

NOTITIE BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN

Ontwerpbestemmingsplan
Foodpark Veghel, uitbreiding

College B&W 8 januari 2019
Gemeenteraad 27 februari 2019

Inhoud

1. Inleiding	2
2. De procedure	3
3. Zienswijzen	3
4. De ontvankelijkheid.....	3
5. Leeswijzer	3
6. Reactie op de zienswijzen	4
7. Ambtelijke wijzigingen.....	4
8. Conclusie en advies	14

1. Inleiding

Bestemmingsplan 'Foodpark Veghel, uitbreiding' betreft uitbreiding van bedrijventerrein Foodpark Veghel met circa 9,5 hectare, waarvan circa 8 hectare uitgeefbaar bedrijventerrein. Het gebruik van de gronden als bedrijventerrein is in strijd met het bestemmingsplan, waardoor een herziening nodig is.

2. De procedure

Het ontwerpbestemmingsplan “Foodpark Veghel, uitbreiding” is op 8 augustus 2018 gepubliceerd in het Gemeenteblad van de gemeente Meierijstad en de Staatscourant. In de periode 9 augustus 2018 tot en met 19 september 2018 heeft het ontwerp bestemmingsplan “Foodpark Veghel, uitbreiding” ter voldoening aan artikel 3.8. van de Wet op de ruimtelijke ordening voor een ieder ter inzage gelegen. Daarnaast is het ontwerp digitaal raadpleegbaar geweest via www.ruimtelijkeplannen.nl. Gedurende deze termijn kon een ieder naar keuze schriftelijk of mondeling een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan kenbaar maken aan de raad van de gemeente Meierijstad

3. Zienswijzen

De volgende zienswijzen zijn ingediend tegen het ontwerp bestemmingsplan:

1. Provincie Noord-Brabant, per brief van 4 september 2018, ingekomen op 5 september 2018.
2. ARAG Rechtsbijstand, namens reclamant 1, per brief van 12 september 2018, ingekomen op 12 september 2018.
3. Univé rechtshulp, namens reclamant 2, per brief van 11 september 2018, ingekomen op 12 september 2018.
4. TRC Advocaten, namens reclamant 3, per brief van 17 september 2018, ingekomen op 18 september 2018 (pro forma). Aangevuld met inhoudelijke gronden per brief van 1 oktober 2018.

Ter bescherming van de persoonsgegevens van de reclamanten is deze notitie van zienswijzen en ambtelijke wijzigingen geanonimiseerd.

4. De ontvankelijkheid

Een zienswijze is ontvankelijk als deze uiterlijk de laatste dag van de periode van ter inzage legging is verzonden en binnen één week na deze dag is ingekomen (artikel 6:9 lid 2 Awb). De zienswijzen zijn alle binnen deze periode ingekomen en zijn daarom ontvankelijk. De indiener van *zienswijze 4* heeft binnen de termijn een pro forma zienswijze ingediend en verzocht om een aanvullende termijn van twee weken. Conform de vaste jurisprudentie is deze termijn geboden.

5. Leeswijzer

In onderdeel 6 van deze notitie wordt inhoudelijk ingegaan op de zienswijzen. Indien deze leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan zullen de wijzigingen worden aangegeven en zal voorgesteld worden het ontwerp bestemmingsplan overeenkomstig gewijzigd vast te stellen. In onderdeel 7 van deze notitie staan de ambtshalve wijzigingen. Tenslotte wordt in onderdeel 8 een overzicht gegeven van de voorgestelde wijzigingen op het ontwerp bestemmingsplan.



In totaliteit gaat het daarbij om een oppervlakte van ruim 11,5 hectare. Deze gronden zijn de afgelopen jaren aangekocht door de gemeente.

Door deze gronden in te zetten voor de ontwikkeling van natuur/landschap dient er aan deze gronden een waardevermindering te worden toegekend, welke kan worden beschouwd als een bijdrage aan de kwaliteitsverbetering van het landschap. Daarnaast dienen vanzelfsprekend ook de met de inrichting van deze gronden verband houdende kosten in ogenschouw te worden genomen.

