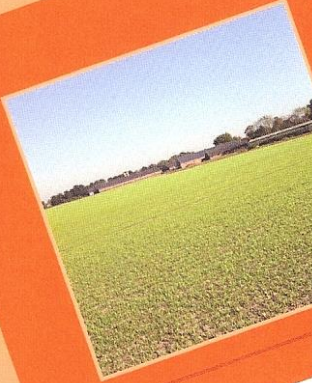
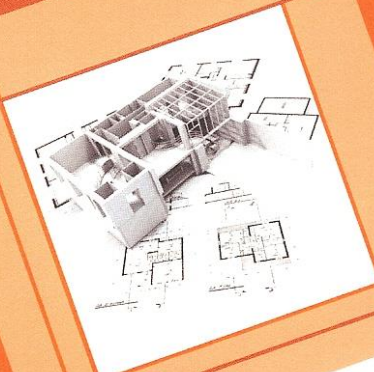
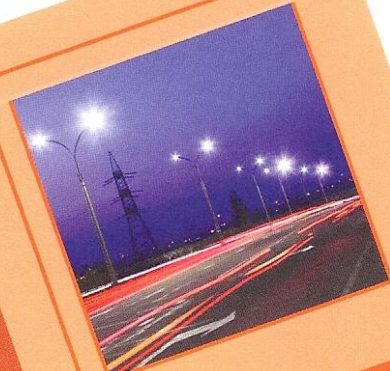
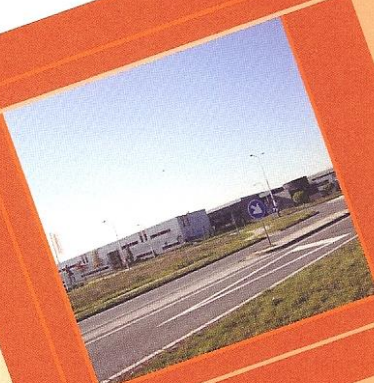
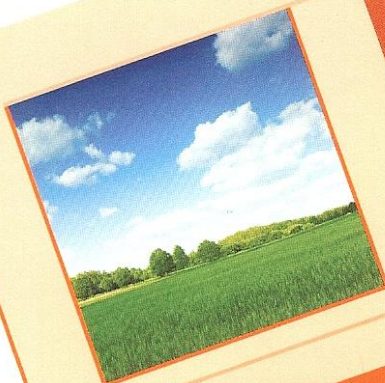




BEUSMANS & JANSSEN

Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening



8



gemeente Cuijk

BESTEMMINGSPLAN

RAAMWEG

CUIJK



gemeente Cuijk

VERANTWOORDING EN STATUS

Titel: bestemmingsplan 'Raamweg Cuijk'

Opdrachtgever:
Contactpersonen:



Aantal pagina's: 50

1^e concept: 03-06-2019
2^e concept: 10-06-2019
3^e concept: 18-09-2019
4^e concept: 25-09-2019
5^e concept: 06-04-2020
6^e concept: 08-04-2020
7^e concept: 27-08-2020
Ontwerp: 22-10-2020
Definitief: 21-06-2021

Opsteller: mr. A.W.C.M. Jansen paraaf:

Controleur: mr. J.C.M.G. Beusmans paraaf:

COLOFON

BEUSMANS & JANSEN

Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening

Post- en kantooradres:

Steeg 12
5975 CE Sevenum
T/F: 077-3745817
M: 06-30202996

E: beusmans-jansen@kpnplanet.nl
I: www.beusmans-jansen.nl

© 2021 Beusmans & Jansen, Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem gebruikt worden voor het doel waarvoor het is vervaardigd en met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom. De auteursrechten van dit document blijven berusten bij Beusmans & Jansen, Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening. Niets uit dit document mag worden veeelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enig andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Beusmans & Jansen, Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening.

Beusmans & Jansen, Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening geeft in ieder geval geen toestemming aan de opdrachtgever om dit document te gebruiken of te laten gebruiken indien facturen niet of niet volledig voldaan zijn.

Alle rechten voorbehouden.

PLANTOELICHTING

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1	INLEIDING	7
1.1	Aanleiding en doel van het bestemmingsplan	7
1.2	Ligging plangebied	7
1.3	Voorgaande plannen	8
1.4	Leeswijzer	9
HOOFDSTUK 2	ANALYSE VAN HET PLANGEBIED EN PLANBESCHRIJVING	10
2.1	Analyse van het plangebied e.o.	10
2.2	Ruimtelijke ontwikkeling	11
HOOFDSTUK 3	BELEIDSKADER	15
3.1	Rijksbeleid	15
3.2	Provinciaal beleid	18
3.3	Gemeentelijk beleid	22
HOOFDSTUK 4	MILIEU-PLANOLOGISCHE ASPECTEN EN ONDERZOEKEN	24
4.1	Geluidhinder	24
4.2	Bodem	24
4.3	Luchtkwaliteit	25
4.4	Geur	27
4.5	Bedrijven en milieuzonering	27
4.6	Externe veiligheid	28
4.7	Niet Gesprongen Explosieven (NGE)	31
4.8	Ecologie	31
4.9	Cultuurhistorie en archeologie	34
4.10	Verkeer en parkeren	35
4.11	Waterhuishouding	37
HOOFDSTUK 5	JURIDISCHE VORMGEVING	41
5.1	Algemeen	41
5.2	Planmethodiek	41
5.3	Toelichting op de verbeelding	41
5.4	Toelichting op de regels	42
HOOFDSTUK 6	UITVOERBAARHEID	44
6.1	Economische uitvoerbaarheid: kostenverhaal en planschade	44
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid: omgevingsdialoog	44

HOOFDSTUK 7	HANDHAVING	45
7.1	Algemeen	45
7.2	Visie handhaving plangebied	45
7.3	Middelen	45
HOOFDSTUK 8	PROCEDURE	46
8.1	Overleg ex artikel 3.1.1 Bro	46
8.2	Inspraak voorontwerpbestemmingsplan	46
8.3	Procedure ontwerpbestemmingsplan	46
BIJLAGEN BIJ TOELICHTING		47
Bijlage 1: Behoefteteonderzoek en LDV		
Bijlage 2: Situatietekening		
Bijlage 3: Verkennend bodemonderzoek		
Bijlage 4: Verkennend asbestonderzoek		
Bijlage 5: Nader asbestonderzoek		
Bijlage 6: Onderzoek luchtkwaliteit		
Bijlage 7: Quicksan externe veiligheid en beperkte groepsrisicoverantwoording		
Bijlage 8: Stikstofonderzoek		
Bijlage 9: Quicksan flora en fauna		
Bijlage 10: Wateronderzoek/watertoets		
Bijlage 11: Omgevingsdialoog		
Bijlage 12: Nota van Zienswijzen		

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel van het bestemmingsplan

KFC (volledige naam: Kentucky Fried Chicken) is een Amerikaanse fastfoodketen die kipproducten verkoopt. Momenteel telt KFC ca. 63 vestigingen in Nederland (alle restaurants zijn franchiserestaurants) en behoort hiermee tot de belangrijkste vertegenwoordigers van de fastfoodrestaurants in Nederland. Er bestaan twee verschillende vestigingsmilieus voor KFC-vestigingen: centrumstedelijke locaties of perifere locaties. Vooral op perifere locaties (bijvoorbeeld langs snelwegen, op stations en luchthavens) neemt het aantal KFC-vestigingen nog steeds toe. Als onderdeel van deze bedrijfsontwikkeling heeft KFC Nederland nu ook het voornemen om op de locatie aan de Raamweg (langs de A73) te Cuijk een nieuw (fastfood)restaurant te realiseren en exploiteren. Deze nieuwe KFC-locatie moet gaan bestaan uit een restaurant met een terras, een zogenaamde 'drive thru lane' met 2 wachtplekken en 45 parkeerplaatsen (op eigen terrein) en een reclamezuil van maximaal 8 meter hoog (eveneens op eigen terrein).

Ter plaatse geldt het bestemmingsplan 'Cuijk, Heeswijkse Kampen 2014' met de bestemming 'Groen'. De bouw- en gebruiksregels van deze bestemming staan geen horecafuncties toe. Ook bevat het bestemmingsplan zelf geen bevoegdheid om de bestemming 'Groen' te wijzigen in 'Horeca', zodat een reguliere bestemmingsplanprocedure dient te worden gevolgd om de locatie aan de Raamweg een passende bestemming te geven.

Het voorliggende bestemmingsplan 'Raamweg Cuijk' voorziet in een adequate planologisch-juridische regeling ten behoeve van de realisatie van het nieuwe KFC-(fastfood)restaurant. Het bestemmingsplan 'KFC Raamweg Cuijk' bestaat uit een digitale en analoge verbeelding met de daarbij behorende regels waaraan een toelichting is toegevoegd. Naast de digitale versie is er tevens een versie op papier van het bestemmingsplan beschikbaar.

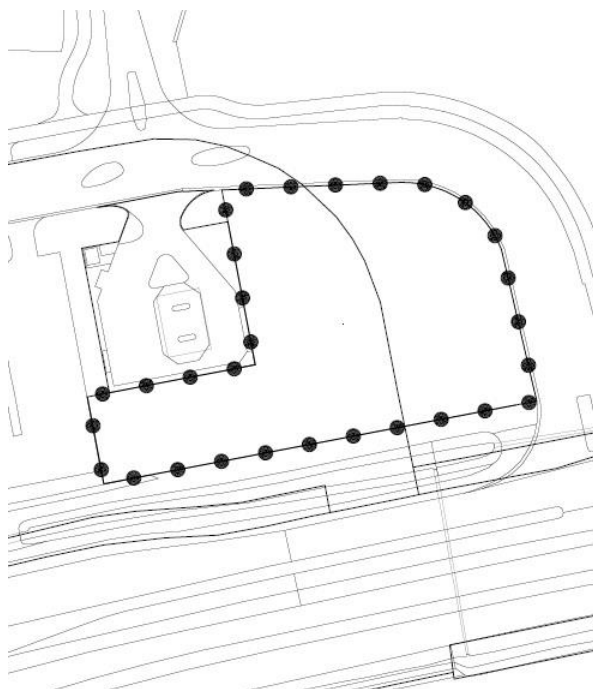
1.2 Ligging plangebied

Het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan is gelegen binnen de bebouwde kom van Cuijk op circa 1 kilometer ten westen van het centrum van Cuijk. Het plangebied is kadastraal bekend als gemeente Cuijk, sectie M, nummers 821 (ged.) en 677 (ged.) en plaatselijk bekend als Raamweg (ong.) te Cuijk. Het plangebied heeft een omvang van 3970 m².



topografische
ligging
plangebied

Op onderstaande afbeelding wordt de begrenzing van het plangebied weergegeven.

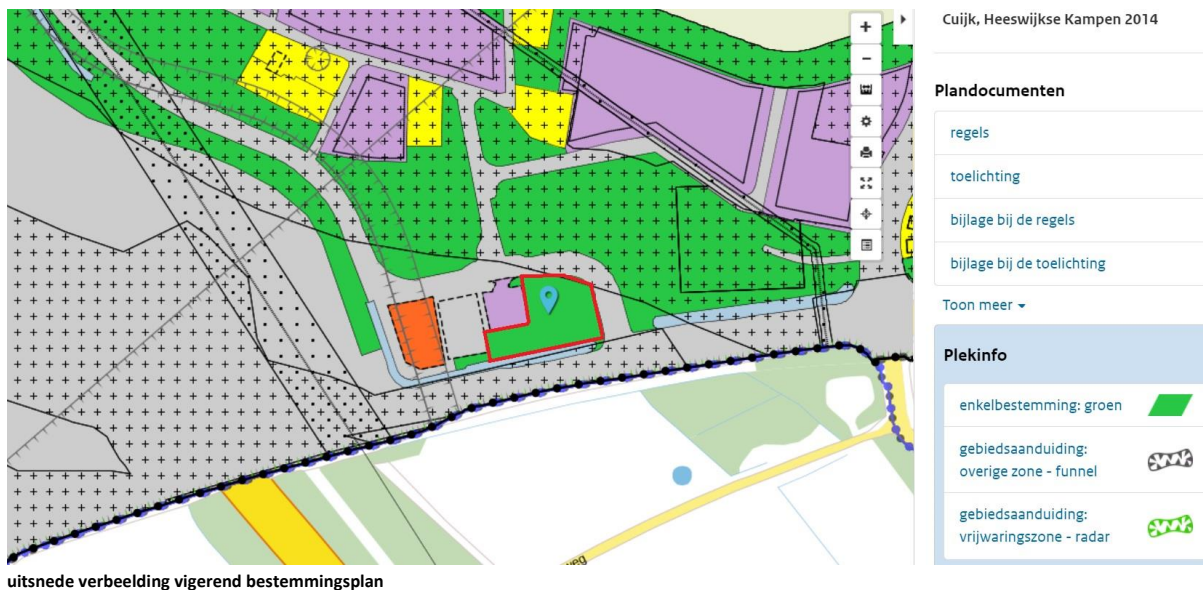


plangebied

1.3 Voorgaande plannen

Voor het plangebied vigeert het volgende bestemmingsplan:

Naam bestemmingsplan	Bestemmingen en aanduidingen	Vaststelling Raad
- Cuijk, Heeswijkse Kampen 2014	- Groen - vrijwaringszone-radar - overige zone-funnel	- 16 juni 2014



De bouw- en gebruiksregels van het bestemmingsplan staan ter plaatse geen restaurants of andere horecavoorzieningen toe. Uitsluitende openbare voorzieningen zoals openbaar groen, speelplaatsen, hondenuitlaatplaatsen, kunstwerken, verkeersvoorzieningen voor langzaam verkeer en parkeerplaatsen zijn toegestaan. Ook mogen gronden gebruikt worden voor extensief recreatief medegebruik. Gebouwen mogen niet gebouwd worden. Verder leggen de aanduidingsregels 'vrijwaringszone-radar' en 'overige zone-funnel' beperkingen op aan de bouwhoogten van bouwwerken in verband met de bescherming van het militaire vliegverkeer. Ter plaatse mag in ieder geval niet hoger gebouwd worden dan 65 meter boven NAP.

Het beoogde KFC-restaurant kan dus niet gebouwd en geëxploiteerd worden binnen de huidige bestemmingsregels. Een herziening van dit bestemmingsplan ten behoeve van de beoogde bebouwing en het gebruik is derhalve noodzakelijk.

