

BESTEMMINGSPLAN

‘Fietspad en brug Stoofweg’

TOELICHTING

28 SEPTEMBER 2021

STATUS: VASTGESTELD

Gemeente Grave

Bestemmingsplan

‘Fietspad en brug Stoofweg’

Gegevens opdrachtgever

Organisatie : Gemeente Grave
Adres : Arnoud van Gelderweg 71
Postcode : 5361 CV
Plaats : Grave

Gegevens adviesbureau

Naam : Pittiger in planologie
Adres : Verwestraat 32
Postcode : 5491BZ
Plaats : Sint Oedenrode
Telefoon : 06-19743337
Internet : www.pittiger.com

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
1.1	Aanleiding.....	4
1.2	Vigerend bestemmingsplan.....	6
2	Planbeschrijving.....	8
2.1	Toekomstige situatie	8
2.2	Verkeer.....	10
3	Beleidskader	13
3.1	Rijksbeleid	13
3.2	Provinciaal beleid	14
3.3	Gemeentelijk beleid	18
4.	Milieuhygiënische aspecten	21
4.1	Algemeen	21
4.2	Akoestiek.....	21
4.3	Archeologie en cultuurhistorie.....	21
4.4	Bedrijven en milieuzonering	23
4.5	Bodem	24
4.6	Externe Veiligheid	24
4.7	Natuur	26
4.8	Luchtkwaliteit.....	28
4.9	Water	29
4.10	Milieueffectrapportage (M.e.r.)	32
5.	Juridische planbeschrijving.....	33
6.	Uitvoeringsaspecten	35
6.1	Economische haalbaarheid	35
6.2	Overleg en maatschappelijke haalbaarheid.....	35
7.	Bijlagen	36

1. Inleiding

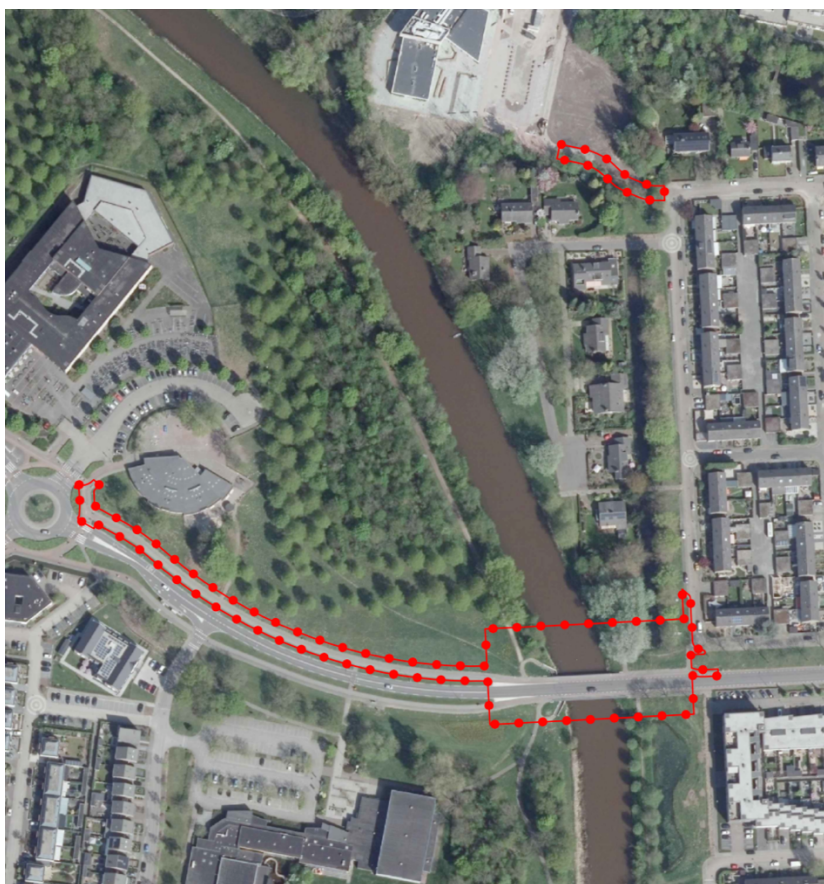
1.1 Aanleiding

De gemeente Grave is voornemens een langzaam verkeersverbinding tussen de Brede School Grave Oost (voorzieningen aan de Gasthuishoeve/ Jan van Cuykdijk) en de rotonde bij het Merletcollege (Stoofweg 4) in Grave te realiseren. De langzaamverkeersverbinding houdt in het realiseren van een nieuwe langzaamverkeersroute langs de Stoofweg welke enerzijds op de rotonde bij het Merletcollege en anderzijds aan de Jan Luijkenstraat aantakt. Onderdeel van het realiseren van deze route is het verbreden van de Stoofbrug. Het geldende bestemmingsplan 'Woonwijken, Grave' laat dit niet toe. Met die reden is besloten hiervoor een bestemmingsplan op te stellen en daarmee de gewenste langzaam verkeersverbinding juridisch-planologisch te regelen. Onderhavig bestemmingsplan strekt hiertoe.

In dit bestemmingsplan is ook de reeds met een uitgebreide procedure omgevingsvergunning vergunde langzaamverkeersverbinding tussen de Jan Luijkenstraat en de Brede School Grave Oost opgenomen. Die langzaamverkeersverbinding is namelijk nog niet in een bestemmingsplan vertaald.

Plangebied

De afbeelding hieronder geeft het plangebied op de luchtfoto weer.



De afbeeldingen hieronder geven de huidige situatie op diverse plaatsen van het traject voor de nieuwe langzaam verkeerverbinding weer.

Rotonde bij Merletcollege



Stoofweg



Stoofbrug



Jan Luijkenstraat

1.2 Vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse van het plangebied vigeert het bestemmingsplan 'Woonwijken, Grave'. Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad van Grave d.d. 13 november 2012. Ter plaatse van het plangebied vigeren op basis van het bestemmingsplan 'Woonwijken, Grave' nu de bestemmingen 'Groen', 'Water', 'Verkeer – verblijfsgebied' en 'Maatschappelijk'. Ook zijn op basis van dit bestemmingsplan enkele dubbelbestemmingen van toepassing, namelijk 'waarde -zoekgebied ecologische verbindingszone' en 'waterstaat – waterlopen'.

Gronden met deze bestemmingen zijn – afhankelijk van de bestemming – bedoeld voor:

Groen

Beplantingen, paden, sport-, spel- en speelvoorzieningen, beeldende kunstwerken, nutsvoorzieningen, bestaande in- en uitritten, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, tuin (o.b.v. vergunning), jongerenontmoetingsplaats (o.b.v. vergunning), standplaatsen voor kramen en stallen, een zendmast uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'zend-/ontvangstinstallatie', bijbehorende voorzieningen.

Water

Water, ter plaatse van de aanduiding "specifieke bouwaanduiding-rijksmonument", het behoud, beheer en herstel van de aanwezige cultuurhistorische en monumentale waarden, bijbehorende voorzieningen zoals bruggen, kades, taluds, beschoeiingen en dergelijke.

Verkeer – verblijfsgebied

Wegen, voet- en fietspaden, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, speelvoorzieningen, verblijfsvoorzieningen in de vorm van pleinen, tuinen (o.b.v. vergunning), nutsvoorzieningen, beeldende kunstwerken, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, jongerenontmoetingsplaats (o.b.v. vergunning), garageboxen (conform aanduiding), standplaatsen voor kramen en stallen, bijbehorende voorzieningen.

Maatschappelijk

maatschappelijke voorzieningen, dienstverlening, bedrijfswoningen, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "begraafplaats", een begraafplaats, ter plaatse van de aanduiding

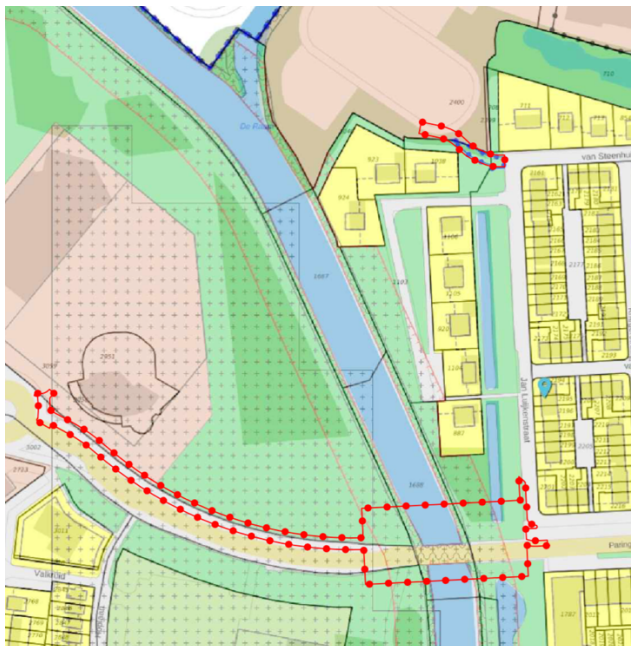
"specifieke bouwaanduiding-rijksmonument", het behoud, beheer en herstel van de aanwezige cultuurhistorische en monumentale waarden, bijbehorende voorzieningen zoals groenvoorzieningen, parkeervoorzieningen, paden en dergelijke.

Ter plaatse van de *dubbelbestemming 'waterstaat – waterloop'* zijn de gronden ook bestemd voor mede bestemd voor aanleg en onderhoud van een watergang.

Ter plaatse van de *dubbelbestemming 'waarde – zoekgebied ecologische verbindingszone'* zijn de gronden ook bestemd voor de verwezenlijking, het behoud en het beheer van een ecologische verbindingszone.

Ter plaatse van het plangebied vigeert ook het bestemmingsplan 'Archeologie' dat door de gemeenteraad van Grave op 21 april 2015 is vastgesteld. Dit bestemmingsplan strekt ertoe de eventuele archeologische waarden in de grond te beschermen en legt daarvoor als het ware een dubbelbestemming over de gronden waar dit bestemmingsplan vigeert. Voor onderhavig plangebied betekent dit dat er naast de bestemmingen in het bestemmingsplan 'Woonwijken, Grave' ook nog een dubbelbestemming in het kader van archeologie van kracht is in combinatie met diverse gebiedsaanduidingen. Het gaat om de dubbelbestemming 'waarde – archeologie' en de gebiedsaanduidingen: 'overige zone – archeologie categorie 2', 'overige zone – archeologie categorie 4' en 'overige zone – archeologie categorie 5'. Dit betekent dat archeologisch onderzoek overlegd moet worden als ter plaatse van de gebiedsaanduidingen meer dan respectievelijk 50, 100 en 2500 m2 met een diepte van een 0,5 meter aan grond verstoord gaat worden.

Zie de afbeelding hieronder die een uitsnede van de verbeeldingen van de vigerende bestemmingsplannen met daaroverheen het plangebied van onderhavig bestemmingsplan weergeeft.