Indien alleen al uitgegaan wordt van een waardevermindering van € 5,- per vierkante meter (waarbij de restwaarde € 1,- per vierkante meter is), bedraagt de financiële bijdrage aan de kwaliteitsverbetering van het landschap € 575.000,-. De inrichtingskosten voor de gronden bedragen (afgerond) € 375.000,-. De totale financiële bijdrage door de gemeente aan kwaliteitsverbetering van het landschap bedraagt daarmee € 950.000,-. Indien uitgegaan wordt van de daadwerkelijke verwervingskosten van gemiddeld € 20,- per vierkante meter (getaxeerde complexwaarde voor losse grond), dan is (aangezien de waardevermindering dan veel groter is, namelijk € 19,- per vierkante meter) de financiële bijdrage door de gemeente aan kwaliteitsverbetering van het landschap ook veel groter, namelijk € 2.560.000,-. Voor de gemeente is dit, gezien de feitelijke verwervingskosten, een realistisch uitgangspunt.

In fase 1 bevindt zich circa 27,9 hectare aan uitgeefbaar bedrijventerrein. In de nu voorliggende uitbreiding betreft het circa 8 hectare bedrijventerrein. De totale oppervlakte van de uit te geven gronden voor fase 1 en de eerste uitbreiding bedraagt daarmee circa 35,9 hectare. Uitgaande van een gemiddelde uitgifteprijs van € 160,- per vierkante meter, exclusief omzetbelasting zou daarmee een totaalbedrag (voor fase 1 en de nu voorliggende uitbreiding) een bedrag van € 574.400,- aan landschappelijke kwaliteitsverbetering door de gemeente moeten worden besteed (op basis van de 1%-regeling). Omdat de gemeente reeds een bedrag ter hoogte van € 2.560.000,- doch in ieder geval van € 950.000,- heeft besteed, hoeven er geen aanvullende middelen te worden gereserveerd en hoeven er geen aanvullende maatregelen te worden getroffen. Gezien de overmatig gerealiseerde kwaliteitsverbetering biedt deze tevens ruimte voor toekomstige uitbreiding van het bedrijventerrein.

Naar aanleiding van deze zienswijze zal bovenstaande tekst in de toelichting van het bestemmingsplan worden opgenomen.

2. Zienswijze 2: ARAG rechtsbijstand namens Reclamant 1

Zienswijze 2.1: Vrees voor (geluids)overlast

Cliënten vrezen een flinke toename aan (o.a. geluids)overlast als gevolg van de uitbreiding van het bedrijventerrein zo dicht op hun woning. Uit - de toelichting bij - het ontwerpbestemmingsplan blijkt dat dit is opgesteld vanwege één (niet nader genoemd) bedrijf dat zich ter plaatse wil vestigen. De kans is groot dat dit een bedrijf betreft welke, net als andere bedrijven op Foodpark Veghel, opereert in de (agro)foodketen (zoals distributiecentra, transportbedrijven en de maakindustrie). Deze vorm van bedrijvigheid gaat gepaard met veel verkeersbewegingen met bijbehorende geluidsoverlast. Vanwege bovenstaande vragen cliënten zich af of, na uitvoering van het onderhavige plan, wordt voldaan aan de wettelijke geluidsnormen, dit zeker gezien de korte afstand van het plangebied op hun woning.

Beantwoording:

Als bijlage 9 van de toelichting van het bestemmingsplan is een akoestisch rapport voor de uitbreiding van bedrijventerrein Foodpark Veghel opgenomen. Uit dit rapport blijkt dat voor de woning van reclamant een etmaalwaarde (L_{Ar},L_T) van 45 dB(A) te verwachten valt als gevolg van de toekomstige bedrijfsactiviteiten. Ook voor het wegverkeerslawaaï is een berekening uitgevoerd en voor de woning van reclamant is een etmaalwaarde (L_{Ar},L_T) van 44,78 dB(A) berekend. De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) uit de Wet geluidhinder (artikel 44 Wgh) wordt daarmee niet overschreden met de uitbreiding, waarmee voldaan wordt aan de wettelijke geluidsnormen.