1.4 Leeswijzer

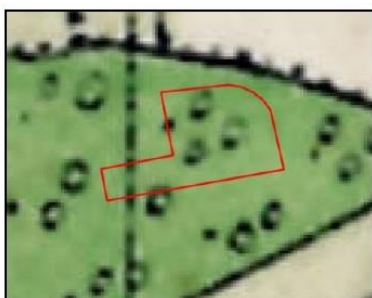
De plantoelichting bestaat uit de volgende delen. Na deze inleiding volgt hoofdstuk 2 met een analyse van het plangebied en een beschrijving van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling (het plan). In hoofdstuk 3 wordt het plan getoetst aan het relevante rijks-, provinciale - en gemeentelijke beleid. Hoofdstuk 4 bevat een expliciete toetsing van het plan aan alle relevante milieu-planologische aspecten. De gevolgen voor de waterhuishouding (waterparagraaf) zijn beschreven in hoofdstuk 5. De juridische vormgeving van het bestemmingsplan wordt behandeld in hoofdstuk 6. Hoofdstuk 7 behandelt de economische uitvoerbaarheid van dit plan, de handavingsaspecten en beschrijft de gevolgde procedure.

HOOFDSTUK 2 ANALYSE VAN HET PLANGEBIED EN PLANBESCHRIJVING

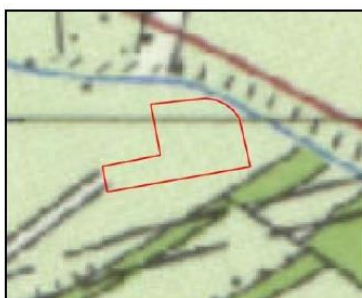
2.1 Analyse van het plangebied e.o.

2.1.1 Korte historische schets

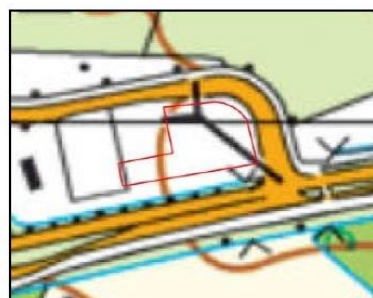
Uit historisch kaartmateriaal uit omstreeks 1935 blijkt het plangebied e.o. nog volledig bebost was (figuur 1). Omstreeks 1970 bestond het plangebied uit weiland (figuur 2). Rond 2010 zijn rondom het plangebied meerdere wegen aanwezig, echter bestaat het plangebied tot op heden nog uit grasland (figuur 3). Het plangebied is derhalve voor zover bekend altijd onbebouwd en onverhard geweest.



Figuur 1. 1935



Figuur 2. 1970



Figuur 3. 2010

historische kaarten (bron: www.topotijdreis.nl)

2.1.2 Ruimtelijke structuren en functies

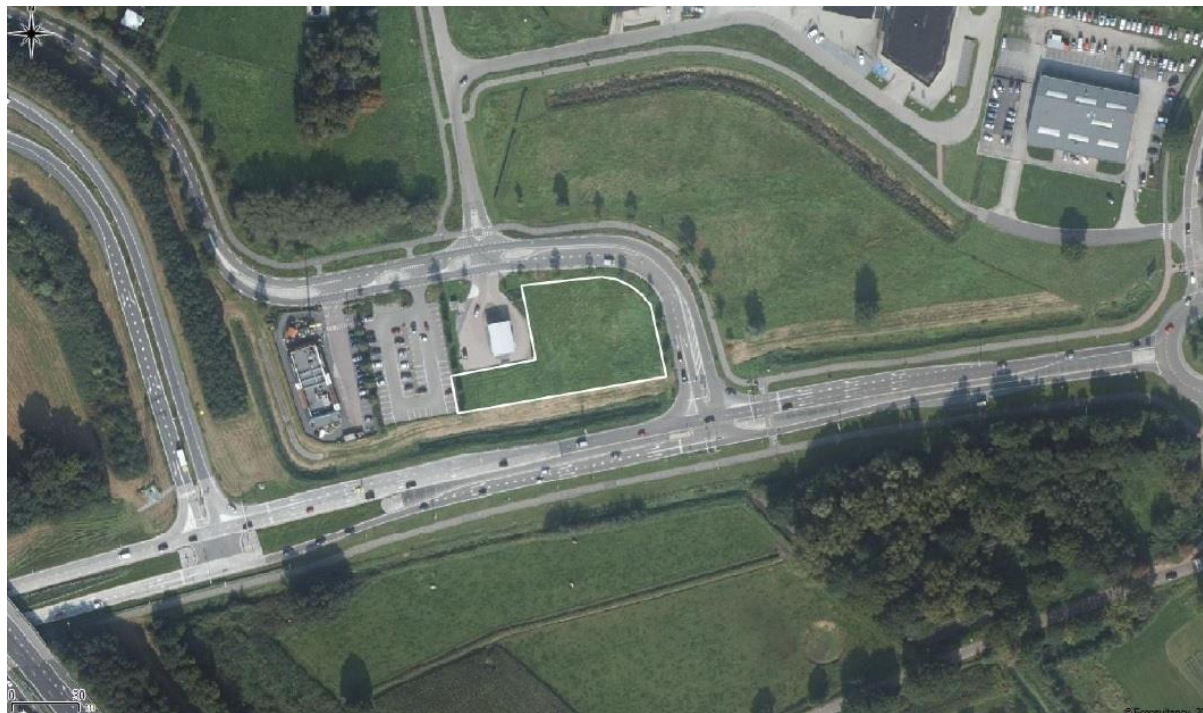
In het Structuurplan Cuijk en St. Agatha (1977) was de *Heeswijkse Kampen* aangewezen als het belangrijkste stedelijke uitbreidingsgebied. In vervolg hierop is in de jaren tachtig direct ten noorden van de Beersebaan het woongebied Heeswijkse Kampen zuid ontwikkeld. Voor de verdere ontwikkeling van het gebied is de Structuurvisie Heeswijkse kampen (1991) opgesteld. Het gebied bestaat in feite uit drie onderdelen: de woonwijken De Nielt en de Heeswijkse Kampen, de Heeswijkse Plas en het 'gemengde' gebied langs de Beersebaan en de snelweg A73.

De ruimtelijke structuur van de woonwijken is opgebouwd uit de Heeswijkse Kampen noord en -zuid, De Nielt en de Eilanden. De Heeswijkse Plas is een ontgrondingsplas die deel uitmaakt van het veel grotere ontgrondingsgebied Kraaijenbergse Plassen. De Heeswijkse Plas staat via Plas 1 en industrieterrein Haven Cuijk in verbinding met de Maas. Een andere structuurbepalende aanpassing was de aanleg van de snelweg A73. Vanwege de oversteek met de Maas en de kruising met regionale verbindingsweg N321 (Beersebaan) is een groot deel van de snelweg verhoogd aangelegd. Langs de Beersebaan en de snelweg A73 ligt een gebied dat als 'gemengd' beschreven kan worden.

In het gebied zijn landbouwgronden, bedrijven, horeca en woningen aanwezig. Deze gemengde functies zullen de komende tien jaar grotendeels blijven bestaan

2.1.3 Feitelijke staat van het plangebied e.o.

Het plangebied zelf is volledig onbebouwd en onverhard. Het plangebied bestaat uit grasland. Aan de noord- en oostzijde bevindt zich de Raamweg met aan de overzijde grasland en een kleine groenstrook. Aan de westzijde bevindt zich een onbemand tankstation (Tango) met daarnaast een ander fastfoodrestaurant (McDonald's). Ten westen van het plangebied liggen de op- en afrit van de autosnelweg A73. Aan de zuidzijde bevindt zich een sloot, de Beersebaan en aan de overzijde grasland.



luchtfoto

2.2 Ruimtelijke ontwikkeling

2.2.1 Kentucky Fried Chicken

KFC (volledige naam: Kentucky Fried Chicken) is een Amerikaanse fastfoodketen die kipproducten verkoopt. Momenteel telt KFC 63 vestigingen in Nederland (alle restaurants zijn franchiserestaurants) en behoort hiermee tot de belangrijkste vertegenwoordigers van de fastfoodrestaurants, naast McDonald's (250 vestigingen), Burger King (60 vestigingen), Febo (70 vestigingen), Subway (181 vestigingen) en Domino's Pizza (250 vestigingen (BeNeLux)). KFC is een zeer eigentijdse mengvorm tussen een fastservicezaak en een restaurant, gericht op één specifiek basisproduct namelijk kip. De formule heeft een bijzondere aantrekkingskracht op automobilisten in algemene zin en op jongere leeftijdsgroepen in het bijzonder, die een voorkeur hebben voor laagdrempelige, prijsvriendelijke en landelijk bekende horecaformules ('merken'). De opvallende expansie van KFC is een direct gevolg van deze populariteit. Te meer omdat deze formule qua locatie, inrichting en menukeuze goed gefaciliteerd is voor jongere leeftijdscategorieën en gezinnen met kinderen.

Er bestaan twee verschillende vestigingsmilieus voor KFC-vestigingen: centrumstedelijke locaties of perifere locaties. Vooral op perifere locaties neemt het aantal KFC-vestigingen flink toe. Deze ontwikkeling speelt in op de toenemende behoefte van consumenten om op zichtbare 'traffic-locaties' (op stations, vliegvelden, langs snelwegen, etc.,) doelgericht, voordelig en 'efficiënt' (snel) iets te eten en te drinken. Gemak en (auto)bereikbaarheid zijn hier belangrijker dan bijvoorbeeld sfeer of verblijfskwaliteit. Op dit soort locaties is het daarnaast meestal ook mogelijk om een drive thru lane (voor bestellingen vanuit de auto) te realiseren. De verblijfsduur op dit soort locaties is meestal kort.

De afgelopen jaren is de omzet in maaltijdverstrekken sectoren (restaurants en fastservice) landelijk sterk gegroeid ten opzichte van andere sectoren. Dit duidt erop dat het goed gaat met deze sectoren. Het aantal fastfood-restaurants groeit sterk in Nederland, inspelend op de consumentenbehoefte aan herkenbare, laagdrempelige, voordelige en goed bereikbare horecaformules. Het bezoekgedrag op 'traffic-locaties' als de onderhavige onderscheidt zich nadrukkelijk van horecabezoek in de hoofdcentra in de regio, die veel meer zijn gericht op sfeer en verblijfskwaliteit. Toevoeging van een fastserviceformule kan dus rekenen op draagvlak. Het voornemen van KFC om zich te vestigen aan de Raamweg te Cuijk past goed binnen dit streven.

2.2.2 Fastfoodrestaurant

BRO te Bortel heeft specifiek onderzoek verricht naar de behoefte aan en effecten van een nieuwe vestiging van KFC aan de Raamweg te Cuijk. Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar de rapportage van BRO die als bijlage 1 integraal deel uitmaakt van deze plandoelichting.

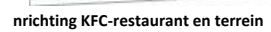
Er is in Cuijk in kwalitatieve zin behoefte aan nieuwe restauratieve horeca, zoals Kentucky Fried Chicken. Er is voldoende marktruimte in de fastservicesector in het primaire verzorgingsgebied (de regio) voor de onderhavige ontwikkeling. Bovendien zal naar verwachting een wezenlijk deel van de omzet van buiten de regio komen, door de combinatie productformule en ligging aan de A73.

De uitstekende bereikbaarheid van de ontwikkellocatie aan de Raamweg per auto, fiets en openbaar vervoer (bushalte Beersebaan Cuijk op ca. 450 meter afstand), in een regio met verhoudingsgewijs een beneden-gemiddeld aanbod van fastservicezaken en op McDonald's, Subway en Domino's Pizza na geen verdere landelijk bekende fastfoodrestaurant, zijn belangrijke kernkwaliteiten van de locatie. Samen met de naastgelegen McDonald's is dit horecacluster nadrukkelijk complementair aan de centra in de regio, waaronder dat van Cuijk. Bovendien kan op deze locatie optimaal een drive thru lane (voor bestellingen vanuit de auto) in het plan worden geïntegreerd, evenals een verkeersveilige ontsluitingsroute.

De ontwikkeling speelt in op de toenemende behoefte van consumenten om op 'traffic-locaties' (op stations, vliegvelden, langs snelwegen, etc.) doelgericht, voordelig en 'efficiënt' (snel) iets te eten en te drinken. Gemak, bereikbaarheid en een gematigd prijsniveau zijn hier belangrijker dan bijvoorbeeld sfeer of verblijfskwaliteit. Men verblijft veelal kort op deze locaties. Hiermee onderscheidt de locatie zich nadrukkelijk van bijvoorbeeld de hoofdwinkelcentra in de regio, waar sfeer en verblijfskwaliteit veel belangrijker zijn en mensen doorgaans aanmerkelijk langer verblijven.

Deze nieuwe KFC-locatie moet gaan bestaan uit een restaurant met maximaal 400 m² bebouwd oppervlak, uitgevoerd met een platte afdekking met een goot-en bouwhoogte van max. 6,5 meter. Het restaurant wordt voorzien van een terras, een zogenaamde 'drive thru lane' met 2 wachtplekken, 45 parkeerplaatsen (op eigen terrein) en een reclamezuil van maximaal 8 meter hoog.

Op onderstaande afbeelding is de beoogde inrichting van het terrein weergegeven. De terrein- en situatieschets is tevens als bijlage 2 bij deze plandoelichting gevoegd.



nrichting KFC-restaurant en terrein

HOOFDSTUK 3 BELEIDSKADER

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie infrastructuur en ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. De SVIR is het kader dat de (nieuwe) ruimtelijke en mobiliteitsopgaven voor Nederland richting 2040 benoemt. Een van de kernbegrippen in de Structuurvisie is decentralisatie. Dit kabinet wil beslissingen over ruimtelijke ontwikkelingen dichterbij burgers en bedrijven brengen en provincies en gemeenten letterlijk de ruimte geven om maatwerk te leveren voor regionale opgaven.

Overheden, burgers en bedrijven krijgen de ruimte om oplossingen te creëren. Het Rijk gaat zo min mogelijk op de stoel van provincies en gemeenten zitten en richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de belangen voor Nederland als geheel, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer (waaronder buisleidingen), energie en natuur, alsook ondergrond en ruimte voor militaire activiteiten. Ook waterveiligheid en milieukwaliteit (lucht, geluid, bodem, water en externe veiligheid) horen daarbij, evenals de bescherming van ons werelderfgoed (zoals de Waddenzee en de Nieuwe Hollandse Waterlinie). Verstedelijkings-, landschaps- en bedrijventerreinenbeleid laat het Rijk over aan de provincies en gemeenten.

Rooilijnen langs rijkswegen

In verband met de verkeersbelangen langs – onder meer – rijkswegen, hanteert Rijkswaterstaat een zogenoemd rooilijnenbeleid. Hiertoe dient een strook aan weerszijden van een autosnelweg vrij gehouden te worden van bebouwing, vanwege:

- mogelijke toekomstige reconstructies;
- de mogelijke aanleg van elektronische begeleiding van het wegverkeer;
- de aanwezigheid of de reservering van ruimte ten behoeve van een leidingstrook;
- het voorkomen van voor de weggebruiker afleidende effecten;
- het beperken van milieuhinder voor omwonenden.