Niet binnen alle vigerende bestemmingen is een langzaamverkeersverbinding zoals gepland te realiseren toegestaan. Daarnaast gaat het om een verbinding die onderdeel is van de hoofdverkeersstructuur en heeft daarom geen ondergeschikt karakter zoals binnen sommige van bovenbeschreven bestemmingen weer wel mogelijk is.

Op basis van deze redenen wordt geconcludeerd dat de nieuwe langzaam verkeersverbinding tussen de rotonde bij het Merletcollege en de Brede School Grave Oost niet in het vigerende bestemmingsplan 'Woonwijken Grave' past.

1.4 Leeswijzer

Dit bestemmingsplan bevat 7 hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk zal in hoofdstuk 2 de toekomstige situatie meer gedetailleerd uiteengezet worden. In de hoofdstukken 3 en 4 komen het beleid en de randvoorwaarden die in acht moeten worden genomen aan bod. Hoofdstuk 5 gaat in op de systematiek van het bestemmingsplan, hoofdstuk 6 bevat de uitvoeringsaspecten (haalbaarheid). Hoofdstuk 7 bevat de opsomming van de bijlagen.

2 Planbeschrijving

2.1 Toekomstige situatie

De gemeente Grave heeft in 2015 het Visioterrein aangekocht met het doel op een deel van dit terrein de Brede School Grave Oost op te richten. In combinatie daarmee is het van belang dat ook de verkeersstructuur rondom de school geschikt is voor de schoolgaande kinderen en hun ouders. Bij de ontwikkeling van de school is de verkeerssituatie in de directe omgeving van de school bekeken en zijn er aanpassingen aan de openbare ruimte via een uitgebreide procedure omgevingsvergunning (langzaam verkeersverbinding BSGO, Grave; NL.IMRO.0786.OVlvvbredeschoolGO-VA01) geregeld.

De verkeersstructuur in de ruimere omgeving van de Brede School Grave Oost vroeg echter nog de nodige aandacht. De verkeersstructuur daarvoor is door de gemeente Grave in samenwerking met bureau Kragten in 2017 en 2018 dan ook nader onderzocht, waarbij de knelpunten op de routes van en naar de Brede School Grave Oost nader zijn uitgewerkt en begroot.

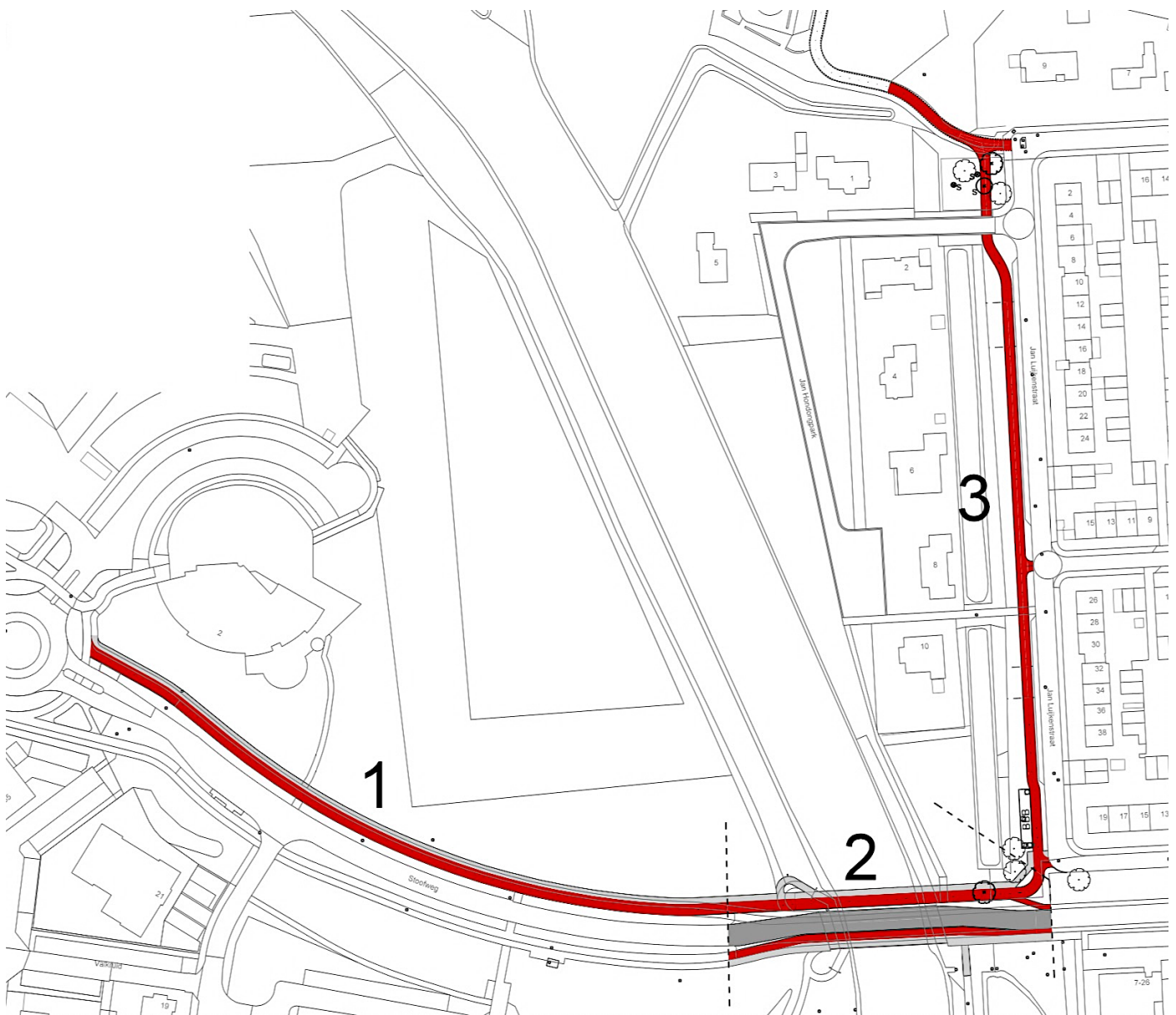
Op basis van dit onderzoek en de voorgestelde maatregelen is door de gemeenteraad van Grave op 3 juli en 18 september 2018 besloten tot het aanleggen van een nieuwe langzaam verkeersverbinding tussen de Brede School Grave Oost (via de Jan Luijkenstraat en de Stoofbrug en –weg) en de rotonde bij het Merletcollege. Het besluit bestond globaal gezien uit het realiseren van een nieuwe langzaam verkeersverbinding inhoudende drie elementen:

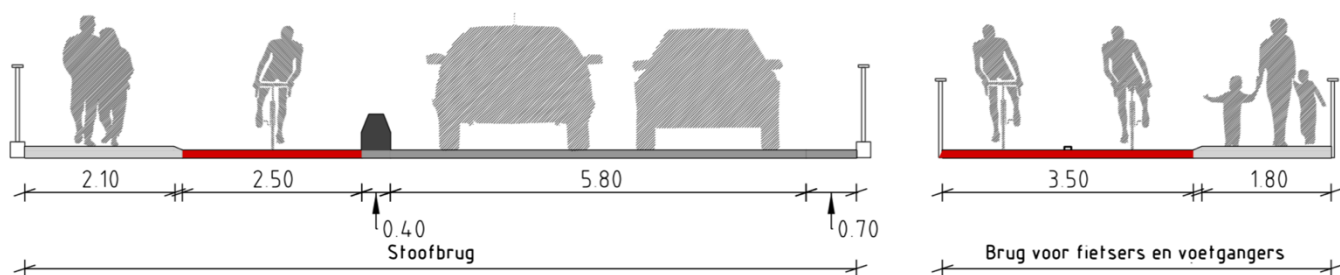
1. een fietspad in twee richtingen langs de stoofweg, traject rotonde – Graafsche Raam, bestaande uit het verbreden van het ten noorden van de Stoofweg gelegen fietspad tot een fietspad in twee richtingen van in totaal 3,5 meter breed en het naar het noorden verleggen van het bestaande voetpad;
2. een nieuwe fiets- en voetgangersbrug over de Graafsche Raam langs de Stoofbrug, bestaande uit een fietspad in twee richtingen en een voetpad. Doordat hierdoor over het noordelijke gedeelte van de huidige Stoofbrug geen fietsers en voetgangers meer

bewegen, ontstaat meer ruimte voor fietsers en voetgangers over het zuidelijke gedeelte van de brug. De zuidelijke fiets- en voetpaden over de brug worden met deze ingreep tegelijkertijd dan ook verbreed;

3. een fietspad in twee richtingen langs de Jan Luijkenstraat, bestaande uit de aanleg van een fietspad in twee richtingen van 3 meter breed ten westen van de Jan Luijkenstraat.

De afbeeldingen hieronder geven hetgeen hierboven is omschreven weer.





Op 16 september 2019 is echter – naar aanleiding van signalen uit de omgeving en doordat uit onderzoek over de verkeerssituatie niet naar voren is gekomen dat dit een knelpunt is – door de gemeenteraad besloten af te zien van het realiseren van het gedeelte van de langzaamverkeersverbinding gelegen ten westen van de Jan Luijkenstraat. Op bovenstaande afbeelding is dit gedeelte van de langzaamverkeersverbinding aangeduid met nummer 3.

Op basis van het besluit van de gemeenteraad van 16 september 2019 is de voorgenomen langzaamverkeersverbinding als volgt uitgewerkt (inclusief het reeds vergunde deel 1).