Zienswijze 2.2: behoefte aan bedrijventerrein en actualiteit MER

Tevens is voor cliënten niet te achterhalen of er, vooruitlopend op de toekomstige fase 2, daadwerkelijk nu al behoefte bestaat aan bedrijfsterrein van maar liefst 8 ha. Hiervoor is van belang om meer duidelijkheid te verkrijgen over welk bedrijf de gestelde interesse heeft getoond. Voornoemde is tevens van belang om te kunnen beoordelen of het in 2016 uitgevoerde MER nog passend is voor het nu voorziene initiatief als onderdeel van fase 2. De enkele stelling dat dit MER uit 2016 voldoende actueel is en/ of tezamen met de aanvullende en nieuwe informatie voldoende milieu informatie biedt voor de besluitvorming over het onderhavige ontwerpbestemmingsplan is hiertoe onvoldoende. Cliënten vragen zich dan ook af of een (aanvullend) MER-onderzoek niet nodig is, om te bezien of wat betreft de milieuaspecten het onderhavige plan wel toegestaan kan worden; dit aldus zeker vanwege de korte ligging van het plangebied tot hun woning.

Beantwoording:

Zoals gemotiveerd is in de toelichting zijn de gronden voor fase 1 van Foodpark Veghel nagenoeg uitgegeven. Er is een verzoek ingediend voor afname van circa 8 ha grond en tussen de gemeente en het betreffende bedrijf is overeenstemming bereikt over de voorwaarden waaronder een grondtransactie kan plaatsvinden. Daarmee is de concrete behoefte voor deze uitbreiding aangetoond.

Om deze uitbreiding te bewerkstelligen is het nodig dat het bestemmingsplan wordt aangepast. Als bijlage 1 van de toelichting is de memo 'Toetsing actualiteit MER Foodpark Veghel fase 2' opgenomen, waarin gemotiveerd is dat de in 2016 uitgevoerde MER nog actueel is. Reclamanten geven geen argumenten waarom deze motivatie ondeugdelijk zou zijn.

Zienswijze 2.3: verschaffen van duidelijkheid over de toekomst van hun woning

Dan merken cliënten op dat het voor hen zeer onduidelijk is hetgeen de gemeente toekomstig van plan is met hun woning. Hiertoe wordt opgemerkt dat oorspronkelijk de woning van cliënten was gelegen in het plangebied van fase 2 van het bedrijventerrein 'Foodpark Veghel'. Hiertoe zijn de gronden gelegen rondom het perceel van cliënten reeds aangekocht door uw gemeente, tevens is op de woning van cliënten lange tijd een gemeentelijk voorkeursrecht gevestigd geweest. Cliënten hebben echter recentelijk vernomen dat de (verdere) uitbreiding van fase 2 voorzien is aan de oostelijke zijde (aan de andere kant van het plangebied). Zeker vanwege het middels dit ontwerpbestemmingsplan steeds dichterbij komen van de bedrijvigheid wensen cliënten duidelijkheid over de toekomstige bedoeling met betrekking hun woning. In de gemeentelijke reactie op deze zienswijze hopen cliënten dan ook dat u hierover duidelijkheid kan verschaffen.

Beantwoording:

Hoewel de gemeente geen zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan herkent in hetgeen door reclamanten naar voren worden gebracht, wil de gemeente graag als volgt op de vraag van reclamant reageren. Op dit moment kan de gemeente de gevraagde duidelijkheid niet geven. Het is nu namelijk nog niet duidelijk, op welke wijze een verdere ontwikkeling van het bedrijventerrein zal plaatsvinden. Dit is van vele factoren afhankelijk, bijvoorbeeld welke kwalitatieve en kwantitatieve marktvraag er naar bedrijventerrein op enig moment bestaat.