Deze overwegingen hebben geleid tot het vaststellen van een rooilijnenbeleid door Rijkswaterstaat, vastgelegd in de nota “Rooilijnen langs rijkswegen”. Dit beleid houdt in dat in een zone van 50 meter uit de as van de dichtstbij gelegen rijbaan van een autosnelweg een bouwverbod geldt (de ‘bebouwingsvrije zone’). Tot de rijbanen worden ook gerekend toe- en afritten naar/van andere wegen.

Voor een zone van 50 meter tot 100 meter uit de as van de dichtstbij gelegen rijbaan van een rijksweg geldt een bouwverbod met een ontheffingsbevoegdheid van Burgemeester en Wethouders, na overleg met de wegbeheerder Rijkswaterstaat (de ‘overlegzone’).

Planspecifiek

Het plan wordt gerealiseerd ruim buiten de overlegzone (> 100 meter van de dichtstbij gelegen op- en afrit van de A73). Verkeersbelangen langs rijkswegen worden niet geschaad. Verder zijn er geen andere nationale belangen gemoeid met het plan.

3.1.2 Ladder voor Duurzame Verstedelijking

De 'ladder voor duurzame verstedelijking' is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd. Vanaf 1 juli 2017 moeten ruimtelijke plannen die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken worden getoetst aan de nieuwe Ladder Duurzame Verstedelijking. De grondslag voor de nieuwe Ladder-toets is het nieuwe artikel 3.1.6 lid 2 Bro. De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

De Laddertoets moet worden uitgevoerd wanneer er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. 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. Voor 'andere stedelijke voorzieningen' wordt in een overzichtsuitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS 28 juni 2017:ECLI:NL:RVS:2017:1724) gesteld, dat voor deze stedelijke functies als bedoeld in artikel 1.1.1 lid 1 onder i van het Bro in de vorm van een terrein 'in beginsel' geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling als het ruimtebeslag minder dan 500 m² bedraagt. Bestaat de andere stedelijke voorziening uit de toevoeging van een gebouw, dan ligt de ondergrens 'in beginsel' bij een bruto-vloeroppervlakte (bvo) van minder dan 500 m².

In artikel 1.1.1 onder h van het Bro is ook een nadere omschrijving van het begrip 'bestaand stedelijk gebied' vastgelegd. Als bestaand stedelijk gebied wordt aangemerkt: *'bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'.*

Uit de definitie volgt dat er sprake moet zijn van een stedenbouwkundig samenstel van bebouwing. In de Nota van Toelichting wordt opgemerkt dat de kwalificatie bestaand stedelijk gebied afhangt van de omstandigheden van het geval, de specifieke ligging, de feitelijke situatie, het bestemmingsplan en de aard van de omgeving.

Planspecifiek

De ontwikkeling van de beoogde KFC-vestiging aan de Raamweg betreft de realisatie van een restaurant van weliswaar slechts maximaal 400 m² bvo, maar in combinatie met het mede te ontwikkelen buitenterrein (terras, 'drive thru-lane' met 2 wachtplekken, 45 parkeerplaatsen en een reclamezuil), leidt deze ontwikkeling tot een ruimtebeslag van ca. 2200 m². De nieuwe ontwikkeling leidt- naast het fysieke ruimteslag door nieuwe bebouwing en extra verharding – tot een intensieve gebruik door de verkeersaantrekkende werking van het KFC en de aanwezig van gasten en personeel. Dit afgezet tegen het feit dat het bestaande bestemmingsplan vanwege de bestemming 'Groen' weinig tot geen nieuwe bebouwing alsmede geen horecafuncties toelaat, moet geconcludeerd worden dat de beoogde vestiging van de KFC-vestiging gezien moet worden als een 'nieuwe (andere) stedelijke voorziening'.

Het plangebied is gelegen binnen de verkeerskundige alsmede binnen de stedenbouwkundige bebouwde kom.

BRO te Bostel heeft het plan derhalve getoetst aan de relevante aspecten uit de ladder voor duurzame verstedelijking: behoefte, effecten en inpassing. Voor de volledige Laddertoetsing wordt verwezen naar de rapportage die als bijlage 1 integraal deel uitmaakt van deze plantoelichting.

Behoefte

Er is in Cuijk in kwalitatieve zin behoefte aan nieuwe restauratieve horeca, zoals Kentucky Fried Chicken. Er is voldoende marktruimte in de fastservicesector in het primaire verzorgingsgebied (de regio) voor de onderhavige ontwikkeling. Bovendien zal naar verwachting een wezenlijk deel van de omzet van buiten de regio komen, door de combinatie productformule en ligging aan de A73.

De afgelopen jaren is de omzet in maaltijdverstrekkennde sectoren (restaurants en fastservice) landelijk sterk gegroeid ten opzichte van andere sectoren. Dit duidt erop dat het goed gaat met deze sectoren. Het aantal fastfood-restaurants groeit sterk in Nederland, inspelend op de consumentenbehoefte aan herkenbare, laagdrempelige, voordelige en goed bereikbare horecaformules. Het bezoekgedrag op 'traffic-locaties' als de onderhavige onderscheidt zich nadrukkelijk van horecabezoek in de hoofdcentra in de regio, die veel meer zijn gericht op sfeer en verblijfskwaliteit. Toevoeging van een fastserviceformule kan dus rekenen op draagvlak. Het voornemen van KFC om zich te vestigen aan de Raamweg te Cuijk past goed binnen dit streven.

Daarnaast blijkt uit cijfers van het CBS dat er sprake is van een opvallende schaalvergroting in de fastservicesector. Om aan zowel de hedendaagse consumentenwensen (ruimte, bereikbaarheid, keuze) als rendementseisen (omzetgroei) te voldoen hebben fastfoodrestaurants meer ruimte nodig. Met dit initiatief voor een KFC-vestiging van maximaal 400 m² wordt daaraan invulling gegeven.

In het verzorgingsgebied van de gemeente Cuijk zijn momenteel drie McDonald's-restaurants gevestigd, één op de ontwikkellocatie, één in Malden en één in Beugen. Verder is er bij een tankstation tussen Haps en Boxmeer (langs de A73) weliswaar ook fastfood verkrijgbaar, maar dit is geen volwaardig fastfoodrestaurant maar eerder een klein deel van het assortiment van de tankshop. Er zijn relatief weinig fastfoodzaken en restaurants in het verzorgingsgebied die qua locatie, inrichting en menukeuze goed gefaciliteerd zijn voor jongere leeftijdscategorieën, gezinnen met (jonge) kinderen en zakelijk autoverkeer. Bereikbaarheid per auto en parkeergelegenheid in de directe omgeving is voor consumenten en zeker voor families een steeds belangrijker keuzemotief bij horecabezoek. De beoogde KFC speelt nadrukkelijk in op deze behoeften. Daarnaast voldoet de beoogde horecaformule, als verzorgingspunt, aan de behoefte van passerend autoverkeer over de A73.

Aanvaardbaarheid effecten

Er is in de afgebakende regio voldoende marktruimte voor de vestiging van de beoogde horecaformule. Bovendien zal KFC door de aantrekkingskracht op autoverkeer over de A73 naar verwachting relatief veel omzet genereren van buiten de regio. Dit betekent dat de omzeteffecten op het bestaande, relevante horeca-aanbod in de regio naar onze inschatting zeer beperkt zullen zijn. De ontwikkeling zal dus naar alle waarschijnlijkheid ook niet leiden tot extra leegstand in deze sector. De effecten van de ontwikkeling op de bestaande aanbodstructuur in de regio worden derhalve beoordeeld als aanvaardbaar.

Inpassing

De beoogde ontwikkeling van een KFC-restaurant heeft een relatief grote ruimtebehoefte, namelijk circa 2200 m² grondoppervlak (inclusief parkeren, drive thru, etc.) en heeft een verkeersveilige ontsluiting. Daarnaast is de formule in hoge mate afhankelijk van een goede bereikbaarheid per auto vanuit de regio en heeft het een belangrijke verzorgingsfunctie voor autoverkeer op de A73. De ligging van de ontwikkellocatie aan de belangrijkste ontsluitingsweg naar Cuijk, nabij de open afritten van de A73 en de realisatie van een eigen verkeersontsluiting, sluiten naadloos aan op deze behoefte. De dichtstbijzijnde bushalte ligt op ca. 450 meter loopafstand.

Inclusief de naastgelegen vestiging van McDonald's en tankstation Tango speelt de ontwikkeling in op de toenemende behoefte van consumenten om op 'traffic-locaties' doelgericht, prijsvriendelijk en 'efficiënt' (snel) iets te eten en te drinken. Gemak en bereikbaarheid zijn daarbij belangrijker dan bijvoorbeeld sfeer of verblijfskwaliteit, waar de hoofdwinkelcentra in de regio juist sterk in zijn. Men verblijft veelal kort op locaties als de onderhavige.

Binnen het bestaand stedelijk gebied van Cuijk, waaronder het centrum, is geen locatie beschikbaar die voldoet aan het beschreven profiel dan wel hiervoor binnen afzienbare tijd als zodanig kan worden ingericht. Hiermee kan de onderhavige locatie worden beoordeeld als meest geschikte optie en de ruimtelijke inpassing als goed.

3.1.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening ((Barro) voorheen ook genoemd: AMvB Ruimte) zijn de nationale belangen die juridische borging vereisen opgenomen. Het besluit is op 30 december 2011 in werking getreden en op 1 oktober 2012 zijn enkele wijzigingen in werking getreden.

Het Barro bevat alle ruimtelijke rijksbelangen uit de eerder uitgebrachte planologische kernbeslissingen (PKB's) en geeft middels regels en plankaarten (juridisch) de mogelijkheid om de rijksbelangen veel directer door te laten werken in de ruimtelijke plannen van andere overheden. De onderwerpen in het Barro betreffen: Rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote Rivieren, Waddenzee en waddengebied, defensie, Ecologische Hoofdstructuur (EHS), nationale landschappen, erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en het IJsselmeergebied.

Planspecifiek

Delen van het grondgebied van de gemeente Cuijk liggen binnen het radarverstoringsgebied en de funnel van de militaire vliegbasis Volkel. Voor het veilig afwikkelen van vliegverkeer gelden in een bepaald gebied rond een luchtvaartterrein maximaal toelaatbare hoogtes voor objecten, zoals woon- en kantoorgebouwen, antennemasten, windmolens en bomen. Hiermee wordt voorkomen dat radarsignalen worden verstoord en vliegtuigen met objecten in botsing kunnen komen. De maximaal toelaatbare hoogtes en de ligging en omvang van het gebied worden bepaald door de ligging van de start- en landingsbanen en berusten op internationale vastgelegde afspraken.

Het plangebied valt in het obstakelgebied/ aanvlieggebied (funnel) van de vliegbasis en in het radar-verstoringsgebied. In de regels en op de verbeelding worden de gebiedsaanduidingen 'overige zone - funnel' en 'vrijwaringszone - radar' opgenomen voor de funnel, respectievelijk het radar- verstoringsgebied. Bouwwerken hoger dan 170 meter + NAP vormen een belemmering voor de funnel. Bouwwerken hoger dan 65 meter + NAP vormen een belemmering voor het radarverstoringsgebied.

Het peil in het plangebied is gemiddeld 10,5 meter + NAP. In het bestemmingsplan is een maximale bouwhoogte van 8 meter + peil toegestaan voor de beoogde reclamezuil. Hierdoor wordt de maximale hoogte van 65 meter + NAP niet overschreden. Het plan vormt derhalve geen enkele belemmering voor het functioneren van de vliegbasis Volkel.

Uit vooroverleg met het ministerie van Defensie blijkt dat zij geen belemmeringen zien vanwege de realisatie van dit plan.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie ruimtelijke ordening 2014

De Wet ruimtelijke ordening vraagt van overheden om in een Structuurvisie hun belangen helder te definiëren en aan te geven hoe zij deze willen realiseren. In de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening geeft de provincie aan hoe zij omgaat met de ruimtelijke opgave voor de periode tot 2025, met een doorkijk naar 2040. De Structuurvisie Ruimtelijke Ordening is op 1 januari 2011 in werking getreden. De partiële herziening is in maart 2014 vastgesteld.

De Structuurvisie benoemt en beschrijft ambities voor vier ruimtelijke structuren: infrastructuur, landelijk gebied, groenblauwe mantel en stedelijke structuur. Op het gebied van infrastructuur is een belangrijke ambitie het bevorderen van de bereikbaarheid (ook internationaal) en het beter verknopen van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen en het inpassen van nieuwe infrastructuur in het landschap. Investeren in bereikbaarheid wordt gekoppeld aan verbeteringen in het omliggende (landelijke) gebied. Beter benutten van bestaande infrastructuur staat voorop, daarna wordt gekeken waar uitbouw van infrastructuur noodzakelijk is.

Het plangebied maakt deel uit van een stedelijk concentratiegebied. Cuijk en Boxmeer zijn als stedelijk concentratiegebied opgenomen op de kaart 'Ontwikkelingsvisie Infrastructuur en Ruimtelijke economie' vanwege de ligging en de aanwezige spoor- en rijkswegverbinding met het Knooppunt Arnhem-Nijmegen. Cuijk en Boxmeer vervullen daarmee binnen de provincie een aparte rol.

De provincie Noord-Brabant wil haar positie in het hoogontwikkelde afzet- en productiegebied van de Eurodelta versterken door de (inter)nationale bereikbaarheid via weg, water, spoor, lucht en buis uit te bouwen. De ontwikkeling van een goed functionerend infrastructuurnetwerk is een belangrijke voorwaarde voor de ontwikkeling van Noord-Brabant en in het bijzonder het stedelijk netwerk BrabantStad.

De A73 ligt dichtbij het plangebied. Deze rijksweg ligt aan de oostrand van de provincie en verbindt Nijmegen met steden als Venlo, Roermond en Maastricht. Deze as is van minder belang voor de ontwikkeling van BrabantStad. Er is wel een belang voor Cuijk en Boxmeer in relatie tot het Knooppunt Arnhem-Nijmegen en de ontwikkelingen van Greenport in Venlo.