2.2 Verkeer

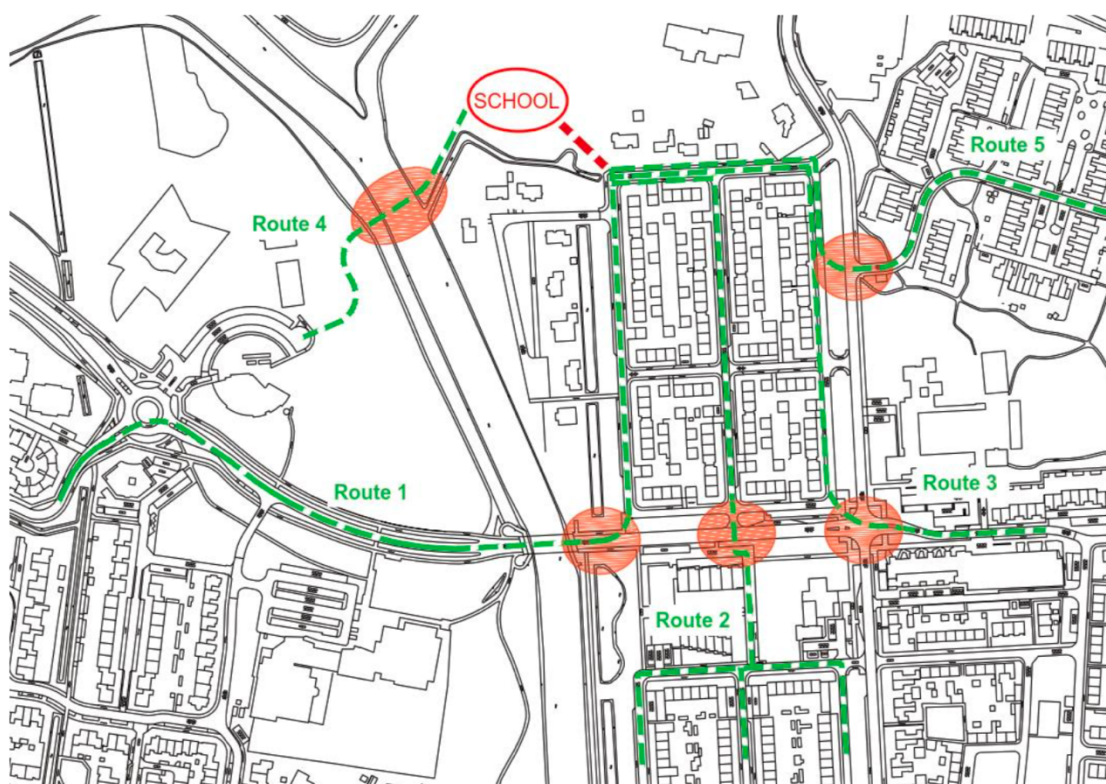
De verkeerskundige onderbouwing voor de gewenste langzaam verkeersverbinding ligt in het

onderzoek van bureau Kragten van april 2017: 'Brede maatschappelijke voorzieningen Grave-Oost, veilige routes naar school', bijgevoegd als bijlage 1 bij deze toelichting. Daarnaast is een belangrijke aanleiding het veiliger maken van het bestaande utilitaire fietsverkeer en het verkeer van/ naar het Merletcollege.

Onderzoek bureau Kragten

In het onderzoek van Kragten is gekeken naar de verkeersafwikkeling en –veiligheid op de routes van en naar de Brede School Grave Oost. In het onderzoek is met name aandacht besteed aan fietsverkeer en in mindere mate ook aan verplaatsing te voet. Juist door in te zetten op deze kwetsbare groep verkeersdeelnemers wordt getracht het fietsgebruik naar school te stimuleren en autogebruik te ontmoedigen.

Uit het onderzoek blijkt dat gelet op de ligging van de Brede School Grave Oost en de herkomst van de leerlingen dat grofweg 5 routes kunnen worden onderscheiden. Onderstaande afbeelding laat deze vijf routes zien met daarop ook aangegeven de benoemde knelpuntlocaties (oranje cirkels). Route 4 is een niet bestaande route, die wel in de analyse en verbetervoorstellen is meegenomen omdat een dergelijke ontsluiting over de Graafsch Raam in het onderzoek meerdere malen door belanghebbenden als kansrijke oplossing is benoemd.



In het onderzoek zijn alle routen inclusief hun knelpunten nader beschouwd en zijn per route verbetervoorstellen gedaan, waarbij ook de kosten van de maatregelen geraamd zijn. Vervolgens zijn de maatregelen afgewogen. Door Kragten is uiteindelijk in ieder geval de volgende maatregel geadviseerd:

“...vooral in te zetten op het veilig kunnen oversteken van de Stoofweg en de Estersveldlaan.

Gelet op de herkomst van het merendeel van de leerlingen blijkt dat grofweg 80% van de leerlingen één van beide, relatief drukke, wegen moet oversteken. Daarbij wordt in eerste instantie prioriteit gegeven aan het veilig oversteken van de Stoofweg voor kinderen uit westelijke richting (De Stoof en verder).

Voorkomen moet worden dat kinderen vanaf de Stoofbrug ‘illegaal’ gaan oversteken via de berm naar de Jan Luijkenstraat. Vandaar dat Kragten in eerste instantie adviseert te kiezen voor een vrijliggende fietsstructuur aan de noordzijde van de Stoofweg, bij voorkeur in de vorm van een fietspad voor twee richtingen met een extra fietsbrug parallel aan de bestaande brug.

Aan de zuidzijde van de Stoofweg verdient het de voorkeur om de vrijliggende fietsstructuur te continueren over de brug minimaal tot aan de Raamoever. In combinatie met een nieuwe fietsbrug aan de noordzijde ontstaat ruimte op de bestaande brug om het zuidelijk fietspad gescheiden van de rijbaan van het gemotoriseerd verkeer te realiseren. Zo wordt gestimuleerd dat kinderen naar de brede maatschappelijke voorziening reeds bij de rotonde de Stoofweg oversteken en door een scheiding tussen rijbaan en fietspad wordt voorkomen dat men na de brug via de berm schuin oversteekt naar de Jan Luijkenstraat. Tevens wordt overig fietsverkeer op de brug beter gefaciliteerd door middel van een volledig vrijliggende structuur aan beide zijden van de Stoofweg. Daarmee wordt concreet geadviseerd te kiezen voor de voorgestelde maatregelen uit route 1. ”

In het onderzoek is ook geadviseerd om de oversteek ter hoogte van de Raamoever en Kriegerstraat en de oversteek ter hoogte van de Estersveldlaan ter hoogte van de Dokter Kanterslaan op te waarderen door middel van een fysieke middengeleider. Daarnaast is ook voorgesteld de inrit van de Gasthuishoeve vanaf de Esterveldlaan bij Visio te verbeteren. Tot uitvoering van deze maatregelen is door de gemeenteraad van Grave op 4 juli 2017 besloten alsook budget beschikbaar gesteld. De maatregelen zijn reeds uitgevoerd en maken geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan.

Veiliger maken bestaande utilitair fietsverkeer en verkeer van/ naar Merletcollege

De Stoofweg is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom van Grave. De toegestane snelheid is 50 km/uur. De Stoofweg maakt deel uit van het Utilitaire Fietsnetwerk van de provincie Noord-Brabant. De weg verbindt enkele grote woonwijken met arbeidsplaatsen en diverse voorzieningen in oost-westelijke richting. Door aanwezigheid van een middelbare school en een gecombineerde basisschool wordt deze weg ook gebruikt als school-thuisroute.

Als er sprake is van een obstakel/ belemmering/ afsluiting op de Elisabethstraat/ N321, wordt de Stoofweg (met Estersveldlaan) ingezet als omleidingsroute naar de doorgaande N324. Met name in de ochtendspits leidt dit tot een significante toename van het aantal motorvoertuigbewegingen.

In de bestaande situatie wordt door fietsverkeer gebruik gemaakt van fietssuggestiestroken.

Het probleem is dat de bestaande fietsvoorzieningen niet toereikend zijn voor het veilig afwikkelen van het fietsverkeer. Het snelheidsregime voor het autoverkeer is op de route 50 km/ uur. Daarbij is het bekend dat de snelheid op de Stoofweg regelmatig wordt

overschreden. Bij handhaving van de snelheid door politie in september 2018 is 10% van de passanten verbaliseerd. Langs de Stoofweg zijn smalle fietssuggestiestroken met een breedte van 1,30 meter aanwezig. Hierdoor wordt deze route al geruime tijd als subjectief onveilig ervaren.

3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)/ Barro/ Rarro

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, volgt de Nota Ruimte op. Het Rijk heeft de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) op 14 maart 2012 vastgesteld, met het daarbij behorende Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Met de SVIR heeft het Rijk een andere sturingsfilosofie vastgesteld, waarbij zij zich scherper dan voorheen richt op de nationale belangen. In deze structuurvisie, die diverse rijksnota's vervangt, staan de plannen van het Rijk voor ruimte en mobiliteit. Er wordt aangegeven in welke infrastructuurprojecten het Rijk de komende tijd wil investeren en op welke wijze de bestaande infrastructuur beter benut kan worden. Provincies en gemeenten krijgen in de plannen meer bewegingsvrijheid op het gebied van ruimtelijke ordening.

Onder het motto 'Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig' streeft het kabinet tot 2028 (middellange termijn) naar de volgende drie hoofddoelstellingen:

1. Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
2. Het verbeteren, in standhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
3. Het waarborgen van een leefbare en veilige leefomgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Voor de drie Rijksdoelen worden door het Rijk 13 onderwerpen van nationaal belang benoemd. Hiermee geeft het Rijk aan waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken.

Om de 13 nationale belangen door te laten werken in ruimtelijke plannen van lagere overheden zijn naast de SVIR het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, 2014) en de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro, 2014) in werking getreden.

Ten aanzien van onderhavige plangebied geldt dat de ontwikkelingen geen specifieke betrekking hebben op de nationale belangen die in het Barro of Rarro worden genoemd.

3.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

Plannen die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken moeten worden getoetst aan de ladder voor duurzame verstedelijking, de laddertoets.

De laddertoets geldt alleen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Beoordeeld moet dan worden of sprake is van een nieuw beslag op de ruimte. Daarvan is in het beginsel sprake als het nieuwe ruimtelijke besluit meer bebouwing mogelijk maakt dan er op grond van het voorheen geldende planologische regime aanwezig was, of kon worden gerealiseerd. Daarnaast volgt uit jurisprudentie dat wanneer het om een functiewijziging gaat, moet worden beoordeeld of er sprake is van een naar aard en omvang zodanige functiewijziging, dat desalniettemin gesproken kan worden van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Daarbij moet ook het ruimtebeslag betrokken worden. Vervolgens moet de behoefte aan de ontwikkeling worden gemotiveerd.

In artikel 1.1.1 onder i van het Bro is een nadere omschrijving van het begrip stedelijke ontwikkeling vastgelegd. Als stedelijke ontwikkeling wordt genoemd: 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.' In het Bro is geen ondergrens voor de minimale omvang vastgelegd. Of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving.

Onderhavige ontwikkeling betreft geen stedelijke ontwikkeling zoals bedoeld in het Bro in het kader van de ladder voor duurzame verstedelijking. Dit blijkt uit jurisprudentie waarin de Afdeling vergelijkbare ontwikkelingen niet als stedelijke ontwikkeling aanmerkt (bijv.: uitspraak van 18 februari 2015, ECLI:NL:RVS:2015:448 en uitspraak van 16 september 2015, ECLI:NL:RVS:2015:2929).

Om die reden hoeft de behoefte en invulling ervan – in het kader van de ladder voor duurzame verstedelijking – niet nader gemotiveerd te worden.

Met dit bestemmingsplan wordt voldaan aan de ladder voor duurzame verstedelijking,

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Brabant

Op 14 december 2018 hebben de Provinciale Staten de omgevingsvisie Noord Brabant vastgesteld. Deze omgevingsvisie vervangt na het inwerking treden van de Omgevingswet de provinciale structuurvisie. Met de omgevingsvisie formuleert de provincie haar ambitie over hoe zij de Brabantse leefomgeving er in 2050 uit wil zien. Daarbij stelt zij tussendoelen voor 2030, maar legt nu nog niet vast hoe zij die doelen wil bereiken. De provincie wilt daarmee ruimte bieden voor inbreng vanuit partijen en

disciplines. Om hiermee aan de slag te gaan is volgens de provincie een verdere uitwerking van de ambities nodig in de vorm van programma's.