Zienswijze 2.4: planschade

Tenslotte, de onderhavige ontwikkeling zal leiden tot een flinke waardedaling van de woning van cliënten. Het spreekt voor zich dat potentiële kopers zullen worden afgeschrikt door bedrijvigheid zo dicht op de woning. Cliënten geven dan ook reeds nu al aan een verzoek om tegemoetkoming in planschade te zullen indienen mocht het onderhavige plan doorgang vinden.

Beantwoording:

Mochten reclamanten van mening zijn dat er sprake is van planschade, dan kan een verzoek tot vergoeding van die schade ingediend worden na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan. De gemeente zal een eventuele planschade vergoeden conform de daarvoor geldende wettelijke regels en de gemeentelijke planschadeverordening.

3. Zienswijze 3: Univé rechtshulp namens reclamant 2

Zienswijze 3.1: Overlast door extra verkeer op de Rembrandtlaan

Cliënten wonen vlak langs de Rembrandtlaan (nabij de kruising met de N279) en de zgn. Corridor. Cliënten ondervinden veel overlast van deze weg. De weg wordt namelijk ook gebruikt voor vrachtverkeer ter ontsluiting van de nabij gelegen industriegebieden. De overlast bestaat uit geluidsoverlast, hinder door (fijne) stofdeeltjes en schade aan de woning door trillingen. Vrachtverkeer zou anders kunnen rijden, via de A50. Maar daar staat het vrachtverkeer vaak vast. Vrachtverkeer heeft daarom de voorkeur voor de Rembrandtlaan. De Rembrandtlaan is echter bestemd voor bestemmingsverkeer. Cliënten hebben gekozen om te wonen in de Rembrandtlaan omdat de straat autoluw zou worden.

Met een uitbreiding van het Foodpark zal logischerwijze het (vracht) verkeer weer toenemen. De effecten voor de directe woonomgeving van cliënt (geluid, stof, trillingen) zijn niet onderzocht.

Beantwoording:

Reclamanten stellen, dat de effecten op de directe woonomgeving van reclamanten niet zijn onderzocht. In het kader van dit bestemmingsplan, als ook in het kader van de totale ontwikkeling van bedrijventerrein Foodpark Veghel, zijn de relevante milieuaspecten echter wel onderzocht. Een en ander is beschreven in hoofdstuk 10 van de toelichting op het bestemmingsplan, de bij het plan behorende milieueffectrapportage, alsook de specifiek ten behoeve van de uitbreiding uitgevoerde milieukundige onderzoeken. Door reclamanten wordt niet gesteld of onderbouwd, dat de uitgevoerde milieuonderzoeken dan wel de onderzoeksresultaten niet voldoen aan de wettelijke vereisten.

De gemeente hecht er aan op te merken dat het voorliggende plan niet leidt tot aanpassingen van de Rembrandtlaan of de Corridor.

De bovengenoemde problemen zijn echter niet opgelost. In paragraaf 11.1 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan staat dan ook het volgende:

“A50: De verkeersafwikkeling op de A50 is erg slecht, gesproken kan worden van een structureel knelpunt. Ten opzichte van de autonome situatie is op de A50 sprake van een verdere verslechtering op het wegvak tussen de aansluitingen Eerde en Veghel/N279, veroorzaakt door het extra gegeneerde verkeer als gevolg van een gerealiseerd Foodpark. Toenemende congestie leidt tot meer sluipverkeer op de route Rembrandtlaan – Corridor”

“Eerdsebaan / aansluiting Eerde: In de autonome situatie 2030 (met realisatie van Foodpark Fase 1) is al sprake van een matige verkeersafwikkeling op de Eerdsebaan. De aansluiting Eerde (geregelde kruispunten) kan het verkeer nog verwerken. Het grote probleem is filevorming tijdens de spits: oprijdend verkeer vanaf de Eerdsebaan kan niet naar de A50, waardoor terugslag op de toerit optreedt of kan gaan optreden.”

“Corridor-Rembrandtlaan: De route door Veghel wordt geconfronteerd met een verdere verslechtering van de verkeersafwikkeling. In de autonome situatie (met realisatie van Foodpark Fase 1) is al sprake van een slechte verkeersafwikkeling op deze verbinding. Door het extra verkeer vanuit Foodpark Fase 2 verslechtert de situatie nog meer.”