De infrastructuur is ook van belangrijk voor de beleving van de openbare ruimte van Noord-Brabant. De provincie vindt het daarom belangrijk dat ontwikkelingen langs het hoofdwegennet bijdragen aan de identiteit en de kwaliteit van Noord-Brabant. De grote steden van Noord-Brabant ontwikkelen hoogstedelijke zones langs de internationale verbindingen. Dat kan aan beide zijden van de hoofdwegen of er over heen. Langs de overige hoofdinfrastructuurverbindingen in het stedelijk concentratiegebied wil de provincie dat verstedelijking zich niet aan beide zijden van de hoofdwegen presenteert. Hierdoor worden de contrasten binnen stedelijke concentratiegebieden versterkt. In het landelijk gebied wil de provincie geen verdere groei van verstedelijking langs hoofdwegen. Daar is het doel juist de identiteit van het landschap dat de (hoofd)weg doorsnijdt optimaal beleefbaar te maken. Het gaat daarbij zowel om de inrichting van de (hoofd)weg zelf als het landschap dat aan de (hoofd)weg grenst.

3.2.2 Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant

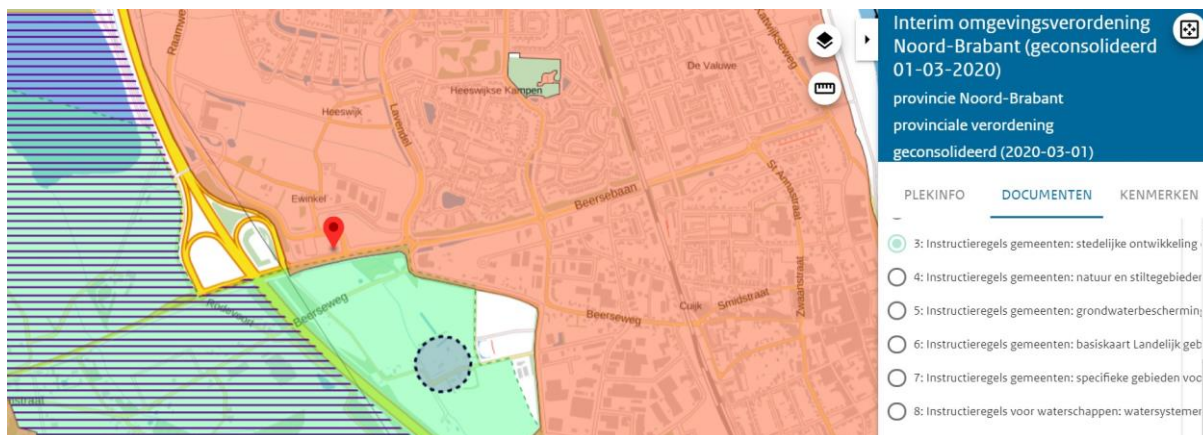
De Interim Omgevingsverordening bevat de provinciale regels en randvoorwaarden met een bindende werking over de fysieke leefomgeving. Deze vloeien voort uit de in de Omgevingsvisie genoemde doelen. De Interim Omgevingsverordening is opgesteld naar de gedachtegang van de nieuwe Omgevingswet die naar verwachting op 1 januari 2021 in werking zal treden.

De Interim omgevingsverordening (IOV) heeft een opbouw naar de verschillende doelgroepen. Voor onderhavig plan zijn in beginsel uitsluitend de in hoofdstuk 3 opgenomen "Instructieregels aan gemeenten" aan de orde. De afdelingen in dat hoofdstuk zijn als volgt te onderscheiden (waarbij de volgorde is omgekeerd ten behoeve van vergroting van de toepasbaarheid):

- afdelingen 3.5 tot en met 3.7: de toedeling van functies;
- afdelingen 3.2 tot en met 3.4: de bescherming van gebiedskenmerken;
- afdeling 3.1: de basisprincipes voor een evenwichtige toedeling van functies.

toedeling van functies

Het plangebied is onderdeel van het gebied stedelijke ontwikkeling en erfgoed.



uitsnede kaart IOV

In beginsel zijn daar conform artikel 3.42 IOV (horeca)voorzieningen toegestaan, mits voldaan wordt aan de genoemde voorwaarden. Hieronder is dit artikel overgenomen en wordt aan de voorwaarden getoetst.

Artikel 3.42 - duurzame stedelijke ontwikkeling

Lid 1

Een ontwikkeling die voorziet in de ontwikkeling van een locatie voor wonen, werken of voorzieningen ligt binnen stedelijk gebied en bevat een onderbouwing dat:

- a. de ontwikkeling past binnen de regionale afspraken, bedoeld in afdeling 5.4 Regionaal samenwerken;

Onderhavig planvoornemen heeft betrekking op een fastfoodrestaurant van een beperkte omvang (max. 400 m² BVO), waardoor het niet is opgenomen binnen de regionale afspraken.

- b. het een duurzame stedelijke ontwikkeling is.

Onderhavig planvoornemen zorgt voor een horeca (fastfood)-ontwikkeling op een geschikte locatie binnen het stedelijk gebied van Cuijk, nabij de snelweg A73. Deze ontwikkeling moet minstens aan de in het Bouwbesluit en het gemeentelijke duurzaamheidsbeleid opgenomen energieprestatie-eisen voldoen.

Lid 2

Een duurzame stedelijke ontwikkeling voor wonen, werken of voorzieningen:

- a. bevordert een goede omgevingskwaliteit met een veilige en gezonde leefomgeving;

Onderhavig planvoornemen voldoet aan alle uitvoeringsaspecten. Deze worden nader toegelicht in hoofdstuk 4 van deze plantoelichting .

- b. bevordert zorgvuldig ruimtegebruik, waaronder de transformatie van verouderde stedelijke gebieden;

Onderhavig planvoornemen voorziet in de realisatie van een fastfoodrestaurant op gronden die zijn ingericht als openbaar groen. Deze locatie sluit wel direct aan bij gronden die al bedrijfsmatig gebruikt worden voor een fastfoodrestaurant alsmede voor een tankstation. De voorgenomen ontwikkeling vormt zowel ruimtelijk als functioneel een logische afronding van het bedrijfsterrein. Hiermee draagt dit planvoornemen bij aan een zorgvuldig ruimtegebruik.

- c. geeft optimaal invulling aan de mogelijkheden voor productie en gebruik van duurzame energie;

Dit wordt verder uitgewerkt in het bouwplan behorende bij dit planvoornemen.

- d. houdt rekening met klimaatverandering, waaronder het tegengaan van hittestress en voldoende ruimte voor de opvang van water;

Onderhavig planvoornemen voldoet aan de in hoofdstuk 4 (paragraaf 4.11) benoemde eisen voor de berging en infiltratie van hemelwater. Hiermee wordt voldaan aan dit sublid. Toename van hitte zal ter plaatse aan de orde zijn. Immers men gaat van een onverharde groene inrichting naar een volledige verharde inrichting (bebouwing, parkeerplaatsen, ontsluitingsweg). Echter tot onaanvaardbare hittestress voor mensen zal dit niet leiden. Het plangebied betreft hier namelijk niet een gebied waarbinnen mensen langdurig verblijven (zoals een woonwijk, kernwinkelgebied, scholen e.d. Het plangebied kent een horecafunctie waar een steeds wisselende groep personen slechts een korte periode aanwezig zal zijn.

e. geeft optimaal invulling aan de mogelijkheden voor duurzame mobiliteit;

Er komt 1 oplaadpunt voor elektrische auto's.

f. draagt bij aan een duurzame, concurrerende economie.

Uit een uitgevoerd behoefte-onderzoek van BRO te Boxtel (als bijlage 1 bij deze plantoelichting gevoegd) blijkt dat er in Cuijk in kwalitatieve zin behoefte is aan nieuwe restauratieve horeca, zoals een KFC-vestiging. Er is voldoende marktruimte in de fastservicesector in het primaire verzorgingsgebied (de regio) voor de onderhavige ontwikkeling. Bovendien zal KFC door de aantrekkingskracht op autoverkeer over de A73 naar verwachting relatief veel omzet genereren van buiten de regio. Dit betekent dat de omzeteffecten op het bestaande, relevante horeca-aanbod in de regio naar onze inschatting zeer beperkt zullen zijn. De ontwikkeling zal dus naar alle waarschijnlijkheid ook niet leiden tot extra leegstand in deze sector. De effecten van de ontwikkeling op de bestaande aanbodstructuur in de regio worden derhalve beoordeeld als aanvaardbaar.

bescherming van gebiedskenmerken

Ter plaatse van het plangebied geldt het gebiedskenmerk 'Stalderingsgebied'. Het artikel 3.52 IOV stelt regels aangaande de ontwikkeling van veehouderijen.

Onderhavig plan omvat echter geen veehouderijen. Er hoeft derhalve geen nadere toetsing plaats te vinden.

basisprincipes voor een evenwichtige toedeling van functies

Om te komen tot een goede omgevingskwaliteit moet rekening gehouden worden met zorgvuldig ruimtegebruik, de waarden in het gebied (toepassing lagenbenadering) en meerwaardecreatie.

In deze plantoelichting is aangetoond dat het plan:

- geen negatieve gevolgen heeft voor aanwezige gebiedswaarden en milieu-planologische aspecten. Verwezen wordt hier naar de toetsing zoals opgenomen in hoofdstuk 4 van deze plantoelichting;
- een bijdrage levert aan zuinig ruimtegebruik. De ruimtelijke kwaliteit van het betrokken gebied en de naaste omgeving, inclusief de inpassing van het plangebied in een goede groen- en waterstructuur, wordt verbeterd;
- zorgvuldig is getoetst aan de Ladder voor duurzame verstedelijking;
- voorziet in een behoefte in kwalitatieve zin aan nieuwe restauratieve horeconconcepten, zoals een KFC-vestiging. Er blijkt ook voldoende marktruimte in de fastservicesector in het primaire verzorgingsgebied (de regio) voor de onderhavige ontwikkeling, zonder daarmee het bestaande, relevante horeca-aanbod in Cuijk negatief te beïnvloeden. Het plan voorziet daarmee ook in een economische waardecreatie in het algemeen belang.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Strategische visie Cuijk 2030

De raad van de gemeente Cuijk heeft op 16 juni 2012 de Strategische Visie Cuijk 2030 vastgesteld. De Strategische Visie is opgesteld vanuit het besef dat er om ons heen ontwikkelingen plaatsvinden die niet alleen grote consequenties voor de gemeente kunnen hebben, maar ook om een andere houding en rol vragen bij de inrichting en het gebruik van de ruimte. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de vergrijzing en ontgroening, competitiever worden van nationale en internationale economieën, de druk op (maatschappelijke) voorzieningen en de toenemende mobiliteit (zowel fysiek als virtueel) van burgers.

De strategische visie 2030 geeft aan hoe de gemeente Cuijk met de hierboven genoemde tendensen om kan gaan en op deze wijze sturing geeft aan haar toekomst. Per thema worden er ontwikkelingsdoelen beschreven. De navolgende thema's komen aan de orde: regionale samenwerking, economie, onderwijs, wonen & leefbaarheid, zorg & welzijn & maatschappelijk deelname, diversiteit & integratie, cultuur & sport.

3.3.2 Structuurvisie Cuijk: De koers van Cuijk

De Structuurvisie geeft de hoofdlijnen aan van de ruimtelijke ontwikkeling en inrichting van de gemeente Cuijk tot 2030. Deze structuurvisie vormt de ruimtelijke doorvertaling van de analyses en ambities uit de Strategische Visie Cuijk 2030. De Structuurvisie geeft ambitie, richting en koers aan de mogelijke ruimtelijke inrichting van de gemeente voor de nabije toekomst. Deze ambities, richtingen en koers zijn gebaseerd op demografische, sociale en economische trends en ontwikkelingen.

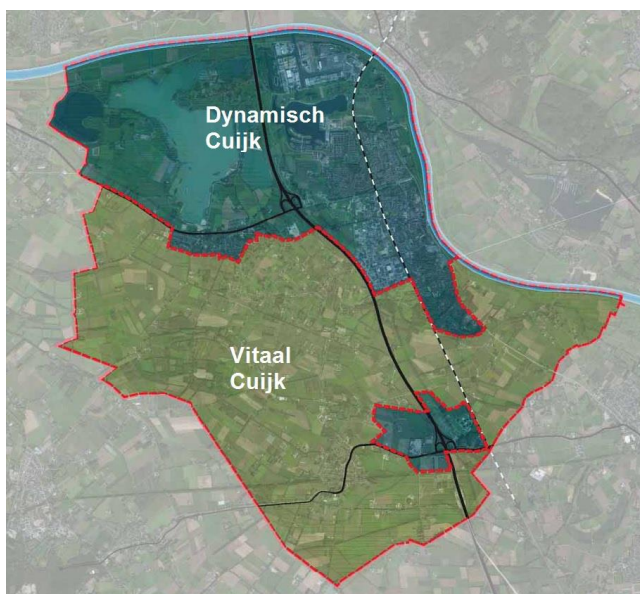
De Structuurvisie benoemt tevens de wijze waarop de gemeente invulling denkt te geven aan de verwezenlijking van de ambitie en beleidskoers. In die context wordt aan de Structuurvisie een uitvoeringsprogramma gekoppeld van projecten die gedurende de looptijd gerealiseerd kunnen worden. Concreet heeft de Structuurvisie de navolgende doelen:

1. Voldoen aan de Wet ruimtelijke ordening;
2. Toetsingskader ten behoeve van ruimtelijke ontwikkelingen welke niet passen binnen de geldende bestemmingsplannen;
3. Uitwerken van de thema's van de Strategische Visie Cuijk 2030;
4. Een wettelijke verplichting is dat de Structuurvisie wordt voorzien van een uitvoeringsparagraaf

De uitvoeringsparagraaf wordt gebruikt als wettelijke basis voor het kostenverhaal. Op grond van de Structuurvisie kunnen financiële bijdragen worden gevraagd ten behoeve van kwaliteitsverbeterende ruimtelijke maatregelen (voorzieningen zoals wegen, fietspaden, waterberging en de aanleg van groen). Daarbij kan het zowel gaan om bovenwijkse voorzieningen als bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen. De structuurvisie bevat zowel gebiedsgerichte als themagerichte beleidsuitspraken.

Gebiedsgerichte ambities en beleid

Cuijk wordt in de Structuurvisie in tweeën gedeeld. Er is het gebied '**Dynamisch Cuijk**' en '**Vitaal landelijk Cuijk**'. Dynamisch Cuijk ziet vooral op de stedelijke gebieden, bedrijventerreinen en recreatiegebieden. 'Vitaal landelijk Cuijk' is de contramal van 'Dynamisch Cuijk'. Hierin ligt vooral het agrarisch gebied, de natuurgebieden en de kernen Haps, Vianen en Sint Agatha.