Met de visie geeft de provincie aan wat zij belangrijk vindt voor de verbetering en duurzame ontwikkeling van Brabant. Daarbij legt zij de focus op vier hoofdpogaven voor de middellange en lange termijn: werken aan energietransitie, een klimaat proof Brabant, de slimme netwerkstad en een concurrerende duurzame economie. Deze vier hoofdpogave staan ten dienste van de basis opgaven: werken aan veiligheid, gezondheid en omgevingskwaliteit.

Om te komen tot de slimme netwerkstad richt de provincie zich op duurzame verstedelijking. Zij wil daarin richting geven door middel van het bevorderen van regionale afspraken, het sturen op zorgvuldig ruimtegebruik en het periodiek opstellen van prognoses. Verder wil zij een actieve rol spelen om beweging te stimuleren (o.a. door samen te werken bij gebiedsopgaven en bij het opstellen van uitvoeringsprogramma's) en gewenste ontwikkelingen mogelijk te maken.

Onderhavig plan is niet in strijd met de Omgevingsvisie Noord-Brabant.

De Omgevingsvisie Noord-Brabant wordt in 2020 nader uitgewerkt in een provinciale omgevingsverordening, welke vanaf 1 januari 2021 van kracht zal zijn. Tot die tijd gelden de regels zoals opgenomen in de Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant welke aansluiting vindt bij de Structuurvisie ruimtelijke ordening 2014.

3.2.2 Structuurvisie ruimtelijke ordening 2014

Provinciale Staten van Noord-Brabant hebben in hun vergadering van 7 februari 2014 de partiële herziening 2014 van de Structuurvisie RO 2010 vastgesteld. De provincie geeft in de structuurvisie de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040). De visie is bindend voor het ruimtelijk handelen van de provincie. Het is de basis voor de wijze waarop de provincie de instrumenten inzet die de Wet ruimtelijke ordening biedt. Deze partiële herziening richt zich alleen op het verwerken van besluitvorming die op provinciaal niveau al heeft plaatsgehad. De grootste wijzigingen ten opzichte van de vigerende provinciale structuurvisie hebben te maken met 'De transitie van stad en platteland, een nieuwe koers' en met 'Brabant als onderdeel van de top van de Europese kennis- en innovatieregio'.

De provincie wil, meer dan voorheen, het denken en handelen van burgers en ondernemers vertrekpunt laten zijn voor ontwikkelingen. De overheid stuurt daarbij vanuit een heldere visie op randvoorwaarden, die burgers, ondernemers en hun organisaties invullen en realiseren. Maatschappelijke participatie wordt de focus, de overheid neemt het oplossen van maatschappelijke problemen niet over, maar ondersteunt deze. De provincie daagt burgers en ondernemers uit om bij te dragen aan een vitaal Brabant. Een onderdeel hiervan is de transitie naar een zorgvuldige veehouderij. Voor een top kennis- en innovatieregio op Europees niveau is onder andere een sterke agglomeratiekracht nodig. De provincie wil zich daarom meer gaan richten op het versterken van het stedelijk netwerk in Brabant (samen met alle overige betrokken partijen). Verder bevat de nieuwe structuurvisie zaken die de voormalige structuurvisie

ook al bevatte. Zo geeft de provincie Noord-Brabant in haar structuurvisie nog steeds de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid weer, is de visie bindend voor het ruimtelijk handelen van de provincie en biedt het een basis voor de wijze waarop de provincie de instrumenten inzet die de Wet ruimtelijke ordening (Wro) biedt. De visie geeft een ruimtelijke vertaling van de opgaven en doelen uit de Agenda van Brabant. Daarnaast ondersteunt de structuurvisie het beleid op andere provinciale beleidsterreinen, zoals het economisch-, mobiliteits-, sociaal-, cultureel-, milieu- en natuurbeleid. Er wordt aandacht besteed aan zaken zoals concentratie van verstedelijking, zuinig ruimtegebruik, verantwoord omgaan met de natuurlijke basis, het streven naar robuuste en aaneengesochte natuurgebieden en de concentratiegebieden voor glastuinbouw en intensieve veehouderijen.

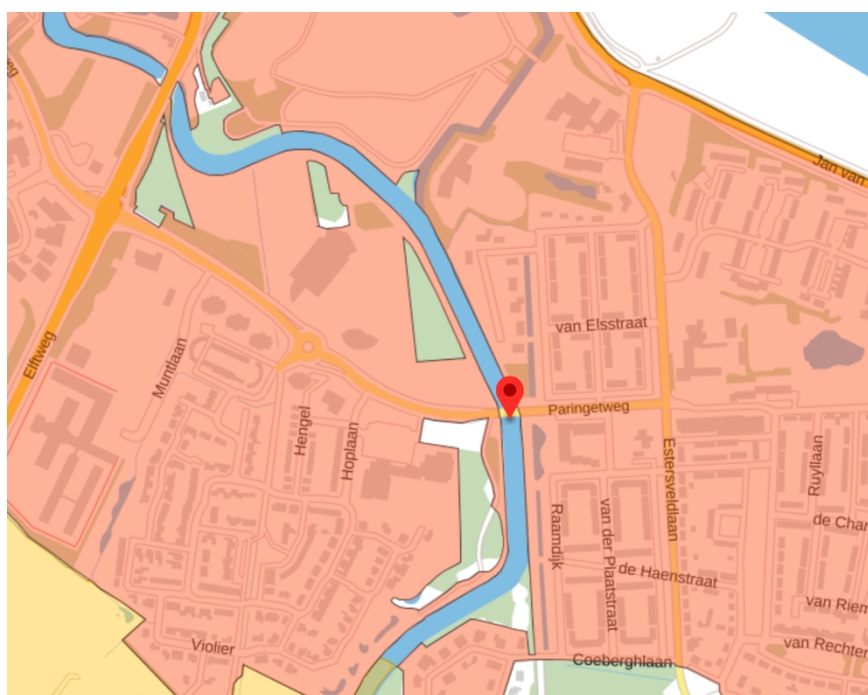
De voorgenomen ontwikkeling draagt bij het vestigings- en leefklimaat van Noord-Brabant, doordat de Molenstraat in Cuijk, waar veel gebouwen leeg staan en verouderd zijn, een kwaliteitsimpuls krijgt door middel van herstructurering. De beleidsdoelstellingen vanuit de Structuurvisie ruimtelijke ordening 2014 zijn nader uitgewerkt in de Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant (zie hierna).

3.2.2 Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant

Het beleid zoals opgenomen in de Structuurvisie ruimtelijke ordening Noord-Brabant is door de provincie Noord-Brabant vertaald in een provinciale planologische verordening. Een instrument waarmee provincies regels stellen waaraan gemeenten zich moeten houden bij het ontwikkelen van onder andere bestemmingsplannen.

De Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant regelt diverse ruimtelijke onderwerpen, welke op perceelniveau per onderwerp zijn begrensd en visueel op een kaart met verschillende kaartlagen zijn weergegeven. Hierdoor is voor ieder gebied in Noord-Brabant duidelijk welke regels er wat betreft provinciaal ruimtelijk beleid gelden. Door deze regels weten gemeenten al in een vroeg stadium waaraan ze toe zijn.

Ter plaatse van het plangebied gelden conform de Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant de instructieregels voor gemeenten voor het 'Stedelijk gebied', voor het 'Natuur Netwerk Brabant', voor 'Natuur Netwerk Brabant - ecologische verbindingszone', voor 'Attentiezone waterhuishouding' en voor 'Behoud en herstel van watersystemen'. Zie de uitsneden van de kaart van de Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant ter hoogte van het plangebied hieronder.



De ontwikkeling waar het hier om gaat betreft het planologisch mogelijk maken van een langzaam verkeersverbinding. Dit betreft niet direct een stedelijke ontwikkeling, maar wel een voorziening die past in het stedelijk gebied. Op basis van de Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant is er dan ook geen strijdigheid als het gaat om het gedeelte van de langzaamverkeersverbinding ter hoogte van het ‘Stedelijk gebied’.

Voor het gedeelte van de langzaam verkeersverbinding dat is gesitueerd ter hoogte van het ‘Natuur Netwerk Brabant’, ‘Natuur Netwerk Brabant - ecologische verbindingzone’, ‘Attentiezone waterhuishouding’ en voor ‘Behoud en herstel van watersystemen is echter een meer uitgebreide motivatie noodzakelijk. In de Interim

Omgevingsverordening Noord-Brabant zijn hiervoor namelijk specifieke regels opgenomen. Verwezen wordt naar artikel 3.17 afwijkende regels ontwikkelingen in natuur netwerk brabant, lid 1 onder a. Hierin is het volgende opgenomen. Een bestemmingsplan van toepassing op Natuur Netwerk Brabant kan een ontwikkeling toelaten als is voldaan aan de voorwaarden gesteld voor nieuwe ontwikkelingen in het Natuur Netwerk Brabant, overeenkomstig artikel 3.18.

In artikel 3.18 lid 3 is opgenomen dat een bestemmingsplan kan bepalen dat nieuwvestiging is toegestaan als het een deel van het Natuur Netwerk Brabant betreft dat door Stedelijk gebied loopt; de nieuwvestiging geen aantasting geeft van de ecologische waarden en kenmerken van het Natuur Netwerk Brabant.

Bovenstaande uitsneden van de kaart van de Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant maken zichtbaar dat het deel van het Natuur Netwerk Brabant (paars gestreept) waarover het hier gaat door het bestaand stedelijk gebied loopt (oranje). Uit de door Buro Maerlant opgestelde 'Notitie effectbeoordeling EVZ Graafsche Raam' (bijlage 4 bij deze toelichting) blijkt dat – mits rekening wordt gehouden met de aanbevelingen i.v.m. de verlichting - de beoogde ingreep (aanleggen brug voor langzaam verkeersverbinding direct naast de bestaande brug en het gebruik ervan) geen negatief effect heeft op de functie als EVZ van de Graafsche Raam en het NNB in het algemeen. Hieronder is de in de notitie opgenomen effectbeoordeling van de realisatie en in gebruik name van de fietsbrug opgenomen.

“In relatie tot de aanwezigheid van de huidige brug en het huidige gebruik is het effect van de realisatie van een nieuwe fietsbrug uiterst beperkt tot afwezig, temeer daar slechts langzaam verkeer zich verplaatst van de hoofdrijbaan naar het fietspad. Er is dan ook geen sprake van aantasting van de functie als EVZ van de Raam ter hoogte van het plangebied. Voorwaarde is, dat de huidige verlichting ongewijzigd blijft. Indien men het fietspad wenst te verlichten dient dit op dusdanige wijze te worden uitgevoerd zodat geen verlichting uitstraalt naar het wateroppervlak en de oevers van de Raam. Dit dient als voorwaarde te worden opgenomen in het ontwerp.”