In de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan worden dan ook de volgende aanbevelingen gedaan:

“Verhogen van de capaciteit van de rotonde Eerdsebaan/Corridor/Corsica. Daarbij dient onderzocht te worden wat m.b.t. de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid de meest gewenste optie is, bijvoorbeeld omvormen tot kruispunt met verkeerslichten. Hierbij dient ook het knelpunt voor het fietsverkeer op deze rotonde meegenomen te worden.”

“Daarnaast dient te worden onderzocht te worden of de ombouw van de N279-Zuid en de aanleg van een nieuwe verbindingsweg Keldonk-Doornhoek (naar de N279-zuid), de problemen in de verkeersafwikkeling op de Corridor deels kunnen oplossen. Deze verbindingsweg zorgt ervoor dat een deel van het verkeer van Doornhoek en Foodpark Veghel rechtstreeks via Corsica/Doornhoek en de nieuwe verbindingsweg naar de A/279 kan rijden.”

“Geadviseerd wordt om in samenwerking met Rijkswaterstaat te onderzoeken welke maatregelen op de A50 nodig zijn voor een betere doorstroming waardoor geen terugslag vanaf de A50 op het onderliggende wegennet plaatsvindt.”

In het provinciaal bestuursakkoord is opgenomen:

“we realiseren, met behoud van de bestaande aansluiting bij Eerde en passend in de aanpak van de gehele N279, een nieuwe aansluiting op de A50 bij Veghel, een 2xl-baans randweg bij de Dubbelen/Foodpark en een half verdiepte ligging bij Doornhoek (Veghel) ’ ””Daar waar het voor de doorstroming op de N279 tussen 's-Hertogenbosch-Asten noodzakelijk is, leggen we ongelijkvloerse kruisingen aan, toekomstbestendig gedimensioneerd op 2x2-baans.”

Deze aanbevelingen/voornemens zijn niet uitgevoerd. Het is dan ook onbegrijpelijk dat het plan tot uitbreiding toch wordt doorgezet hoewel men aangeeft dat er problemen zijn met het verkeer.

Beantwoording:

Voor wat betreft de verkeersproductie van het nieuwe bedrijventerrein is gebruik gemaakt van CROW publicatie 317 Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie. Uitgaande van het type werkmilieu 'distributieterrein' is sprake van een extra verkeergeneratie van 1.400 motorvoertuigen per etmaal (weekdaggemiddelde) en 1.800 motorvoertuigen per etmaal (werkdaggemiddelde).

Dat extra verkeer wordt gegenereerd en de verkeersafwikkeling (met name op de Eerdsebaan en op de Corridor) verslechtert wordt niet door de gemeente ontkent. De gemeente is echter van oordeel dat de ten

gevolge van dit plan veroorzaakte toename in verkeersintensiteiten en de verslechtering van de verkeersafwikkeling aanvaardbaar zijn. Dit mede gezien het feit dat de in het kader van de milieueffectrapportage en dit bestemmingsplan uitgevoerde onderzoeken aantonen, dat na de realisatie van dit bestemmingsplan er (nog altijd) sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Dat de in de toelichting beschreven aanbevelingen nog niet zijn uitgevoerd maakt dit naar het oordeel van de gemeente niet anders.

Clënten wijzen nog op het volgende:

De verkeersintensiteiten die in de verkeerstoets zijn gebruikt zijn afkomstig uit het provinciale verkeersmodel (Brabant Brede Model Aanpak-Noordoost, BBMA-NO). In het bestemmingsplan Veghel-West, deelgebied Rembrandtlaan is ook gebruik gemaakt van het BBMA-NO. Dit bestemmingsplan is voorgelegd aan de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. De door de Afdeling ingeschakelde Stab had veel kritiek: Omdat voldoende telgegevens en daarmee ook monitoring van de verkeerssituatie in de periode tussen 2011 en 2016 ontbreken, is daarmee onduidelijk of van betrouwbare telgegevens voor het basisjaar is uitgegaan. Gedurende de genoemde periode hadden de tellingen kunnen worden gecontroleerd op inconsistentie, onbetrouwbare scheve verhoudingen en dergelijke. Deze kritiek is wederom van toepassing. In 2017 zijn tellingen uitgevoerd en toen bleek dat de intensiteiten waren onderschat. Om inzicht te krijgen in de betrouwbaarheid van de verkeersprognose is het van belang dat de meest recente (en bekende) invoergegevens bij de berekening worden gebruikt.