Gebiedsindeling

De altijd al aanwezige dynamiek in 'Dynamisch Cuijk' dient behouden en versterkt te worden. Belangrijk is dat dit gebied zich blijft ontwikkelen, zowel in landschappelijk als in economisch opzicht, om haar nieuwe identiteit en kwaliteit inhoud en vorm te kunnen geven. Ten opzichte van Vitaal landelijk Cuijk biedt Dynamisch Cuijk meer mogelijkheden voor 'stedelijke' ontwikkelingen en/of grootschaligere c.q. bezoekersintensievere ontwikkelingen die bijdragen aan de gewenste ambitie om een aangename en veelzijdige leef- en werkomgeving te creëren met goede basisvoorzieningen en oog voor kwaliteit en duurzaamheid.

Horeca gemeente Cuijk

De gemeente Cuijk heeft geen integraal horecabeleid dan wel ontwikkelingsgericht vestigingsbeleid sec voor deze sector. Wel bestaat er beleidsmatig een voorkeur voor clustering van detailhandel, horeca (voor zover ruimtelijk en functioneel passend) en verwante functies in het centrum van Cuijk. Dit wordt gecommuniceerd in de Centrumvisie 'Hart van Ontmoetingen' (2015).

De Structuurvisie Cuijk 2030 stelt dat het plangebied Ewinkel (waarbinnen de ontwikkellocatie ligt) nu verschillende functies kent. Het oorspronkelijke agrarische karakter met (voormalige) boerderijen is nog herkenbaar en ook de horecagelegenheden bevinden zich al langere tijd in dit gebied. In dat opzicht is de onderhavige ontwikkeling dus als 'passend' te omschrijven.

HOOFDSTUK 4 MILIEU-PLANOLOGISCHE ASPECTEN EN ONDERZOEKEN

4.1 Geluidhinder

De Wet geluidhinder (Wgh) is van toepassing op woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen (onder meer onderwijsgebouwen, ziekenhuizen, verpleeghuizen en andere gezondheidszorggebouwen) en geluidsgevoelige terreinen (onder meer woonwagendplaatsen). Uit art. 74 Wgh vloeit voort dat in principe alle wegen voorzien zijn van een geluidzone, met uitzondering van wegen die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied of wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/uur geldt. De zonebreedte is afhankelijk van het gebied (stedelijk of buitenstedelijk) en het aantal rijstroken. Binnen de zones moet een akoestisch onderzoek worden verricht. De voorkeursgrenswaarde voor woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen en terreinen bedraagt in die zone op de buitengevel 48 dB (art. 82 lid 1 Wgh). Er geldt verder een maximale ontheffingswaarde binnen buitenstedelijk gebied van 53 dB (artikel 83 lid 1 Wgh).

Het plan ziet echter niet op de bouw van een woning of een andere geluidgevoelig object of terrein. De Wgh is niet van toepassing en legt geen beperkingen op aan de realisatie van dit plan.

4.2 Bodem

In het kader van het onderhavige plan worden binnen het plangebied nieuwe bodemgevoelige functies toegelaten in de vorm van een restaurant. Voordat door middel van dit bestemmingsplan deze nieuwe functie mogelijk wordt gemaakt zal er inzicht moeten zijn of de bodem- en grondwaterkwaliteit een dergelijke bebouwing en gebruik ook mogelijk maken.

Verkennend bodemonderzoek

Econsultancy BV heeft een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Een verkennend bodemonderzoek (NEN 5740) heeft tot doel met een relatief geringe onderzoeksinspanning vast te stellen of op de onderzoekslocatie een grond- en/of grondwaterverontreiniging aanwezig is, teneinde te bepalen of er milieuhygiënische belemmeringen zijn voor de voorgenomen bestemmingsplanwijziging alsmede nieuwbouw op de onderzoekslocatie.

Het vooronderzoek is verricht conform de NEN 5725:2009 "Bodem - Landbodem - Strategie voor het uitvoeren van vooronderzoek bij verkennend en nader onderzoek". Het bodemonderzoek is uitgevoerd conform de NEN 5740+A1:2016 "Bodem - Landbodem - Strategie voor het uitvoeren van verkennend bodemonderzoek - Onderzoek naar de milieuhygiënische kwaliteit van bodem en grond".

Op basis van het vooronderzoek is geconcludeerd dat de onderzoekslocatie onderzocht dient te worden volgens de strategie "onverdacht" (ONV). Echter is tijdens het veldwerk in verband met het aantreffen van zintuiglijke bijmengingen de strategie opgeschaald naar "verdacht, heterogeen verdeeld, niet-lijnvormig" (VED-HE).

Verkennend asbestonderzoek

Econsultancy BV heeft daarna een verkennend onderzoek asbest in bodem uitgevoerd. Aanleiding voor het onderzoek zijn de bovengenoemde bijmengingen met bodemvreemd materiaal (baksteen en beton) die tijdens het verkennend bodemonderzoek (NEN 5740, Econsultancy, rapport 8787.001, d.d. 6 maart 2019) zijn aangetroffen.

Zintuiglijk is alleen ter plaatse van asbestgat 06 asbestverdacht materiaal waargenomen. In de grond (fractie < 20 mm) is analytisch geen asbest aangetoond. Het aanwezige asbest ter plaatse van asbestgat 06 betreft plaatmateriaal en bevat 10-15% hechtgebonden chrysotiel en 2-5% hechtgebonden crocidoliet. De totaal gewogen asbestconcentratie ter plaatse van asbestgat 06 bedraagt 345,7 mg/kg d.s. Omdat er sprake is van een verkennend onderzoek asbest in bodem betreft het een indicatief gehalte.

Omdat ter plaatse van asbestgat 06 het aangetoonde gehalte groter is dan de interventiewaarde wordt geadviseerd om een nader onderzoek asbest in bodem conform NEN 5707 ter plaatse van asbestgat 06 uit te voeren. Bij een nader onderzoek asbest in bodem wordt het formele gehalte aan asbest en de omvang van de asbestverontreiniging vastgesteld.

Nader asbestonderzoek

Econsultancy BV heeft tenslotte een nader onderzoek asbest in bodem uitgevoerd. Tijdens de visuele inspectie van het maaiveld zijn op het maaiveld van de onderzoekslocatie geen asbestverdachte (plaat)-materialen (fractie > 20 mm) waargenomen. Zintuiglijk is ter plaatse van sleuf 104 in het traject 0,00 - 0,40 m -mv asbestverdacht materiaal aangetroffen. In de grond (fractie < 20 mm) is analytisch geen asbest aangetoond. Het aanwezige asbest betreft plaatmateriaal (golfplaat) en bevat 10 - 15% hechtgebonden chrysotiel. De totaal gewogen asbestgehalte in de grond ter plaatse van sleuf 104 bedraagt 2,5 mg/kg d.s. In de overige sleuven is zowel zintuiglijk als analytisch geen asbest aangetoond. Aangezien de interventiewaarde voor asbest (100 mg/kg d.s.) niet wordt overschreden is er geen sprake van een verontreiniging met asbest.

De onderzoeksresultaten leveren geen beperkingen op ten aanzien van het huidige en toekomstige gebruik van de locatie en vormen naar mening van Econsultancy geen belemmeringen voor de voorgenomen bestemmingsplanwijziging en nieuwbouw op de onderzoekslocatie.

Voor de volledige onderzoeken wordt verwezen naar het verkennend bodemonderzoek, het verkennend – en nader asbestonderzoek die als bijlagen 3, 4 en 5 integraal onderdeel uitmaken van deze plantoelichting.

4.3 Luchtkwaliteit

Titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm) heeft tot doel het beschermen van mensen tegen de negatieve gevolgen van luchtverontreiniging op de gezondheid. Hierbij is het van belang een onderscheid te maken tussen het:

1. realiseren van een bron (bijvoorbeeld inrichting of weg);
2. realiseren van een nieuwe gevoelige functie.

Bij het realiseren van een nieuwe bron moet in beeld gebracht worden of deze ontwikkeling leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit, tenzij de ontwikkeling NIBM (Niet In Betekende Mate) is of onder het NSL valt.

Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)

Dit is een Regeling van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 31 oktober 2007, nr. DJZ2007004707, houdende regels omtrent de aanwijzing van categorieën van gevallen die in ieder geval niet in betekenende mate bijdragen als bedoeld in artikel 5.16, eerste lid, onder c, van de Wet milieubeheer (Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)).

In het Besluit 'Niet in betekenende mate bijdragen' staat vermeld dat een plan niet in betekenende mate bijdraagt bij een toename van maximaal 3% van de jaargemiddelde grenswaarde (zijnde 1,2 µg/m³) voor NO₂ en PM₁₀. Wanneer een project niet in betekenende mate bijdraagt, vormt de luchtkwaliteit in beginsel geen belemmering voor de doorgang van dat project.

In de ministeriële Regeling 'Niet in betekenende mate bijdragen' zijn categorieën aangewezen die in elk geval niet in betekenende mate bijdragen aan de concentraties verontreinigende stoffen in de buitenlucht. De voorgenomen ontwikkeling behoort niet tot een in de Regeling genoemde categorie. Er dient een toetsing aan het besluit plaats te vinden.

Toetsing fijn stof en stikstofdioxide afkomstig van verkeersbewegingen

De verkeersgeneratie van de exploitatie van de KFC zal circa 337 personenauto's per dag bedragen. Ten behoeve van de bevoorrading zullen er per week 5 vrachtwagens aan en af rijden. Uitgaande van deze gegevens genereert het plan in totaal ca. 675 verkeersbewegingen per weekdag, waarvan 0,21% vrachtverkeer.

Voor het beoordelen van de verkeersaantrekkende werking in relatie tot het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen), is de zogenaamde NIBM-tool ontwikkeld. Met deze tool wordt bepaald wat de maximaal mogelijke consequenties zijn voor de luchtkwaliteit als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van het plan. In onderstaande tabel zijn de invoergegevens en resultaten van de NIBM-tool opgenomen.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie		2021
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		675,4
Aandeel vrachtverkeer		0,21%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,46
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,10
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate: geen nader onderzoek nodig		

NIBM-tool

Uit de berekeningen blijkt dat extra verkeersgeneratie niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentraties in de buitenlucht. De maximale bijdrages van 0,46 en 0,10 µg/m³ voor respectievelijk NO₂ en PM₁₀ voldoen ruim aan de NIBM grenswaarde van 1.2 µg/m³. Een nader luchtkwaliteitsonderzoek voor het plan is niet noodzakelijk.

Achtergrondconcentraties

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is met behulp van de NSL-monitoringstool beoordeeld of er ter hoogte van het plan sprake is van een (dreigende) overschrijding van luchtverontreinigende stoffen. In onderstaande tabel zijn voor de jaren 2020 en 2030 voor de relevante stoffen de concentraties weergegeven.

Resultaten jaren 2020 en 2030 ter hoogte van het plan		
stoffen	2020	2030
NO ₂ concentratie	22 µg/m ³	13 µg/m ³
PM ₁₀ concentratie	19 µg/m ³	16 µg/m ³
PM ₁₀ overschrijdingsdagen	7 dagen	6 dagen
PM _{2,5} concentratie	12 µg/m ³	9 µg/m ³

Uit de resultaten blijkt dat er ter plaatse van het plangebied geen sprake is van een (dreigende) normoverschrijding. Op basis van de resultaten wordt geconcludeerd dat de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de realisatie van het plan.

Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar het rapport dat als bijlage 6 integraal onderdeel uitmaakt van deze plantoelichting.

4.4 Geur

Vanaf 1 januari 2007 vormt de Wet geurhinder en veehouderij (hierna: Wgv) het toetsingskader als het gaat om geurhinder afkomstig van dierenverblijven van veehouderijen. De geuremissie is afhankelijk van het aantal en soort dieren dat binnen de inrichting aanwezig is. In de aan de Wgv gekoppelde Regeling geurhinder en veehouderij (Rgv) is per diercategorie een geuremissiefactor vastgesteld, uitgedrukt in Europese odour units per tijdseenheid per dier (ouE/s/dier). De totale geuremissie van een veehouderij is de som van alle geuremissies van de verschillende diercategorieën die binnen de inrichting aanwezig zijn. Voor diercategorieën waarvoor geen geuremissiefactor is vastgesteld, gelden minimaal aan te houden afstanden. Daarnaast zijn minimale afstanden opgenomen vanaf een veehouderij tot een geurgevoelig object behorende bij een (voormalige) veehouderij en vanaf de buitenzijde van een dierenverblijf tot de buitenzijde van een geurgevoelig object.

Volgens artikel 1 van de Wgv is een geurgevoelig object een gebouw, bestemd voor en blijkens aard, indeling en inrichting geschikt om te worden gebruikt voor menselijk wonen of menselijk verblijf en die daarvoor permanent of een daarmee vergelijkbare wijze van gebruik, wordt gebruikt.

Voor zover in het kader van dit plan van belang, blijkt uit standaardjurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, dat de Afdeling de lijn hanteert dat uit de wetsgeschiedenis - en met name uit het aannemen van het amendement van Van der Vlies c.s, waarmee is besloten de term 'regelmatig' uit de begripsomschrijving van het begrip geurgevoelig object weg te laten - volgt dat de Wgv - gelet op de begripsomschrijving van een geurgevoelig object - alleen bescherming biedt aan personen tegen lanqdurige blootstelling aan geurhinder in gebouwen.

Bij een (fastfood) restaurant zal er niet langdurig in het gebouw worden verbleven door gasten en personeel, zodat de beoogde KFC-vestiging niet gezien kan worden als een geurgevoelig object in de zin van de Wgv. De Wgv is derhalve niet van toepassing en legt geen beperkingen op aan de realisatie van dit plan.

4.5 Bedrijven en milieuzonering

Om te komen tot een ruimtelijk relevante toetsing op milieuhygiënische aspecten wordt milieuzonering gehanteerd. Hieronder wordt verstaan voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds milieubelastende bedrijven of inrichtingen en anderzijds milieugevoelige functies of gebieden. Om deze milieuzonering hanteerbaar te maken wordt gebruik gemaakt van de Staat van bedrijfsactiviteiten zoals die is opgenomen in de VNG Handreiking 'Bedrijven en milieuzonering', van maart 2009.

Vooruitlopend op de komst van de nieuwe Omgevingswet in 2021 heeft de VNG echter ook een nieuwe publicatie opgesteld ('Rapport Milieuzonering nieuwe stijl' (mei 2019)). De nieuwe Omgevingswet zorgt voor een samenhangende benadering van de fysieke leefomgeving. Het maatschappelijk doel hierbij is 'ruimte voor ontwikkeling en waarborgen voor kwaliteit'. Gelet op dit doel is het logisch dat in de Omgevingswet het ruimtelijk spoor en het milieuspoor verder worden geïntegreerd. Het gemeentelijke omgevingsplan is straks hét instrument waarin deze integratie op lokaal niveau plaatsvindt.