Mits de huidige verlichting op/ rondom de brug ongewijzigd blijft dan wel nieuw aan te brengen verlichting niet uitstraalt naar het wateroppervlak en de oevers van de Raam is geen sprake van strijdigheid van de ontwikkeling met de Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant. De gemeente Grave (bevoegd gezag én initiatiefnemer) neemt dit mee als voorwaarde in de verdere uitwerking van het ontwerp voor de fietsbrug. Hiermee wordt voldaan wordt aan de Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie gemeente Grave 2025

Op 28 januari 2014 heeft de gemeenteraad de 'Structuurvisie gemeente Grave 2025: Vitale vestinggemeente aan de Maas' vastgesteld, waarin de gemeente haar toekomstvisie op de gemeente Grave beschrijft.

Als kern van de visie voor Grave in 2025: vitale vestinggemeente aan de Maas, is het volgende bepaald: Grave glinstert met duurzaam ruimtelijke, sociaaleconomische en culturele ontwikkelingen als vitale vestigingsgemeente aan de Maas en Raam. Dit zorgt voor behoud en versterking van leefbare kernen en een beleefbaar platteland voor haar bewoners, bedrijven, organisaties en bezoekers. Dit gebeurt onder meer door een goede bereikbaarheid te bevorderen. Een van de duurzaamheidsambities van Grave is dan ook het simuleren van fietsverkeer. Onderhavige ontwikkeling stimuleert fiets- en voetgangersverkeer in plaats van autoverkeer richting de Brede School Grave Oost. Geconcludeerd kan worden dat het initiatief overeenkomt met de doelstellingen uit de gemeentelijke structuurvisie.

Onderhavige ontwikkeling is passend in de structuurvisie gemeente Grave 2025.

3.3.2 Groenstructuurplan Grave – Groen voor iedereen! (2015)

Groen speelt een belangrijke rol in de woonomgeving. Groen heeft een positief effect op de gezondheid, leefbaarheid, biodiversiteit en de economische waarde. Een groene omgeving is aantrekkelijk. De gemeente Grave streeft naar een samenhangende groenstructuur die sterk, duurzaam en beheerbaar is. Aan de hoofdstructuur is de neven- en wijkstructuur gekoppeld, die bijdraagt aan de leefbaarheid en de identiteit van de kernen versterkt. De gemeente heeft hiervoor een groenstructuurplan opgesteld, waarin de groenstructuur en het gewenste toekomstbeeld zijn vastgelegd.

Voor de locatie van de nieuwe langzaam verkeersverbinding zijn in het groenstructuurplan geen echte bijzonderheden opgenomen. De locatie maakt voor het grootste gedeelte deel uit van het gebied “Stenig met bomen”, waarin kwaliteit voor kwantiteit gaat. Daarnaast is langs de Stoofweg sprake van een groene hoofdstructuur langs wegen bebouwde kommen en steekt de nieuwe brug een ecologische verbindingszone over.

Met de komst van de langzaam verkeersverbinding zullen twee bomen gekapt moeten worden. Het gaat om één boom ter hoogte van de nieuwe brug nabij de Jan Luijkenstraat en om één boom ter hoogte van de aantakking van het reeds vergunde fietspad bij de Brede School Grave Oost op de Jan Luijkenstraat nabij de huidige speelvoorziening. De overige bomen die nabij de nieuwe verkeersverbinding staan worden beschermd zodat ze behouden kunnen worden. Hierdoor wordt de aantasting van de huidige structuren zoveel als mogelijk voorkomen. Uit de quickscan flora en fauna (bijlage 2 bij deze toelichting) blijkt dat hierdoor geen beschermde flora en fauna wordt aangetast. Daarnaast blijkt uit de quickscan ook dat de ecologische verbindingzone door de ingrepen niet zodanig wordt aangetast dat dit effect heeft op ter plaatse aanwezige beschermde flora en fauna of de functie van de verbindingzone. Verder wordt de groene hoofdstructuur langs wegen bebouwde kommen die gelegen is langs de Stoofweg door de langzaam verkeersverbinding versmald. Omdat de groenstructuur vrij open is en ook ruim van opzet levert dit in aanzicht/ beleving niet direct een verslechtering van de structuur op.

4. Milieuhygiënische aspecten

4.1 Algemeen

Bij ruimtelijke ingrepen is het van belang dat sprake is van een verantwoord woon- en leefklimaat. Om die reden moet in een bestemmingsplan aannemelijk worden gemaakt dat aan de milieuwetgeving kan worden voldaan. Het milieubeleid bestaat uit diverse wet- en regelgeving, waarvan een deel ruimtelijk relevant is. Deze milieunormen hebben een indirecte (zonering) en directe (sectorale wetgeving die opgenomen wordt in het bestemmingsplan, zoals de Wet Geluidshinder, Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen) werking. In dit hoofdstuk wordt hier nader op ingegaan.

4.2 Akoestiek

Beleidskader

De Wet geluidhinder geeft aan dat een akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd bij het voorbereiden van de vaststelling van een bestemmingsplan, indien het plan een geluidsgevoelig object mogelijk maakt binnen een geluidszone van een bestaande geluidsbron of indien het plan een nieuwe geluidsbron mogelijk maakt. De Wet geluidhinder bevat geluidsnormen en richtlijnen over de toelaatbaarheid van geluidsniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaaï, industrielawaai en luchtvaartlawaaï. Indien een nieuwe geluidsbron mogelijk wordt gemaakt dient volgens de Wet geluidhinder in beeld gebracht te worden of en welke gevolgen dit heeft voor eventuele naastgelegen geluidsgevoelige objecten.

Consequenties

Onderhavig bestemmingsplan heeft betrekking op de ontwikkeling van een langzaam verkeersverbinding. Een langzaam verkeersverbinding is geen nieuwe geluidsgevoelige functie. Daarnaast valt een langzaam verkeersverbinding buiten de werking van de Wet geluidhinder, er wordt geen nieuwe geluidsbron opgericht. Onderzoek naar wegverkeerslawaaï is derhalve niet noodzakelijk.

Het aspect 'geluid' is niet van invloed op de gewenste ontwikkeling. Door de ontwikkeling wordt het woon- en leefklimaat voor wat betreft geluid niet aangetast.

4.3 Archeologie en cultuurhistorie

4.3.1 Archeologie

Beleidskader

Het verdrag van Malta regelt de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Nederland heeft dit verdrag in 1992 ondertekend en in 1998 geratificeerd. Het

Verdrag van Malta (ook wel Verdrag van Valletta genoemd) was geïmplementeerd in de Monumentenwet, tot deze wet op 1 juli 2016 vervangen werd door de Erfgoedwet. De Erfgoedwet bundelt bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. Bovendien zijn aan de Erfgoedwet een aantal nieuwe bepalingen toegevoegd. Het beschermingsniveau zoals die in de oude wetten en regelingen golden blijven gehandhaafd. Een belangrijk doel is de bescherming van het archeologische materiaal in de bodem (in situ), omdat de bodem doorgaans de beste garantie biedt voor een goede conservering. Het is verplicht om in nieuwe bestemmingsplannen rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologisch waarden. Dit was in de voorgaande periode reeds een gebruikelijke praktijk.

De gemeente Grave heeft de (eventuele) archeologische waarden in de gemeente beschermd middels het (paraplu)bestemmingsplan 'Archeologie' dat voor het gehele grondgebied van kracht is.

Consequenties

Voor het plangebied geldt op basis van het (paraplu)bestemmingsplan 'Archeologie' de dubbelbestemming 'waarde – archeologie' en de gebiedsaanduidingen: 'overige zone – archeologie categorie 2', overige zone – archeologie categorie 4' en overige zone – archeologie categorie 5'. Dit betekent dat archeologisch onderzoek overlegd moet worden als ter plaatse van de gebiedsaanduidingen meer dan respectievelijk 50, 250 en 2500 m² met een diepte van een 0,5 meter aan grond verstoord gaat worden.

In geval binnen een plangebied meerdere verwachtingswaarden van toepassing zijn, wordt als stelregel gebruikt dat de meest beperkende verwachtingswaarde als uitgangspunt wordt genomen voor het gehele gebied. Dat betekent dat archeologisch onderzoek moet worden overlegd als over een oppervlakte van 50 m² meer dan 0,5 meter aan grond verstoord gaat worden. Dit minimum wordt ieder geval qua diepte en oppervlakte overschreden in geval van de aanleg van de brug. Voor wat betreft de aanleg van de fiets- en wandelpaden – uitgezonderd over de brug - geldt een verstoringsdiepte van 0,75 meter. Archeologisch onderzoek is derhalve noodzakelijk. Door KSP archeologie is voor het plangebied een archeologisch bureau- en booronderzoek uitgevoerd. De rapportage van het onderzoek is bijgevoegd bij deze toelichting (bijlage 3) De conclusies van het onderzoek zijn als volgt: *"Op grond van de aangetroffen natte bodemvorming in het plangebied nabij de Jan Luijkenstraat en daarmee lage archeologische verwachting adviseert KSP Archeologie geen archeologisch vervolgonderzoek. In de zone ten noorden van het fietspad bij de Stoofweg is een hoge dichtheid aan kabels en leidingen aanwezig, waardoor de bodem hier verstoord zal zijn. Ook hier adviseert KSP Archeologie geen archeologisch vervolgonderzoek."*

Deze conclusie is een zogenaamd selectieadvies. Niet het archeologische adviesbureau, maar de gemeente is op het onderdeel archeologie bevoegd gezag. Dat betekent dat de gemeente de resultaten uit het onderzoek beoordeelt en vervolgens – als in voldoende mate is aangetoond dat geen archeologische waarden worden aangetast - een selectiebesluit neemt. De gemeente Grave heeft het onderzoek beoordeeld en besloten

tot het nemen van een selectiebesluit. Dat betekent dat in dit bestemmingsplan geen dubbelbestemming en gebiedsaanduidingen in het kader van de bescherming van eventuele archeologische waarden zijn opgenomen.

4.3.2 Cultuurhistorie

Beleidskader

Volgens de Erfgoedwet, die per 1 juli 2016 van kracht is geworden, dient bij nieuwe ontwikkelingen rekening te worden gehouden met het aanwezige cultureel erfgoed. Samen met de nieuwe Omgevingswet (of het overgangsrecht totdat deze in werking is getreden) maakt de Erfgoedwet een integrale bescherming van ons cultureel erfgoed mogelijk.

De gemeente Grave heeft een eigen cultuurhistorische beleidsadvieskaart vastgesteld.

Consequenties

In het plangebied liggen geen waardevolle cultuurhistorische elementen zo blijkt uit de Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Brabant. Volgens de cultuurhistorische beleidsadvies kaart van de gemeente Grave is de locatie gelegen in het landschapstype 'historische kernen' en cultuurhistorische landschappen van provinciaal belang. Aangezien er in het plangebied zelf geen specifieke waarden aanwezig zijn zullen hier met de ontwikkeling geen waarden aangetast worden. Eveneens is in de directe omgeving geen bebouwing aanwezig die cultuurhistorische waarde hebben.

Aantasting van cultuurhistorische waarden is niet aannemelijk. Geconcludeerd kan worden dat er geen belemmeringen vanuit het aspect 'cultuurhistorie' zijn te verwachten.