Inmiddels heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State een uitspraak gedaan over het bestemmingsplan Veghel-West, deelgebied Rembrandtlaan. De Afdeling vond het vaststellingsbesluit onzorgvuldig voorbereid vanwege bovengenoemde kritiekpunten. Deze kritiekpunten zijn ook op het onderhavige plan van toepassing.

Beantwoording:

Correct is, dat in het kader van de verkeerstoets voor dit bestemmingsplan gebruik is gemaakt van de verkeersintensiteiten afkomstig uit het provinciaal verkeersmodel, te weten de Brabant Brede Model Aanpak-Noordoost. Voor onderhavig plan zijn de intensiteiten uit het verkeersmodel primair gehanteerd, om de door het plan gegeneerde verkeer te verdelen over het wegennetwerk (zie figuur 3 van de verkeerstoets). Voor wat betreft de aangehaalde kritiekpunten van de Afdeling Bestuursrechtspraak (uitspraak 201700801/1/R6, 5 september 2018) kan worden vermeld, dat naar aanleiding hiervan de gemeente verkeerstellingen heeft laten uitvoeren en er een validatie van het gehanteerde verkeersmodel heeft plaatsgevonden. De uitgevoerde tellingen en de op basis daarvan uitgevoerde validatie bevestigen onder meer de betrouwbaarheid van de gebruikte gegevens in het verkeersmodel. Daarmee is (alsnog) tegemoet gekomen aan de door reclamanten aangehaalde kritiekpunten, daar waar het gaat om het gebruik van het BBMA-NO.

Zonder goede gegevens kunnen de effecten (negatieve gevolgen voor directe woonomgeving cliënt, qua geluid, stof, trillingen) van de uitbreiding niet goed worden onderzocht. De conclusie is dan ook dat de gemeente onvoldoende de gevolgen van het plan voor de Rembrandtlaan in beeld heeft. De Rembrandtlaan was bedoeld als een weg voor bestemmingsverkeer. In de praktijk is dat niet zo. De Rembrandtlaan kent veel vrachtverkeer met de industriegebieden als bestemming. Ook door andere ontwikkelingen neemt de druk op de Rembrandtlaan toe: Op het foodpark komt een vestiging van het distributiecentrum van Udea . Ook komt er in Veghel een grote truckparkeerplaats. Een andere ontwikkeling is de verhuizing van theater De Blauwe Kei naar de Noordkade. In de buurt van de Rembrandtlaan komen meer dan honderd parkeerplaatsen en een loopbrug.

Beantwoording:

De gemeente is van oordeel, dat de effecten, die door de toenemende verkeersintensiteiten van dit bestemmingsplan worden veroorzaakt voldoende zijn onderzocht. Zoals eerder aangegeven, is de toename van het aantal motorvoertuigen bepaald aan de hand van CROW publicatie 317 Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie. De gevolgen van deze toename op de omgeving ten aanzien van de aspecten geluid en luchtkwaliteit zijn in het kader van dit bestemmingsplan onderzocht. Daarbij is niet gebleken dat ten gevolge van dit plan sprake is van een niet aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Reclamanten hebben daarbij niet expliciet aangegeven, op welke onderdelen de uitgevoerde onderzoeken de toets der kritiek niet kunnen doorstaan.

De gemeente moet stoppen met het ontwikkelen van plannen die extra (vracht) verkeer veroorzaken zolang de verkeersproblematiek niet is opgelost.