Een belangrijke vraag bij de integratie van ruimte en milieu is hoe om kan worden gegaan met bedrijvigheid. Binnen het programma 'Aan de slag met de Omgevingswet' is hiervoor door de VNG de staalkaart 'bedrijfsmatige activiteiten' voor het omgevingsplan opgesteld. De opgestelde staalkaart is bedoeld als uitnodiging en startpunt richting gemeenten om na te denken over de wijze waarop zij bedrijfsmatige activiteiten binnen hun grondgebied willen reguleren. De staalkaart bevat een aantal mogelijkheden (niet uitputtend) voor de wijze van regulering van bedrijfsmatige activiteiten.

De VNG ziet goede kansen om onderdelen van de staalkaart nu al toe te passen. Dit heeft geleid tot een nieuwe publicatie: het met een 'milieuzonering nieuwe stijl' reguleren van bedrijven in omgevingsplannen en – vooruitlopend daarop – nu al in bestemmingsplan verbrede reikwijdte in het kader van de Crisis- en herstelwet.

Voor de reguliere bestemmingsplannen en buitenplanse omgevingsvergunningen blijft de bestaande VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' bruikbaar. De nieuwe VNG-publicatie is dan ook een **alternatief** naast de bestaande VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'.

In het kader van het onderhavige plan wordt gekozen om de afwegingen rondom milieuzonering te doen plaatsvinden met behulp van de toepassing van de bestaande VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (2009).

De VNG Handreiking is ingedeeld in een zestal categorieën met toenemende potentiële milieuemissies. Per bedrijfsactiviteit is voor elk ruimtelijk relevante milieucomponent (geur, stof, geluid en gevaar) een **richtafstand** aangegeven die in beginsel moet worden aangehouden tussen een bedrijf en milieugevoelige objecten (woningen) om hinder en schade aan mensen binnen aanvaardbare normen te houden. Bij het bepalen van deze richtafstanden zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- het betreft 'gemiddelde' moderne bedrijfsactiviteiten met gebruikelijke productieprocessen en voorzieningen;
- de richtafstanden hebben betrekking op de omgevingstype 'rustige woonwijk', 'rustig buitengebied' of vergelijkbare omgevingstypen;
- de richtafstanden bieden in beginsel ruimte voor normale groei van de bedrijfsactiviteiten.

Indien de aard van de omgeving dit rechtvaardigt, kunnen gemotiveerd kortere richtafstanden worden aangehouden bij het omgevingstype 'gemengd gebied', dat gezien de aanwezige functiemenging of ligging nabij drukke wegen al een hogere milieubelasting kent. In zo'n geval is het ruimtelijk aanvaardbaar dat de richtafstanden met één afstandsstap worden verlaagd.

Invloed milieuhinder

Het plangebied aan de Raamweg maakt deel uit van het stedelijk gebied van Cuijk met daarin aanwezige en beoogde diversiteiten aan functies, gelegen in elkaars onmiddellijke nabijheid om het plangebied (bedrijven(terrein), tankstation, wonen, horeca (fastfoodrestaurant), verkeer (A73-Beersebaan (N 321)) betekent dat het plangebied e.o. gekwalificeerd moet worden als een omgevingstype '**gemengd gebied**'.

De beoogde nieuwe (horeca)functie valt onder:

- SBI-code (2008): 561 restaurants, milieucategorie 1 (aanbevolen afstand 10 meter (en 0 meter gecorrigeerd)).

De dichtstbijgelegen gevoelige functies zijn een aantal verspreid liggende burgerwoningen aan de Ewinkel. Deze liggen op een afstand van minimaal ca. 110 meter. Er bestaat derhalve meer dan voldoende afstand tussen het beoogde fastfoodrestaurant met parkeerplaats en de bestaande woningen in de omgeving. Door deze ruimtelijke scheiding behoeft redelijkerwijs niet gevreesd te worden dat een goed woon-en leefklimaat ter plaatse van deze woningen onaanvaardbaar wordt aangetast door dit plan.

4.6 Externe veiligheid

Het wettelijk kader voor risicovolle bedrijven is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), voor het transport van gevaarlijke stoffen is het vastgelegd in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en voor buisleidingen in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Het Nederlandse externe veiligheidsbeleid is gebaseerd op twee elementen: een harde norm in de vorm van het **plaatsgebonden risico (PR)** en een oriënterende waarde in de vorm van het **groepsrisico (GR)**. De norm voor het plaatsgebonden risico bedraagt één op de miljoen (10^{-6}) per jaar, ofwel 1 op de miljoen blootgestelde personen. Het hanteren van een norm voor het plaatsgebonden risico biedt een basisveiligheidsniveau voor de individuele burger in de omgeving van een risicovolle activiteit. Voor nieuwe situaties geldt deze norm als grenswaarde. Dat wil zeggen dat kwetsbare objecten buiten de 10^{-6} contour moeten zijn gelegen. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de plaatsgebonden risico-contour ook, maar daar geldt de contour alleen als richtwaarde.

Het groepsrisico gaat over de impact van een calamiteit met veel dodelijke slachtoffers tegelijk. Rondom een risicobron wordt een invloedsgebied (1 % letaliteitgrens) gedefinieerd, waarbinnen grenzen worden gesteld aan het maximaal aanvaardbare aantal personen, de oriënterende waarde. Dit is een richtwaarde waarvan het bevoegd gezag, voldoende gemotiveerd, kan afwijken.

Met behulp van de risicokaart Limburg kan een eerste indruk van de risicobronnen in de omgeving van het plangebied worden gemaakt. Op onderstaande afbeelding is een uitsnede weergegeven van de risicokaart.



uitsnede risicokaart Limburg (plangebied gearceerd)

4.6.1 Bedrijven en transport gevaarlijke stoffen

Binnen dit plan wordt een KFC (fastfood)restaurant gerealiseerd. Een dergelijke horecafunctie is een beperkt kwetsbaar object in de zin van artikel 1 uit zowel het Bevi als het Bevt. Volgens de risicokaart zijn in de nabijheid van het plan twee inrichtingen met risicovolle activiteiten aanwezig. Het tankstation op het naastgelegen perceel (3) heeft geen LPG-tank en –verkooppunt en is daarom niet relevant. Inrichting (4) is een tankstation waar wel LPG verkocht wordt. De afstand tot het plan bedraagt 251 meter. Inrichting (5) is een agrarische inrichting, die op grond van de aanwezigheid van een bovengrondse propaantank met een inhoud van 5.000 liter op de risicokaart is aangegeven. De afstand tot deze inrichting bedraagt ruim 600 meter. Beide inrichtingen zijn niet relevant voor het planvoornemen.

Ten westen van het plan is de Rijksweg A73 (1) gelegen. Via deze transportroute, die onderdeel uitmaakt van het Basisnet, worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Het plan ligt langs wegvaknummer B84, waarover volgens het Basisnet per jaar 3.428 tankauto's met GF3 (brandbare gassen/ LPG en propaan) passeren.

De uiteindelijk PR-contour 10-6/jr bedraagt op het traject 10 meter gemeten van het midden van de weg. Het plangebied ligt op een afstand van ca. 260 meter.

Overeenkomstig het Bevt (artikel 8, lid 1) en de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART (paragraaf 2.1)) hoeven geen beperkingen aan het ruimtegebruik van een plan te worden gesteld in het gebied dat op meer dan 200 meter van een route of tracé ligt. Indien de risicobron op meer dan 200 meter afstand van het plangebied is gelegen, hoeft geen berekening plaats te vinden van de ligging van de plaatsgebonden risicocontouren of de (toename van) de hoogte van het groepsrisico.

Een (beperkte) verantwoordingsplicht voor de hoogte van het groepsrisico is *wel* aan de orde indien een plangebied zich bevindt binnen het *invloedsgebied* van een risicobron. Het invloedsgebied wordt bepaald door de 1% letaliteitsafstand van bepaalde stofcategorieën die getransporteerd worden. In de HART zijn per stofcategorie en per modaliteit vaste afstanden opgenomen voor de begrenzing van het invloedsgebied. Voor de stofcategorie GF3 bedraagt het invloedsgebied maximaal 351 meter. Het plangebied ligt binnen dit invloedsgebied van de A73.

beperkte verantwoordingsplicht groepsrisico

Conform het Besluit externe veiligheid transportroutes is door Econsultancy BV een beperkte verantwoording van het groepsrisico opgesteld met betrekking tot de risico's ten aanzien van het transport van gevaarlijke stoffen over de weg. De verantwoording van het groepsrisico kan beperkt blijven tot de thema's beheersbaarheid en zelfredzaamheid. Voor een beperkte verantwoording van het groepsrisico moet door het bevoegd gezag advies worden gevraagd bij de regionale brandweer/veiligheidsregio.

In de omgeving van het plan vinden meerdere risicovolle activiteiten plaats. Een kwantitatieve risico-analyse is echter niet noodzakelijk. Relevante calamiteitenscenario's zijn explosie, fakkelbrand en toxische wolk. Door het toepassen van:

1. brandwerende en –vertragende materialen in de constructie en;
2. afsluitbare ventilatievoorzieningen kan de kans op slachtoffers verder worden gereduceerd.
3. Ook wordt geadviseerd in het bedrijfsnoodplan de mogelijke scenario's te benoemen en hoe hierop te handelen.

Op 19 december 2019 heeft de regionale brandweer binnen de veiligheidsregio Brabant-Noord geadviseerd over dit plan en over de opgestelde beperkte verantwoording van het groepsrisico. De regionale brandweer constateert geen problemen ten aanzien van de minimale tweezijdige bereikbaarheid, voldoende bluswatervoorziening, brandweezorgnorm en zelfredzaamheid van bewoners. De uitvoering van de drie bovengenoemde maatregelen door de initiatiefnemer zal contractueel geborgd worden. Er is dan ook een positief advies afgegeven voor dit plan.

Voor de volledige inhoud wordt verwezen naar de beperkte groepsrisicoverantwoording die als bijlage 7 integraal onderdeel uitmaakt van deze plantoelichting.

4.6.2 Ondergrondse buisleidingen

Een buisleiding die wordt gebruikt voor transport van gevaarlijke stoffen, vormt een risico voor de veiligheid. Als de leiding gaat lekken, kunnen de gevaarlijke stoffen vrijkomen en ontstaat er een kans op een explosie, vergiftiging van mensen of dieren of verontreiniging van het milieu. In het Besluit externe veiligheid buisleidingen zoals dit vanaf 1 januari 2011 geldt, staan veiligheidseisen voor de exploitant en de gemeente. Exploitanten hebben een zorgplicht en moeten ervoor zorgen dat hun buisleidingen veilig zijn. Gemeenten moeten buisleidingen in hun bestemmingsplannen opnemen en bij nieuwbouw zorgen voor genoeg afstand tot de buisleidingen.

Uit de risicokaart Limburg en gegevens van de Gasunie NV blijkt dat er een hogedruk aardgastransportleiding (2) nabij het plangebied is gelegen. Het betreft leiding Z-542-17 met een diameter van 8 inch en werkdruk 40 bar. De inventarisatieafstand van deze leiding bedraagt 95 meter. Het plan is gelegen op meer dan 130 meter en daarmee buiten de inventarisatieafstand. Een kwantitatieve risicoanalyse of verantwoording van het groepsrisico is niet vereist.

4.6.3 Hoogspanningsverbindingen

Zonering rond het bovengrondse hoogspanningsnet in Nederland is vastgelegd in de Netkaart van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). De Netkaart bevat o.a. gegevens over de netbeheerder en de breedte van de indicatieve zones. Op basis van de informatie van o.a. de Netkaart blijkt dat er langs de A73 hoogspanningsverbindingen zijn gelegen. Er geldt voor de aanleg, instandhouding en bescherming van deze bovengrondse hoogspanningsverbindingen een belemmeringszone van 26 m, gemeten vanuit het hart van de verbinding.

Het plangebied ligt op ca. 140 meter afstand vanaf het hart van de dichtstbijgelegen hoogspanningsverbinding. Daarmee ligt het plangebied ruim buiten de belemmeringszone.

4.7 Niet Gesprongen Explosieven (NGE)

Op vele locaties in Nederland bevinden zich nog conventionele explosieven uit de Tweede Wereldoorlog in de ondergrond, zoals niet ontplofte vliegtuigbommen (blindgangers), granaten, mijnen en (handwapen)munitie. Ook in Cuijk hebben delen van het gemeentelijke grondgebied in de Tweede Wereldoorlog onder vuur gelegen. Bij eventuele grondwerkzaamheden in het besluitgebied ter plaatse van gronden die sinds de Tweede Wereldoorlog niet geroerd zijn, dient uit oogpunt van veiligheid en zorgvuldigheid, onderzoek verricht te worden naar NGE. Explosievenonderzoek brengt de aanwezigheid en risico's van explosieven uit de Tweede Wereldoorlog in kaart. Indien noodzakelijk worden deze explosieven vervolgens verwijderd en onschadelijk gemaakt.

De gronden van het plangebied zijn echter sinds de Tweede Wereldoorlog veelvuldig geroerd c.q. verstoord door bebouwing die na de oorlog is opgericht en grondwerkzaamheden. Er zijn hierbij nimmer explosieven aangetroffen. Verder onderzoek wordt niet noodzakelijk geacht.

4.8 Ecologie

4.8.1 Gebiedsbescherming

Natura 2000

Het plangebied is niet gelegen binnen de grenzen, of in de directe nabijheid van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000. Het Natura 2000-gebied 'Sint Jansberg' ligt op circa 4,3 kilometer afstand het meest nabij het plan. In de directe omgeving op circa 6-7 km afstand liggen tevens de Natura 2000-gebieden 'Oeffelter Meent' en 'De Bruuk'.



plangebied t.o.v. Natura 2000 (geel)

Het plangebied is niet gelegen binnen een Natura 2000-gebied. Indien er sprake zou zijn van een effect, betreft dit een extern effect, zoals toename van geluid, licht of depositie van stikstof. Externe effecten als gevolg van de voorgenomen plannen binnen het plangebied zijn, gezien de afstand ($\pm 4,3$ km) tot het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied in combinatie met de aard van de plannen (nieuwbouw horecagelegenheid) niet te verwachten.

Stikstofdepositie

De initiatiefnemer is voornemens een nieuw filiaal van de KFC te realiseren aan de Raamweg te Cuijk. Zowel de aanleg- als de gebruiksfase van het plan *kunnen* negatieve gevolgen hebben voor stikstofgevoelige habitattypen binnen omliggende beschermde natuurgebieden.

De bescherming van de Natura 2000-gebieden is geregeld in de Wet natuurbescherming. In zowel de Habitat- als de Vogelrichtlijn zijn de gebieden opgenomen welke als Natura 2000-gebied worden aan-gemerkt. Ten behoeve van de instandhouding van de natuurgebieden dienen negatieve effecten te worden uitgesloten, waardoor onder andere onderzoek plaats dient te vinden naar de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden.