4.4 Bedrijven en milieuzonering

Beleidskader

Voor de milieuzonering van bedrijven in ruimtelijke plannen geldt in het algemeen geen wettelijk kader. Wel is het in het kader van een goede ruimtelijke ordening van belang dat bij de aanwezigheid van milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) in de omgeving van milieugevoelige functies (zoals woningen):

- ter plaatse van de woning(en) een goed woon- en leefmilieu wordt gegarandeerd;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven.

Dit kan door voldoende afstand te houden tussen milieubelastende activiteiten en gevoelige functies. In dat kader heeft de Nederlandse Vereniging voor Gemeenten (VNG) de Handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' gepubliceerd. De richtafstanden die in deze handreiking staan vermeld dienen als leidraad voor het garanderen van een goede ruimtelijke ordening en woon- en leefklimaat.

Consequenties

Een langzaam verkeersverbinding wordt niet aangemerkt als een milieubelastende (bedrijfs)activiteit. In het kader van hinderlijke bedrijvigheid hoeft niet gekeken te worden naar de effecten van de langzaam verkeersverbinding op de omgeving. Een langzaamverkeersverbinding is ook geen milieugevoelige functie.

Door de ontwikkeling wordt het woon- en leefklimaat niet aangetast. Bedrijven worden niet in hun bedrijfsvoering belemmerd. Nader onderzoek kan achterwege blijven.

4.5 Bodem

Beleidskader

De bodem moet geschikt zijn voor het voorgenomen gebruik. Bij een bestemmingswijziging wordt bodemonderzoek noodzakelijk geacht, indien de bestemmingswijziging tevens een wijziging naar een 'strengere' bodemgebruiksvorm inhoudt. Bij een bestemmingswijziging die een gelijkblijvend of minder streng bodemgebruik oplevert, wordt de bodemkwaliteit in het kader van de bestemmingswijziging niet noodzakelijk geacht.

Consequenties

Onderhavige ontwikkeling voorziet in de realisatie van een langzaam verkeersverbinding. De huidige bestemmingen in het plangebied zijn 'Groen', 'Water', 'Verkeer – verblijfsgebied' en 'Maatschappelijk'. In de toekomstige situatie kan er voor het overgrote gedeelte gesproken worden over een nagenoeg gelijkblijvende situatie, aangezien ter plaatse van de langzaam verkeersverbinding geen verblijfsruimte wordt gecreëerd. Het gedeelte dat nu de bestemming 'Maatschappelijk' heeft gaat een minder strenge bodemgebruiksvorm krijgen.

Uit bovenstaande blijkt dat het aspect 'bodem' geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.6 Externe Veiligheid

Beleidskader

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's die mensen lopen als gevolg van mogelijke ongelukken met gevaarlijke stoffen bij bedrijven, transportroutes (wegen, spoorwegen en waterwegen) en buisleidingen. Omdat de gevolgen van een ongeluk met gevaarlijke stoffen groot kunnen zijn, zijn de aanvaardbare risico's vastgelegd in diverse besluiten. De belangrijkste zijn:

- Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi);
- Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb);
- Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt).

Binnen de beleidskaders voor deze drie typen risicobronnen staan altijd twee kernbegrippen centraal: Het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Hoewel beide begrippen onderlinge samenhang vertonen zijn er belangrijke verschillen. Hieronder worden beide begrippen verder uitgewerkt.

Risiconormering

In het beoordelingskader voor externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico:

Plaatsgebonden risico (PR)

Het plaatsgebonden risico geeft de kans op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. Het PR kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de 10⁻⁶ contour (welke als wettelijk harde norm fungeert) mogen geen kwetsbare objecten geprojecteerd worden.

Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10⁻⁶ contour niet als grenswaarde, maar als een richtwaarde.

Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang (10 personen of meer). Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Voor het groepsrisico geldt een verantwoordingsplicht. Dit houdt in dat iedere wijziging met betrekking tot planologische keuzes moet worden onderbouwd én verantwoord door het bevoegd gezag.

Verantwoordingsplicht groepsrisico

Met het invullen van de verantwoordingsplicht wordt antwoord gegeven op de vraag in hoeverre externe veiligheidsrisico's in het plangebied worden geaccepteerd en welke maatregelen getroffen zijn om het risico zoveel mogelijk te beperken. Het invullen van de verantwoordingsplicht is een taak van het bevoegd gezag (veelal de gemeente). Door de verantwoordingsplicht worden gemeenten gedwongen het externe veiligheidsaspect mee te laten wegen bij het maken van ruimtelijke keuzes. Deze verantwoording is kwalitatief en bevat verschillende onderdelen die aan bod kunnen of moeten komen. Ook bestaat er een adviesplicht voor de regionale brandweer. In de Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico zijn de onderdelen van de verantwoording nader uitgewerkt en toegelicht.

Wanneer verantwoorden?

Bron	Wanneer groepsrisicoverantwoording?
Inrichtingen (Bevi)	Altijd wanneer binnen invloedsgebied ruimtelijk besluit wordt genomen.
Buisleidingen (Bevb)	Wanneer sprake is van toename van het groepsrisico of overschrijding van de oriëntatiewaarde.
Spoor-, rijks- en waterwegen (Bevt)	Wanneer sprake is van toename van het groepsrisico of overschrijding van de oriëntatiewaarde.

Door het uitwerken van de verantwoordingsplicht neemt het bevoegd gezag de verantwoordelijkheid voor het 'restrisico' dat overblijft nadat de benodigde veiligheidsverhogende maatregelen genomen zijn.

Overige wet- en regelgeving

Tot slot moet in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening' (art. 3.1 Wro) ook getoetst aan eventueel van toepassing zijnde veiligheidsafstanden uit bijvoorbeeld het Activiteitenbesluit, effectafstanden uit de 'Circulaire effectafstanden LPG-tankstations', enzovoorts.

Consequenties

De ontwikkeling betreft de aanleg van een langzaam verkeersverbinding. Een langzaam verkeersverbinding is geen kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object, waardoor er geen sprake is van een plaatsgebonden risico. De langzaam verkeersverbinding ligt in de openbare ruimte waardoor er geen sprake kan zijn van een groepsrisico. Hieronder is een uitsnede opgenomen van de risicokaart, daarop is zichtbaar in hoeverre in of in de nabijheid van het plangebied sprake is van risicovolle inrichtingen, wegen waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, buisleidingen et cetera.



Het projectgebied ligt op 300 meter van wegen (maas) waarover en buisleidingen (gas) waardoor gevaarlijke stoffen vervoerd worden en ligt daarmee niet in het invloedsgebied van deze wegen en leidingen. Wel is sprake van een risicovolle inrichting langs een deel van het traject. Het gaat om Laco Grave aan Stoofweg 3. Doordat de langzaam verkeersverbinding geen verblijfsplek is maar juist zorgt voor veilige doorstroming van verkeer vormt deze inrichting geen belemmering voor de ontwikkeling of andersom. Er kan bij een eventuele calamiteit bij Laco Grave door middel van de nieuwe langzaam verkeersverbinding snel van de inrichting weggegaan worden.

Het aspect 'externe veiligheid' is derhalve niet van invloed op de gewenste ontwikkeling.

4.7 Natuur

Beleidskader

De Wet natuurbescherming is op 1 januari 2017 in werking getreden en vervangt sindsdien de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet, en de Boswet. De wet bevat regels voor de bescherming van in het wild levende dier- en plantensoorten en de belangrijkste natuurgebieden in Nederland. Daarnaast bevat de wet onder meer bepalingen over de jacht en over houtopstanden.

Soortbescherming

De Wet natuurbescherming bevat een algemene zorgplicht voor alle in het wild levende dieren en planten. Daarnaast voorziet de wet in strikte verboden die gelden voor aangewezen beschermde inheemse diersoorten, waaronder alle van nature in Nederland voorkomende soorten vogels. Dus zowel vogels in de tuin als op de Veluwe zijn beschermd.

De wet werkt volgens het 'nee-tenzij' principe ten aanzien van beschermde inheemse soorten: schadelijke handelingen zijn verboden, tenzij er een uitzondering voor is gemaakt. Het is niet toegestaan om vogels te doden, vangen, verwonden, verstoren, bezitten, verhandelen, de nesten en eieren te verstoren of te vernietigen. Uitzonderingen op deze verboden zijn onder voorwaarden mogelijk, onder andere voor veiligheid, schadebestrijding of onderzoek. De wet regelt ook de jacht in ons land.

Gebiedsbescherming

De Wet natuurbescherming bevat specifieke regels voor de aanwijzing, het beheer en de bescherming van Natura 2000-gebieden, waaronder een groot aantal gebieden die als essentieel leefgebied dienen voor vogels.

Het belangrijkste rechtgevolg van de aanwijzing als Natura 2000-gebied is dat er een vergunningplicht geldt voor alle activiteiten die mogelijk schade kunnen toebrengen aan een gebied. Voor dergelijke schadelijke activiteiten kan alleen een vergunning worden verleend als er geen alternatief is en als het gaat om een dwingende reden van groot openbaar belang. De kokkelvisserij in de Waddenzee is nu bijvoorbeeld verboden. Er kon namelijk niet worden aangetoond dat er géén schade zou ontstaan aan de natuur, en er was geen van de andere redenen aanwezig om toch een vergunning te verlenen.

De wet biedt geen bescherming aan andere natuurgebieden, maar vereist wel van provincies dat zij gebieden aanwijzen voor het natuurnetwerk Nederland en verleent hen de bevoegdheid om bijzondere provinciale natuurgebieden en bijzondere provinciale landschappen aan te wijzen. De Minister van Economische Zaken kan daarnaast op grond van de wet nationale parken aanwijzen die vooral een educatieve en communicatieve functie hebben. De voormalige beschermde natuurmonumenten zijn met bijbehorende doelen opgeheven met de inwerkingtreding van de Wet natuurbescherming.

Consequenties

Binnen 10 kilometer afstand van het plangebied liggen geen Natura 2000-gebieden. Vanwege de afstand, de geringe omvang van de ontwikkeling en de stedelijke ligging van het plangebied worden geen effecten op soorten, habitats van soorten of habitattypen in een Natura 2000-gebied verwacht. Wel is sprake van de ligging van een deel van het plangebied in het Natuur Netwerk Brabant. Het gaat om het gedeelte van de langzaam

verkeersroute die via een nieuwe brug de Graafsche Raam oversteekt. De Graafsche Raam is onderdeel van het Natuur Netwerk Brabant.

Door Nipa milieutechniek is een quickscan flora en fauna uitgevoerd (bijlage 2 bij deze toelichting) waaruit blijkt dat, mits buiten het broedseizoen gewerkt wordt, door de ontwikkeling geen beschermde soorten worden aangetast.

