.

8 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

8.1 Coördinatieregeling

Volgens artikel 3:30, lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening is het mogelijk om de voorbereidingen rondom de vaststelling van het bestemmingsplan te coördineren met de voorbereidingen rondom bijvoorbeeld een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen. In de coördinatie verordening WRO Uden 2013 heeft de gemeente Uden deze mogelijkheid verder uitgewerkt. In dit geval heeft de gemeente besloten gebruik te maken van de coördinatieregeling. Hierbij wordt de bestemmingsplanprocedure gecoördineerd met de omgevingsvergunningprocedure.

8.2 Vooroverleg

Het waterschap en de provincie Noord-Brabant hebben, in het kader van het vooroverleg, hun reactie kenbaar gemaakt. Het Waterschap kon grotendeels instemmen met het plan, maar vraagt om een verduidelijking van de oplossingsrichting. Deze verduidelijking wordt gegeven in het kader van de omgevingsvergunningprocedure. In de waterparagraaf van dit bestemmingsplan is de berekening van de benodigde berging verder verduidelijkt. De provincie heeft per brief d.d. 23 maart 2016 laten weten grotendeels in te kunnen stemmen met het plan. De provincie constateert dat uit het plan onvoldoende naar voren komt, wat gedaan is om de integratie stad-land verder vorm te geven. In de bijlage van dit bestemmingsplan is een samenvatting en beantwoording opgenomen van de ingekomen reacties. In deze bijlage is uiteengezet op welke wijze de gemeente Uden invulling geeft aan de provinciale regels omtrent de landschappelijke inpassing.

8.3 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan ‘Foodcourt te 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. In de als bijlage toegevoegde ‘Nota zienswijzen ontwerpbestemmingplan ‘Foodcourt te Uden’ zijn de zienswijzen samengevat en beantwoord. De zienswijzen hebben geleid tot aanpassingen van het bestemmingsplan. Naast de aanpassingen van het bestemmingsplan naar aanleiding van de zienswijzen hebben er ook ambtshalve aanpassingen plaatsgevonden.