Na de uitspraak van de Raad van State (d.d. 29 mei 2019) mag het Programma Aanpak Stikstof (PAS) niet meer als basis voor toestemming voor activiteiten die stikstof uitstoten worden gebruikt. Daarom moet per activiteit duidelijk worden gemaakt dat beschermde natuurgebieden daardoor niet worden aangetast.

Het beoogde plan mag geen negatieve effecten veroorzaken op de omliggende Natura 2000-gebieden. Met het programma Aeries Calculator wordt de depositie van stikstofverbindingen in de vorm van ammoniak (NH₃) en stikstofoxiden (NO_x) op het oppervlak van de omliggende Natura 2000-gebieden inzichtelijk gemaakt. Bij een projecteffect kleiner dan of gelijk aan 0,00 mol/ha/jaar zorgt het beoogde plan niet voor een significante toename in stikstofdepositie en worden negatieve effecten uitgesloten.

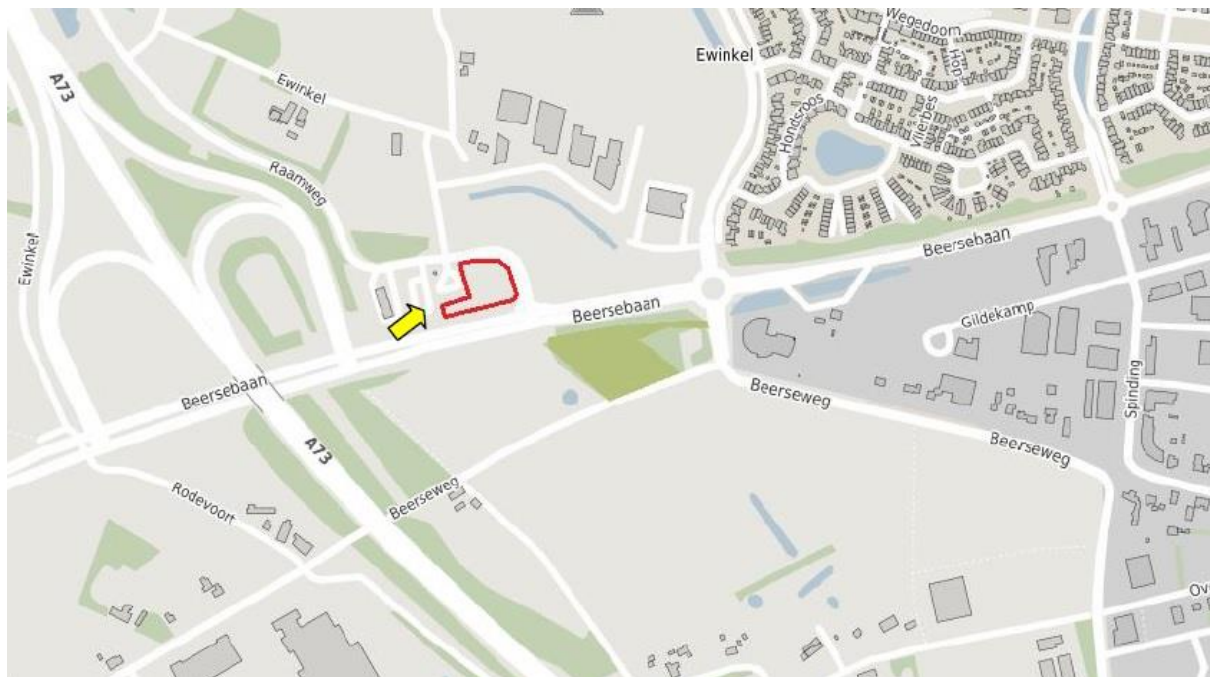
Econsultancy BV te Boxmeer heeft een berekening uitgevoerd van de effecten van het project op de rand van de genoemde Natura 2000-gebieden. De relevante emissies van stikstofoxiden (NO_x) en ammoniak (NH₃) tijdens de aanlegfase vinden plaats door de verkeersbewegingen ten behoeve van de aanvoer van materialen en de inzet van mobiele werktuigen tijdens de constructie ten behoeve van de realisatie van het gebouw. De relevante emissies tijdens de gebruiksfase vinden plaats door de verkeersbewegingen van en naar het plangebied. De berekening van het projecteffect van zowel de aanleg- als de gebruiksfase met peiljaar 2020 is verricht met behulp van het programma Aeries Calculator 2020.

Het projecteffect op de Natura 2000-gebieden is kleiner dan of gelijk aan 0,00 mol/ha/jaar. Bij een dergelijke projecteffect zal het beoogde plan niet voor een significante toename in stikstofdepositie zorgen en kunnen negatieve effecten worden uitgesloten. Op basis van het onderzoek blijkt dat er geen vergunning benodigd is voor het aspect stikstof.

Voor het volledige stikstofonderzoek wordt verwezen naar het rapport dat als bijlage 8 integraal onderdeel uitmaakt van deze plantoelichting.

Natuurnetwerk Nederland

Het plangebied maakt geen deel uit van het Natuurnetwerk. Het plangebied ligt echter wel in de nabijheid van een gebied, behorend tot het Natuurnetwerk Nederland. Het meest nabijgelegen gebied bevindt zich circa 100 meter ten zuidoosten van het plangebied. Het betreft droog bos met productie.



plangebied t.o.v. NNN (groen)

Initiatiefnemers van ingrepen binnen of in de directe nabijheid van het Natuurnetwerk Nederland dienen de effecten van de ingreep op kernkwaliteiten en omgevingscondities te onderzoeken. De Beersebaan, welke gelegen is tussen het huidige plangebied en het natuurnetwerk, heeft door de productie van licht en geluid reeds een invloed op het nabij gelegen Natuurnetwerk. Omdat deze weg als een barrière tussen het Natuurnetwerk en het plangebied ligt, zullen bij de ontwikkeling van de horecagelegenheid de omgevingscondities ten opzichte van de oorspronkelijk situatie niet significant veranderen, waardoor effecten op de essentiële kenmerken en waarden op voorhand zijn uit te sluiten.

Houtopstanden

De bomen/ eiken die langs de Raamweg staan maken deel uit van de bomenhoofdstructuur en mogen alleen bij hoge uitzondering gekapt worden. Zij passen echter in het plan v.w.b. het toekomstig gebruik. Voor de overige bomen (iepen) geldt deze bescherming niet maar moeten voor een evt. kap onderzocht worden op de aanwezigheid van broedende vogels.

4.8.2 Soortenbescherming

Het plangebied is volledig onbebouwd. Aan de noord- en oostzijde bevindt zich de Raamweg met aan de overzijde grasland en een kleine groenstrook. Aan de westzijde bevindt zich een onbemand tankstation. Aan de zuidzijde bevindt zich een sloot, de Beersebaan en aan de overzijde grasland. Water is binnen het plangebied zelf niet aanwezig.

Econsultancy BV te Boxmeer heeft een quickscan flora en fauna uitgevoerd binnen het plangebied teneinde vast te stellen wat de eventuele gevolgen van dit plan zijn voor beschermende flora en fauna.

De aanwezigheid van geschikt habitat binnen het plangebied voor de verschillende soorten en soortgroepen is weergegeven in onderstaande tabel. In de tabel is samengevat of de voorgenomen ingreep mogelijk verstorend kan werken en wat de consequenties zijn voor eventuele vervolgstappen, zoals soortgericht nader onderzoek of vergunningtrajecten. In de tabel is weergegeven of maatregelen noodzakelijk zijn om overtreding van de Wet natuurbescherming voor bepaalde soortgroepen te voorkomen.

Soortgroep		Geschikt habitat	Ingrep verstrend	Nader onderzoek	Ontheffingsaanvraag	Bijzonderheden / opmerkingen*
Broedvogels	algemeen	ja	ja	nee	nee	het verwijderen van nestgelegenheden buiten het broedseizoen uitvoeren, bij werken binnen het broedseizoen broedvogelcontrole uitvoeren
	jaarrond beschermd	nee	nee	nee	nee	-
Vleermuizen	verblijfplaatsen	nee	nee	nee	nee	-
	foerageergebied	ja	ja	nee	nee	-
	vliegroutes	nee	nee	nee	nee	-
Grondgebonden zoogdieren	algemene soorten	nee	nee	nee	nee	aandacht voor zorgplicht ten aanzien van konijn, haas, egel, diverse muizensoorten
Amfibieën	algemene soorten	minimaal	mogelijk	nee	nee	aandacht voor zorgplicht ten aanzien van algemene amfibieën en alpenwatersalamander
Reptielen		nee	nee	nee	nee	-
Vissen		nee	nee	nee	nee	-
Libellen en dagvlinders		nee	nee	nee	nee	-
Overige ongewervelden		nee	nee	nee	nee	-
Vaatplanten		nee	nee	nee	nee	-

overzicht geschiktheid onderzoekslocatie voor soortgroepen en te nemen vervolgstappen

Conclusie

Het plangebied biedt minimaal geschikt habitat voor de alpenwatersalamander, echter kan door de aanwezigheid van de sloot direct ten zuiden van de onderzoekslocatie een zwervend individu niet worden uitgesloten. Aangezien de vaste rust- en verblijfplaats van de soorten niet in het geding komt is een ontheffingsaanvraag niet per definitie noodzakelijk, maar dienen er in het kader van de algemene zorgplicht wel maatregelen getroffen te worden om eventueel voorkomende individuen te beschermen gedurende de werkzaamheden.

Verder kunnen overtredingen ten aanzien van algemene broedvogels worden voorkomen door de te verwijderen bomen – met daarin eventuele nesten - buiten het broedseizoen te verwijderen. Daarnaast dient bij werkzaamheden te allen tijde de zorgplicht in acht te worden genomen ten aanzien van onder andere algemene grondgebonden zoogdieren en amfibieën.

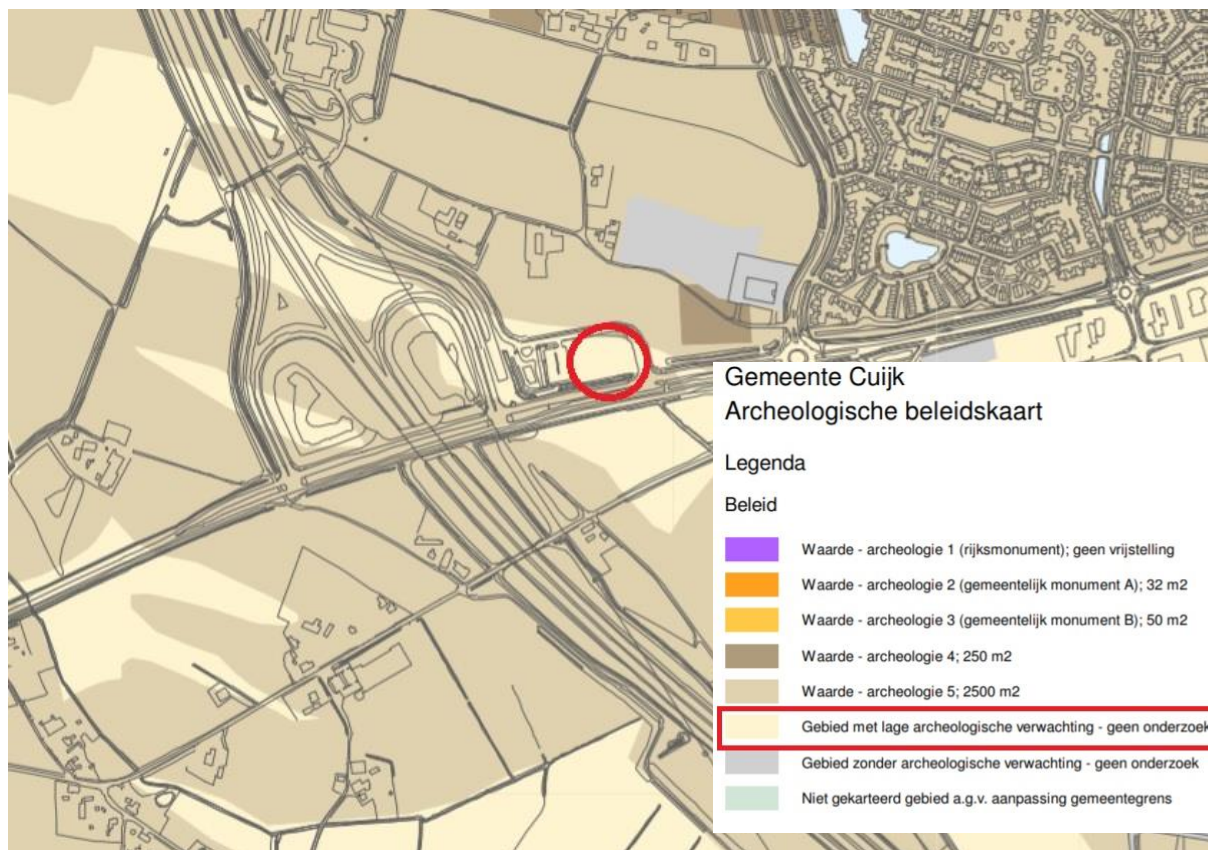
Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar de quickscan flora en fauna dat als bijlage 9 integraal onderdeel uitmaakt van deze plantoelichting.

4.9 Cultuurhistorie en archeologie

Binnen het plangebied zijn geen rijks -of gemeentelijke monumenten gelegen. Ook ligt het plangebied niet binnen een molenbiotoop.

De gemeente Cuijk heeft een Archeologisch Beleidsplan Cuijk (2009) vastgesteld. Bij het beleidsplan hoort een archeologische beleidskaart. In het beleidsplan is aangegeven hoe in bestemmingsplannen omgegaan dient te worden met archeologie en in de bijlage van het plan zijn voorbeeldregels opgenomen. De voorbeeldregels zijn gekoppeld aan de gebieden van de archeologische beleidskaart.

Volgens deze archeologische beleidskaart is het plangebied grotendeels gelegen in een gebied met een lage archeologische verwachting en voor een heel klein deel in een gebied met een middelhoge verwachting. Dit zijn gebieden die bestemd (moeten) worden als 'Waarde-archeologie 5'. In gebieden met een lage verwachting behoeft niet gevreesd te worden dat bodemingrepen leiden tot versterking van historisch relevant bodemarchief. Archeologie legt hier geen beperkingen op voor ruimtelijke (bouw) ontwikkelingen. In gebieden waar 'Waarde-archeologie 5' geldt is archeologisch onderzoek alleen noodzakelijk indien er meer dan 2500 m² oppervlak verstoord wordt met een diepte van meer dan 50 cm. In casus doet zich dat hier echter niet voor. Omdat deze waarde echter wel over een (klein) deel van het plangebied ligt, is in dit plan wel de dubbelbestemming 'Waarde-archeologie 5' opgenomen.



uitsnede archeologische beleidskaart

4.10 Verkeer en parkeren

Het plangebied wordt in directe zin ontsloten via de Raamweg. De Raamweg loopt parallel aan de A73 en heeft verkeerskundig vooral een functie als erftoegangsweg. Ter hoogte van het plangebied geldt een maximumsnelheid van 80 km/u-regime. Het bestaande profiel is op deze functie afgestemd.