Door Buro Maerlant is aanvullend een 'Notitie effectbeoordeling EVZ Graafsche Raam' (bijlage 4 bij deze toelichting) opgesteld. Hieruit blijkt dat de beoogde ingreep (aanleggen brug voor langzaam verkeersverbinding direct naast de bestaande brug en het gebruik ervan) – mits rekening wordt gehouden met de aanbevelingen i.v.m. de verlichting - geen negatief effect heeft op de functie als EVZ van de Graafsche Raam en het NNB in het algemeen. Hieronder is de in de notitie opgenomen effectbeoordeling van de realisatie en in gebruik name van de fietsbrug opgenomen.

“In relatie tot de aanwezigheid van de huidige brug en het huidige gebruik is het effect van de realisatie van een nieuwe fietsbrug uiterst beperkt tot afwezig, temeer daar slechts langzaam verkeer zich verplaatst van de hoofdrijbaan naar het fietspad. Er is dan ook geen sprake van aantasting van de functie als EVZ van de Raam ter hoogte van het plangebied. Voorwaarde is, dat de huidige verlichting ongewijzigd blijft. Indien men het fietspad wenst te verlichten dient dit op dusdanige wijze te worden uitgevoerd zodat geen verlichting uitstraalt naar het wateroppervlak en de oevers van de Raam. Dit dient als voorwaarde te worden opgenomen in het ontwerp.”

De gemeente Grave (bevoegd gezag én initiatiefnemer) neemt dit (verlichting) mee als voorwaarde in de verdere uitwerking van het ontwerp voor de fietsbrug.

De watergang binnen het plangebied kent een beekherstelopgave die op redelijk korte termijn zal worden opgepakt. Hierover vindt reeds afstemming plaats met de betrokken partijen.

Er zijn geen strijdigheden met de Wet natuurbescherming.

4.8 Luchtkwaliteit

Beleidskader

Nederland heeft de Europese regels ten aanzien van luchtkwaliteit geïmplementeerd in de Wet milieubeheer. Op 15 november 2007 is het onderdeel luchtkwaliteit van de Wet milieubeheer in werking getreden. Kern van de wet is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierin staat wanneer en hoe overschrijdingen van de luchtkwaliteit moeten worden aangepakt. Het programma houdt rekening met nieuwe ontwikkelingen, zoals bouwprojecten of de aanleg van infrastructuur. Projecten die passen in dit programma, hoeven niet meer te worden getoetst aan de normen (grenswaarden) voor luchtkwaliteit. Het NSL is op 1 augustus 2009 in werking getreden. Ook projecten die 'niet in betekende mate' (NIBM) van

invloed zijn op de luchtkwaliteit hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

In het besluit NIBM is vastgelegd dat na vaststelling van het NSL of een regionaal programma een grens van 3% verslechtering van de luchtkwaliteit (een toename van maximaal 1,2 µg/m³ NO₂ of PM₁₀) als 'niet in betekenende mate' wordt beschouwd. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, infrastructuur, kantoor- en woningbouwlocaties en activiteiten of handelingen) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook indien aannemelijk gemaakt kan worden dat een gepland project NIBM bijdraagt, kan toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit achterwege blijven. Voor woningen wordt hierbij een ondergrens van 1500 woningen aangehouden voor locaties waarbij sprake is van één ontsluitingsweg.

Consequenties

Voorliggend plan betreft de realisatie van een langzaam verkeersverbinding, de realisatie van de langzaam verkeersverbinding leidt niet tot extra toename van het auto- en of vrachtverkeer en leidt dan ook niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse. Er kan daarom geconcludeerd worden dat de concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht tenminste gelijk blijft.

Aangezien geen sprake is van een verblijfsfunctie hoeft o.b.v. de GCN-kaarten niet beoordeeld te worden in hoeverre sprake is van een aanvaardbaar woon- en verblijfsklimaat voor het aspect lucht.

Luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de ontwikkeling of andersom de ontwikkeling leidt niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse.

4.9 Water

Een belangrijk ordenend principe bij ruimtelijke plannen is het waterbeheer: de zorg voor veiligheid tegen overstromingen en voor voldoende en gezond oppervlaktewater. De gemeente dient in een vroeg stadium overleg te voeren met de waterbeheerder over een ruimtelijke planvoornemen. Hiermee wordt voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer. Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van het waterschap Aa en Maas, verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer van regionale wateren.

Beleidskader

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding, allen met als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief). Deze paragraaf geeft een overzicht van de voor het plangebied relevante nota's.

Hydrologisch kader Brabantse waterschappen

De drie Brabantse waterschappen, Aa en Maas, De Dommel en Brabantse Delta hebben in hun keuren sinds 1 maart 2015 dezelfde (beleids)uitgangspunten voor het beoordelen van plannen waarbij het verhard oppervlak toeneemt. Dit gezamenlijke beleid heeft onder andere geresulteerd in de rapportage 'Hydrologische uitgangspunten bij de Keurregels voor afvoeren van hemelwater, Brabantse waterschappen' van 9 december 2014. Uit (onder andere) deze uitgangspunten blijkt het volgende:

'Bij een toename en afkoppelen van het verhard oppervlak geldt het uitgangspunt dat plannen zoveel mogelijk hydrologisch neutraal worden uitgevoerd. Het doel van dit uitgangspunt is om te voorkomen dat hemelwater als gevolg van uitbreiding van het verhard oppervlak versneld op het watersysteem wordt geloosd. Voor lozingen op een oppervlaktewater eist het Waterschap daarom een vervangende berging, die de extra afvoer van het nieuwe verharde oppervlak als het ware neutraliseert. Gemeenten stellen vanuit hun eigen verantwoordelijkheid voorwaarden aan de afvoer via een rioleringsstelsel. Bij het invullen van de compensatieopgave wordt tevens gekeken naar de mogelijke realisering van andere waterdoelen. Het gaat hierbij dus om een optimale inpassing van een plan in zijn omgeving, waarbij ook gekeken moet worden naar het huidig en toekomstig functioneren van het totale (deel-)stroomgebied waar de ontwikkeling onderdeel van uitmaakt. Naast het behoud van voldoende systeemrobuustheid, kan hiermee beter invulling worden gegeven aan de gewenste doelmatigheid. Bovendien biedt dit mogelijkheden voor waterschappen en gemeenten om ook andere dan hydrologische aspecten mee te nemen in de afweging. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om het oplossen van waterkwaliteitsknelpunten of het tegengaan van verdroging.'

De waterschappen maken bij het beoordelen van plannen met een toegenomen verhard oppervlak onderscheid tussen grote (toename verhard oppervlak groter dan 10.000 m²) en kleine plannen (toename verhard oppervlak tussen de 2.000 m² en 10.000 m²). Hoewel er relatief veel kleine plannen zijn veroorzaken deze op deelstroomgebiedsniveau nauwelijks een toename van de maatgevende afvoer. Dit heeft ertoe geleid dat voor kleine plannen kan worden volstaan met het toepassen van een eenvoudige rekenregel voor het bepalen van de compensatie-eis. Voor plannen met een toename van het verharde oppervlak minder dan 2.000 m² geldt geen compensatie-eis.

Hemelwaterbeleidsplan

De gemeente Grave heeft een eigen hemelwater beleidsplan. Op basis van dit plan hanteert de gemeente het beleid dat bij aanleg van nieuwe verhardingen 60 mm berging aangelegd dient te worden voor hemelwater.

Compensatie-eis

In de Keur van de Brabantse Waterschappen is als compensatie-eis 60 mm vastgesteld (hoeveelheid in mm die 'overblijft' en die geborgen moet worden binnen 24 uur), waarbij is uitgegaan van de vastgestelde afgeronde gemiddelde

maatgevende afvoer van 1,0 l/s/ha en met aftrekposten zoals berging op straat en berging in het riool. In de Algemene Regel is tevens een gevoeligheidsfactor voor de compensatie-eis opgenomen. Afhankelijk van kenmerken van het beïnvloedingsgebied wordt een gevoeligheidsfactor toegepast. Naarmate de gevoeligheid van een gebied of oppervlaktewatersysteem voor de gevolgen van piekafvoeren lager is, is minder compensatie nodig. Volgens tabel 2 in de Keur is sprake van een gevoeligheidsfactor van 1; dit houdt in dat de waarde van 60 mm van de compensatie-eis voor onderhavige onderzoekslocatie volgens de keur ongewijzigd blijft.

Voor een toename van het verhard oppervlak bij kleine plannen kan volgens de Keur de vereiste compensatie berekend worden door de toename van het verhard oppervlak (m²) te vermenigvuldigen met de compensatie-eis (60 mm) en de gevoeligheidsfactor. Daaruit volgt de omvang van de vereiste compensatie in kubieke meters (m³). Wanneer de vereiste compensatie berekend is, kan een voorziening ontworpen en nader uitgewerkt worden. De rekenregel is als volgt:

Toename verhard oppervlak (m²) * 0,06 (m) * Gevoeligheidsfactor =

Benodigde compensatie (m³)

De gemeente hanteert ingevolge haar hemelwater beleidsplan dezelfde compensatie-eis als het waterschap.

Consequenties

Voor dit plan is de toename van het verhard oppervlak maximaal 1000 m². Op basis van de in de keur en de in het gemeentelijke hemelwater beleidsplan gestelde compensatie-eis dient een voorziening van **60 m³** (1000 m² verharding * 0,06 (m) * 1 = 60 m³) beschikbaar te zijn. Gekozen wordt voor afvloeiing van hemelwater richting het aangrenzende groen in openbaar gebied. Het fietspad komt lager te liggen dan de weg, maar hoger dan het groen. Het water dat niet door het fietspad heen infiltreert wordt daardoor afgevoerd richting het groen, dat als vloeiveld functioneert en afloopt richting de Raam. Omdat hiermee (welliswaar indirect via een vloeiveld) wordt geloosd op de Raam zal hiervoor te zijner tijd een watervergunning bij het Waterschap aangevraagd moeten worden. Het openbaar gebied waarop afgevoerd wordt beschikt over meer capaciteit dan 60 m³.

Met vorenstaande voorziening wordt aan de compensatie-eis i.v.m. de berging en afvoer van hemelwater voldaan.

Conclusie

Uit deze waterparagraaf blijkt dat het initiatief geen nadelige gevolgen heeft voor de waterhuishouding ter plaatse. Wel dient te zijner tijd, voor aanleg van de brug, een watervergunning bij het Waterschap aangevraagd te worden.

4.10 Milieueffectrapportage (M.e.r.)

Beleidskader

Op grond van het Besluit milieueffectrapportage, mede in relatie tot bijlage III bij de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling, moet voor bepaalde projecten een m.e.r. worden gemaakt of een m.e.r.-beoordeling worden uitgevoerd. Met een m.e.r. worden vooraf de milieugevolgen van een besluit in beeld gebracht.