4. Zienswijze 4: TRC Advocaten namens reclamant 3

Zienswijze 4.1: Er is sprake van gelegenheidsplanologie / voor de 1^e fase zijn zaken nog niet geregeld

Blijkens de toelichting volgt fase II in een later stadium en gaat het om een ad hoc uitbreiding ten behoeve van één bedrijf. In fase I zijn echter allerlei zaken nog niet geregeld. Eén van de belangrijkste zaken die in fase I niet is geregeld is de ontsluiting van de percelen van cliënten op de Corridor. Terwijl de ontsluiting op de Corridor fase 1 niet is geregeld regelt u al wel in fase 2 een nieuwe ontsluiting op die Corridor. Dat is de verkeerde volgorde. Dit klemt temeer nu uit eerder genoemde uitspraak van de Afdeling van 19 juli 2017 volgt dat ook de Afdeling van mening is dat ten behoeve van cliënten een ontsluiting op de Corridor geregeld dient te worden. Ook zijn in fase 1 nog een groot aantal zaken niet geregeld zoals: straatnamen, huisnummers, water, stroom en riolering etc.

Cliënten verwachten ook een verkeerschaos gelet op alle bestaande en komende verkeersbewegingen. Daar is overigens thans al sprake van. Een concreet verkeersrapport ligt er niet m.b.t. concrete verkeersroutes en verkeersbewegingen. Dat parallel aan het onderhavige traject gesprekken gaande zijn, welke gesprekken als onderwerp hebben de toekomst van het bedrijf van cliënten (althans zoon en dochter Van de Braak) ter plaatse van de huidige locatie dan wel in fase II laat onverlet dat zolang cliënten ter plaatse zijn gevestigd (en wonen) sprake dient te zijn van een deugdelijke ontsluiting op de Corridor, zowel in een tijdelijke als in een definitieve situatie. In dit verband merken cliënten op dat opvallend is dat in fase II de planologische basis wordt gelegd voor een ontsluiting van het aldaar te vestigen bedrijf terwijl de weg er feitelijk al ligt. Dit terwijl, zoals gezegd, de ontsluiting op de Corridor in fase I (ter plaatse van cliënten) nog steeds niet is geregeld.

Om die reden verzoek ik u het bestemmingsplan niet althans gewijzigd vast te stellen en eerst de ontsluiting in fase I te regelen alvorens de ontsluiting in fase II, althans in gedeeltelijke uitbreiding, planologisch te regelen.

Beantwoording: Van gelegenheidsplanologie is geen sprake, fase 2 stond immers altijd al in de planning waarbij voor de ontwikkeling van het volledige bedrijventerrein milieueffectrapport is opgesteld. Dat er ten behoeve van de eerste uitbreiding van fase 1 thans een ontwerpbestemmingsplan in procedure is gebracht heeft een aantoonbare reden, te weten een concrete ruimtevraag van een bedrijf voor 8 ha bedrijventerrein. De nu voorliggende ontwikkeling past in de in regionaal verband (Regionaal Ruimtelijk Overleg Noord-Oost Brabant) gemaakte afspraak, dat vraaggericht wordt ontwikkeld. De Afdeling heeft in de uitspraak van 19 juli 2017 vastgesteld dat het plan de ontsluiting van het perceel van reclamanten op De Corridor mogelijk maakt, nu de gronden van het perceel gelet op artikel 6, lid 6.1, onder I, van de

planregels mede zijn bestemd voor wegen en grenzen aan De Corridor. Het staat reclamanten dus vrij om deze ontsluiting aan te vragen. Daarbij komt, dat het perceel van reclamanten tevens ontsloten wordt via de interne ontsluitingsweg van Foodpark Veghel, fase 1. De ontsluiting van het terrein van reclamanten houdt overigens geen enkel verband met de uitvoerbaarheid van het voorliggende plan voor de uitbreiding van het bedrijventerrein.

7. Ambtelijke wijzigingen

Er zijn geen ambtelijke wijzigingen.

8. Conclusie en advies

De zienswijzen geven geen aanleiding tot het wijzigen van het ontwerpbestemmingsplan bij de vaststelling.