Op 7 juli 2017 het Besluit m.e.r. gewijzigd in werking getreden. In het gewijzigde Besluit m.e.r. staat de nieuwe procedure voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling. Voor elke aanvraag waarbij een vormvrije m.e.r.-beoordeling aan de orde is moet:

- door de initiatiefnemer een aanmeldingsnotitie worden opgesteld;
- het bevoegd gezag binnen 6 weken een m.e.r.-beoordelingsbesluit nemen. Dit besluit hoeft niet in de Staatscourant gepubliceerd te worden;
- de initiatiefnemer het (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsbesluit bij de vergunningaanvraag voegen (Artikel 7.28 Wet milieubeheer).

De artikelen 7.16 tot en met 7.20a Wm zijn in de nieuwe wetgeving voor alle in het Besluit m.e.r. genoemde activiteiten van de D-lijst van toepassing. Het maakt daarvoor niet uit of het een activiteit onder of boven de D-drempel betreft. Dit volgt uit de implementatie van artikel 1, vierde lid, onder a en b, van Richtlijn 2014/52/EU.

Consequenties

Onderzocht is of een m.e.r. of een m.e.r.-beoordeling nodig is. In bijlage C en D van het Besluit m.e.r. is aangegeven in welke gevallen voor een project een mer (beoordeling) nodig is. De langzaam verkeersverbinding is niet mer (beoordelings)plichtig.

Voor dit initiatief hoeft op grond van de Wet milieubeheer geen milieueffectrapport te worden gemaakt. Op grond van de selectiecriteria als bedoeld in bijlage III bij de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling is niet gebleken dat er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn die leiden tot een m.e.r.-beoordelingsplicht. Hierbij wijzen wij op wat wij elders in deze toelichting over de afzonderlijke milieuaspecten hebben opgemerkt. Er bestaat dan ook geen aanleiding tot het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling.

5. Juridische planbeschrijving

5.1 Vormgeving juridisch plan

Ten behoeve van de actualisatie van de bestemmingsplannen voor het stedelijk gebied, heeft de gemeente Grave een “stramien” (standaard) opgesteld. Dit stramien vormt de basis voor de actualisatie van alle vigerende bestemmingsplannen. Het bestemmingsplan “Fietspad en brug Stoofweg” voorziet in de realisatie van een fietspad en een brug. Voor dit bestemmingsplan is zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij het stramien.

5.2 Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 en digitalisering

Op 1 juli 2008 is de Wet ruimtelijke ordening in werking getreden (Wro). In deze wet is de verplichting opgenomen om ruimtelijke plannen en besluiten te digitaliseren. Dit betekent dat bestemmingsplannen alleen in digitale vorm rechtskracht kunnen krijgen. De papieren versie betreft slechts een verbeelding van de digitale versie. Deze digitaliseringsverplichting is op 1 januari 2010 van kracht geworden. Dit bestemmingsplan is daarom volledig digitaal en IMRO-gecodeerd opgesteld, zodat het digitaal beschikbaar kan worden gesteld. Bij het opstellen van het onderhavige is aangesloten bij de landelijk standaard voor bestemmingsplannen, de RO-Standaarden 2012.

5.3 Doelstellingen en planopzet

Het juridisch bindend deel van het bestemmingsplan bestaat uit de regels en de verbeelding tezamen. De basis voor de verbeelding is een recente kadastrale ondergrond, aangevuld met topografische gegevens. Op de verbeelding is de grens van het bestemmingsplangebied aangegeven. Binnen die grens zijn de verschillende bestemmingen met verschillende kleuren weergegeven. Voorts zijn diverse aanduidingen opgenomen, waarnaar in de regels wordt verwezen. De planregels van het bestemmingsplan zijn ondergebracht in vier hoofdstukken:

- Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels. Deze regels beogen een eenduidige interpretatie en toepassing van de overige, meer inhoudelijke regels en van de verbeelding te waarborgen;
- Hoofdstuk 2 bevat de planregels in verband met de bestemmingsbepalingen. Per bestemming bevat dit hoofdstuk planregels, welke specifiek voor die bestemming gelden;
- Hoofdstuk 3 bevat de algemene regels. Hierbij gaat het om planregels die op nagenoeg alle bestemmingen betrekking hebben en die vooral om praktische redenen zijn ondergebracht in dit hoofdstuk, alsmede een aantal specifieke planregels, waaronder een anti-dubbeltelbepaling;
- Tenslotte bevat hoofdstuk 4 de overgangs- en slotregels. Deze planregels bevatten onder meer het overgangsrecht en de titel van het bestemmingsplan.

5.4 Toelichting afzonderlijke bestemmingen en regelingen

In deze paragraaf worden de bestemmingen afzonderlijk toegelicht. Voor een goed begrip van de regeling dienen in elk geval de regels tezamen met de verbeelding te worden geraadpleegd.

5.4.1 Verkeer – Verblijfsgebied

Binnen deze bestemming bestaat de mogelijkheid naast verkeersvoorzieningen, verblijfsvoorzieningen en speelvoorzieningen te treffen. De bestemming is globaal geformuleerd. Binnen deze bestemming kan het fietspad met de brug gerealiseerd worden.

5.4.2 Waterstaat – Waterlopen

Om de aanwezige A-watgang te beschermen, is voor de zone naast de A-watgang een dubbelbestemming opgenomen, die inhoudt dat alleen kleine bouwwerken, geen gebouwen zijnde mogen worden gebouwd. Via een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan kan dan ten behoeve van de onderliggende bestemming worden gebouwd. Een vergunningstelsel voor werkzaamheden is niet opgenomen, omdat de Keur van het waterschap al voldoende bescherming biedt.

5.4.3 Waarde – Zoekgebied ecologische verbindingszone

De Raam met een zone van 25 meter aan weersijden van de waterloop zijn in de provinciale ruimtelijke verordening aangewezen als 'Natuurnetwerk Brabant - Ecologische verbindingszone'. Deze dubbelbestemming is opgenomen om de gronden de bescherming te bieden die ze ingevolge de Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant moeten hebben.

6. Uitvoeringsaspecten

6.1 Economische haalbaarheid

Bij het opstellen van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 lid 1 sub f van het Besluit ruimtelijke ordening onderzoek plaats te vinden naar de economische uitvoerbaarheid van het plan.

De gemeente Grave is initiatiefnemer van de ontwikkeling, dat betekent dat de gemeente verantwoordelijk is voor de kosten die gemoeid zijn met het mogelijk maken van de ontwikkeling en geen kosten bij derden verhaald hoeven te worden. Het is daardoor niet noodzakelijk een exploitatieplan op- en vast te stellen of de kosten anderszins te verzekeren.

Uit bovenstaande blijkt dat het plan economisch uitvoerbaar is.

6.2 Overleg en maatschappelijke haalbaarheid

De ruimtelijke procedures tot en met de vergunningverlening van een omgevingsvergunning zijn door de wet geregeld.

De wet regelt bijvoorbeeld dat burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan overleg voeren met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. Dit vooroverleg is ook in het kader van onderhavig plan gevoerd.

De gemeente Grave kan ervoor kiezen om in het voortraject belanghebbenden te laten inspreken conform de gemeentelijke verordening. De gemeente heeft hiervan gebruik gemaakt en heeft voor zes weken, van 24 oktober tot en met 4 december 2020, een voorontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd. In die periode is het voor iedereen mogelijk geweest om schriftelijk of mondeling een inspraakreactie bij het college van B&W van de gemeente Grave in te dienen. Er zijn in deze periode bij de gemeente geen inspraakreacties ontvangen.

Naar aanleiding van het voortraject is het ontwerpbestemmingsplan ongewijzigd ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan verder in procedure gebracht. Het ontwerpbestemmingsplan heeft gedurende een periode van 6 weken voor zienswijzen ter inzage gelegen. Van 20 februari tot en met 2 april 2021 is iedereen in de gelegenheid gesteld om (schriftelijk of mondeling) zijn of haar zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan bij de gemeenteraad kenbaar te maken. Er is door de gemeenteraad één zienswijze ontvangen. De zienswijze is afkomstig van de provincie Noord-Brabant. De zienswijze van de provincie Noord-Brabant houdt samengevat het volgende in.

De provincie merkt op dat de ontwikkeling leidt tot een verbetering van de verkeersveiligheid en geeft aan dat de ontwikkeling met die reden wenselijk is. Wel wijst de provincie erop dat de natuurlijke structuur rondom de ontwikkeling aandacht vraagt. Omdat de ontwikkeling die met dit bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt een gerealiseerde ecologische verbindingszone (EVZ) wordt doorkruist is het van belang dat de ecologische impact van deze ontwikkeling in de toelichting van het bestemmingsplan wordt behandeld. Deze onderbouwing is in het ontwerpbestemmingsplan zeer summier opgenomen. Uit onderzoek moet blijken dat geen aantasting of verstoring van de EVZ plaatsvindt. Hierbij dient rekening te worden gehouden met:

- *Voor welke doelsoorten de EVZ is ingericht;*
- *Of deze soorten door de ontwikkeling nog voldoende kunnen migreren, hierbij is de positionering van de brughoofden van belang;*
- *Aangetoond moet worden dat langs de Raam voldoende ruimte overblijft om als migratiezone te kunnen blijven functioneren.*

Uit de toelichting van het bestemmingsplan blijkt niet of en in hoeverre sprake is van aantasting of verstoring van het NNB. De ontwikkeling is daardoor vooralsnog strijdig met de artikelen 3.15 en 3.16 van de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant. De provincie verzoekt de gemeente om het bestemmingsplan in overeenstemming te brengen met de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant.

Naar aanleiding van de zienswijze van de provincie Noord-Brabant is door Buro Maerlant een 'Notitie effectbeoordeling EVZ Graafsche Raam' opgesteld. In de notitie wordt ingegaan op de effecten van de ontwikkeling op het NNB. De notitie is verwerkt in deze toelichting en als bijlage eraan toegevoegd. Hieruit blijkt dat de ontwikkeling – mits rekening wordt gehouden met de aanbevelingen i.v.m. de verlichting - geen negatief effect heeft op de functie als EVZ van de Raam en het NNB in het algemeen. Door de gemeente Grave (bevoegd gezag en initiatiefnemer) wordt hiermee in de verdere uitwerking van het ontwerp voor de brug rekening gehouden. Het bestemmingsplan is met deze toevoeging in overeenstemming met de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant.

De ingekomen zienswijze is via een zienswijzenota door de gemeenteraad beantwoord (bijlage 5 van deze toelichting). De zienswijze heeft geleid tot nader motivering van de ontwikkeling, maar gaf geen aanleiding de regels of de verbeelding van dit bestemmingsplan aan te passen. Ook is daarin geen sprake van ambtshalve wijzigingen. Het bestemmingsplan is door de gemeenteraad van Grave dan ook ongewijzigd vastgesteld.

7. Bijlagen

Bijlage 1 – ‘Brede maatschappelijke voorzieningen Grave-Oost, veilige routes naar school’

Bijlage 2 – Quicksan flora en fauna

Bijlage 3 – Archeologisch verkennend bureau- en booronderzoek

Bijlage 4 - Notitie effectbeoordeling EVZ Graafsche Raam

Bijlage 5 – Zienswijzenota bestemmingsplan ‘Fietspad en brug Stoofweg’