De Raamweg sluit aan op c.q. gaat over in de Beersebaan (N321). Via de Beersebaan is het plangebied zowel vanuit het centrum van Cuijk als vanaf de A73 binnen enkele minuten voor autoverkeer bereikbaar. Zowel langs de Raamweg als langs de Beersebaan ligt een afgescheiden fietspad, zodat het plangebied met het KFC restaurant ook goed en veilig bereikbaar is voor fietsers.

De verkeersgeneratie van de exploitatie van de KFC zal circa 337 personenauto's per weekdag bedragen. Ten behoeve van de bevoorrading zullen er per week 5 vrachtwagens aan en af rijden. Uitgaande van deze gegevens genereert het plan in totaal 675 verkeersbewegingen per weekdag, waarvan 0,21% vrachtverkeer.

Deze verkeersgeneratie is zeer beperkt t.o.v. het bestaande verkeersaanbod op beide wegen en t.o.v. de autonome verkeersontwikkeling op deze wegen tot 2030. Het project zorgt ook voor het grootste deel niet voor meer verkeersaanbod, maar realiseert een extra horecavoorziening waar het verkeer dat nu al gebruik maakt van de Beersebaan, de Raamweg en de A73, een beroep op kan doen.

De interne verkeersstructuur leidt het verkeer via de nabijgelegen carpoolplaats of het naastgelegen tankstation naar de parkeerplaats van de KFC-vestiging. Het verkeer kan dan of via dezelfde carpoolplaats dan wel via een centrale uitrit het terrein weer verlaten. Het parkeerterrein is qua profiel/dimensionering zodanig ontworpen dat tweerichtingsverkeer veilig en efficiënt kan plaatsvinden. Verwezen wordt hier naar de inrichtingstekening die in paragraaf 2.2.2 van deze plandoelichting is opgenomen.

Het benodigd aantal parkeerplaatsen wordt berekend aan de hand van de 'Parkeernota Cuijk 2016-2023, bijlage 'Nota Parkeernormen Auto en Fiets Gemeente Cuijk 2016 – 2023' (d.d. 3 augustus 2019). In deze beleidsnota zijn de parkeerkencijfers van het CROW voor auto's en fietsen vertaald naar parkeernormen voor de gemeente Cuijk.

De ligging van een gebied bepaalt mede de parkeernorm. Cuijk is daarom ingedeeld in vier deelgebieden:

1. Centrum;
2. Schil/overloopgebied;
3. Rest bebouwde kom;
4. Buitengebied.

Binnen de kern Cuijk bevindt zich het centrumgebied en het zogenaamde schil/overloopgebied. De overige wijken van Cuijk en de bebouwde kom van de overige kernen behoren tot de rest bebouwde kom. De overige gebieden behoren dan tot het buitengebied.

Het plangebied valt onder het deelgebied 'rest bebouwde kom'. In de tabellen 1.6 en 3.4 van de bijlage 'Nota Parkeernormen Auto en Fiets Gemeente Cuijk 2016 – 2023' staan parkeernormen voor auto's respectievelijk fietsen ten behoeve van horecafuncties. Voor fastfoodrestaurants zijn (nog) geen 'harde' parkeerkencijfers bekend, maar hanteert de gemeente Cuijk een algemenere normering met een bandbreedte. Zie hiervoor onderstaande tabel 1.6.

Tabel 1.6: Parkeernormen Horeca

Parkeernormen HORECA						
Type HORECA	Gebied	Cen- trum	Schil/over- loop	Rest beb. kom	Buiten- gebied	Eenheid
Hotel 3*		2,2	3,4	5,2	6,8	per 10 kamers
Hotel 4*		3,5	5,3	7,5	9	per 10 kamers
Café / bar / cafetaria		6	6	7	nvt	100 m ² BVO
Restaurant		11	11	15	nvt	100 m ² BVO
Fastfoodrestaurant #						
# Toelichting						
Van deze functie zijn geen kencijfers bekend. Er is een globale kencijfers verkeersgeneratie bekend.						
Voor deze functie geldt het kencijfer "Restaurant" met norm tussen 11 en 15 plaatsen/100 m ² BVO						

Tabel 3.4: Parkeernormen Horeca

Horeca	Cen- trum	Schil/over- loop	Rest beb. kom	Buiten- gebied	Eenheid
Fastfood-restaurant	29	29	10	5	
Eenvoudig restaurant	18	18	18	15	100 m ² BVO
Luxe restaurant	4	4	4	4	100 m ² BVO

Het plan zal gaan voorzien in 45 parkeerplaatsen. Hiermee wordt voldaan aan de gestelde parkeernorm in het gemeentelijke parkeerbeleid (uitgangspunt restaurant: $400 \text{ m}^2 \text{ BVO} / 11 \text{ parkeerplaatsen(pp)} / 100 \text{ m}^2 \text{ BVO} = 4 \times 11 \text{ pp} = 44 \text{ pp}$).

Hierbij wordt nog opgemerkt dat niet alle gasten en personeelsleden per auto zullen komen. Een deel zal ook per fiets, scooter e.d. komen. Toepassing gevend aan de fietsparkeernormen uit tabel 3.4 zal voorzien worden in 10 fietsrekken.

4.11 Waterhuishouding

4.11.1 Algemeen

Ruimte maken voor water in plaats van ruimte onttrekken aan water; dat is derhalve de kern van het waterbeleid voor de 21e eeuw. Water en ruimtelijke ordening hebben veel met elkaar te maken. Aan de ene kant is water één van de sturende principes in de ruimtelijke ordening en kan daarmee beperkingen opleggen aan het ruimtegebruik. Aan de andere kant kunnen ontwikkelingen in het ruimtegebruik ongewenste effecten hebben op de waterhuishouding.

Een van de instrumenten om het nieuwe waterbeleid voor de 21e eeuw vorm te geven is het watertoetsproces. Het watertoetsproces moet ervoor zorgen dat waterhuishoudkundige belangen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle ruimtelijke plannen en besluiten die relevant zijn voor de waterhuishouding.

Het plangebied is gelegen binnen het beheersgebied van waterschap Aa en Maas en de gemeente Cuijk. Vanuit de gemeente Cuijk wordt afvoer van schoon hemelwater van nieuwe verhardingen naar het rioolstelsel niet meer toegestaan. Wanneer voor bouwplannen een bestemmingsplanwijziging nodig is wordt daarin een watertoets verricht.

4.11.2 Waterhuishoudkundige situatie en afvoerend verhard oppervlak

Econsultancy BV te Boxmeer heeft een watertoets voor deze planontwikkeling uitgevoerd. Het plangebied is momenteel in gebruik als grasland en is volledig onbebouwd en onverhard. Het planvoornemen voorziet in de herbestemming van de desbetreffende gronden ten behoeve van de realisatie van een horecagelegenheid in combinatie met de realisatie van de ontsluiting en de openbare ruimte.

Geohydrologisch onderzoek naar de bodemdoorlatendheid (K-waarde) binnen het plangebied wijst uit dat de K-waarde 0,1 m/dag bedraagt. Hierdoor is de bodemdoorlatendheid als 'slecht' te kwalificeren.

Tabel **Overzicht k-waarde per meting**

Boring	Aantal Metingen	Onderzochte bodemlaag (cm -mv)	Textuur	Opmerkingen	K-waarde (m/dag)	Beoordeling doorlatendheid
01*	1	50-100	sterk siltig zeer fijn zand	zwak grindig	-	-
02	1	100-150	klei, sterk zandig	zwak veenhoudend	0,1	slecht
03*	1	100-150	klei, sterk zandig	-	-	-
04*	1	100-150	sterk siltig zeer fijn zand	zwak grindig	-	-
(*A) Vanwege de instroom van hangwater in het boorgat is geen waterstandsvaling opgetreden. Hierdoor is niet mogelijk gebleken een correcte meting uit te voeren.						

K-waarden plangebied (bron: Econsultancy BV)

Gegevens toekomstig verhard oppervlak

Verhard oppervlak	Toekomstig (m ²)
Dak	± 410
Ontsluiting	± 905
Terras en paden	± 325
Parkeren	± 585
Totaal	± 2.225

Ten opzichte van de huidige situatie zal het verhard oppervlak toenemen met 2.225 m². Het waterschap Aa en Maas stelt dat bij een toename van het verhard oppervlak tussen 2.000 m² en 10.000 m² compenserende maatregelen moeten worden getroffen om versnelde afvoer van hemelwater tegen te gaan, in de vorm van een voorziening met een minimale retentiecapaciteit conform de rekenregel:

benodigde retentiecapaciteit (in m³) = toename verhard oppervlak (in m²) x gevoeligheidsfactor x 0,06.

Op basis van de toekomstig en af te koppelen verhard oppervlak bedraagt de waterbergingsopgave in totaal circa **134 m³** (2.225 m² x 0,06 m).

4.11.3 Randvoorwaarden en uitgangspunten

In het kader van de planontwikkeling is het proces van de digitale watertoets doorlopen. Op basis van de digitale procedure blijkt dat het plan een groot effect heeft (groot waterbelang). Vooroverleg met het waterschap is noodzakelijk. Ten aanzien van het plan en de omgang met hemelwater zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- 100% afkoppeling van verhard oppervlak.
- Niet afwentelen op anderen in ruimte en tijd.
- Toepassen voorkeursvolgorde waterkwantiteit (vasthouden, bergen en afvoeren).
- Toepassen voorkeursvolgorde waterkwaliteit (schoonhouden, scheiden, zuiveren).
- De ontwikkeling dient hydrologisch neutraal plaats te vinden (HNO).
- De wateropgave baseren op de daadwerkelijke toekomstig verhard oppervlak. Vooral nog is uitgegaan van 2.225 m².
- Infiltratie- en bergingsvoorzieningen in het plan dimensioneren conform 60 mm gerekend over het aantal m².
- Waterbergingsopgave 134 m³.
- GHG is ingeschat op 9,0 m +NAP (1,3m -mv).
- Bouwen volgens Duurzaam Bouwen (DuBo) principe.

4.11.4 Hemelwaterafvoersysteem

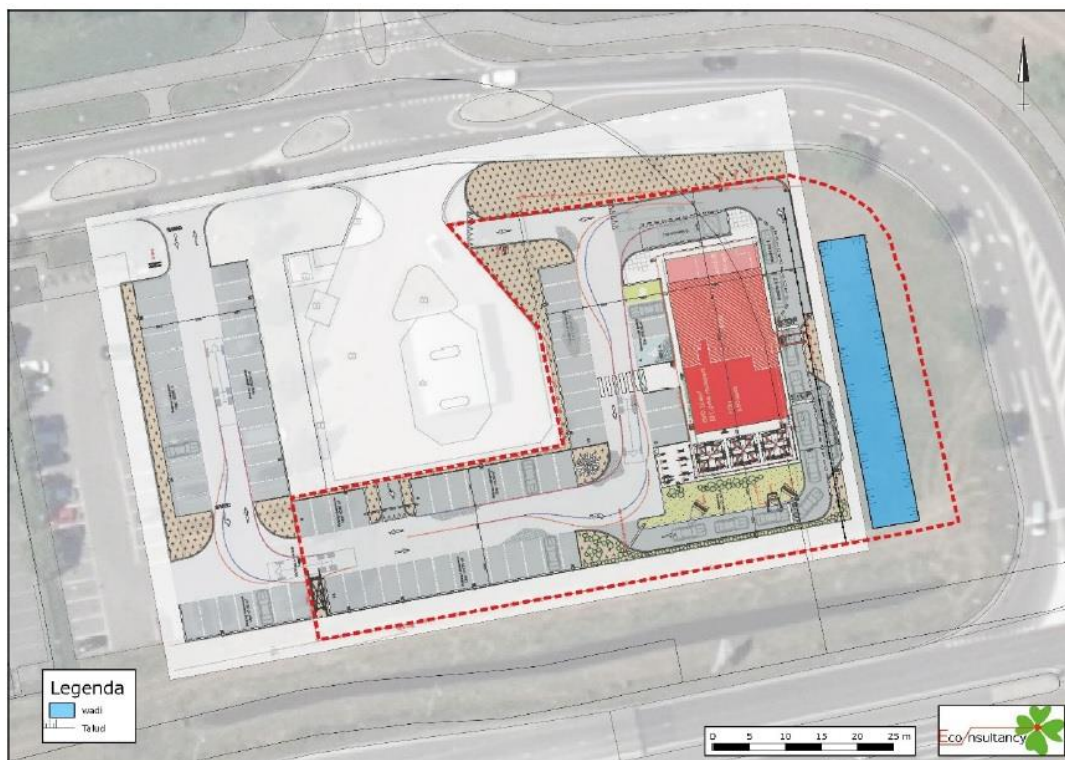
In de toekomstige situatie zal het schone hemelwater (zogenaamde hemelwaterafvoer; HWA) niet op het vuilwater (zogenaamde droogweerafvoer; DWA) worden aangesloten maar worden verwerkt conform de uitgangspunten en beleid van het bevoegd gezag. Het planvoornemen biedt de mogelijkheid om hemelwater bovengronds te bergen door de aanleg van een wadi aan de oostzijde van het plan. Wanneer over een lengte van 40 m een wadi wordt aangelegd met een diepte van 1,0 meter zal, uitgaande van een talud van 1 op 1,5, de wadi een breedte moeten hebben van 6,5 meter om de totale wateropgave te kunnen bergen. In een dergelijke situatie is in het systeem nog een wading aanwezig van 0,2 meter.

De kengetallen van de wadi zijn opgenomen de onderstaande tabel.

Tabel VI. Kengetallen bovengrondse bergingsvoorzieningen

Verhard oppervlak	zuid
Lengte (m)	40
Breedte (m)	6,5
Talud 1:	1,5
Inhoud (m ³) bij peilstijging 0,8 m	140
Inhoud (m ³) bij peilstijging tot aan maaiveld	190

Op de onderstaande afbeelding is een globale situering van de bergingsvoorziening weergegeven.



Het vullen van de voorziening kan via maaiveld, op conventionele wijze middels kolken en verbuizing, permeoblokken en/of lijn,- molgoten. Met deze invulling wordt bij de verdere planuitwerking water expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing genomen en wordt hemelwater op een duurzame wijze verwerkt. De ontwikkeling is daarmee hydrologisch neutraal.

4.11.5 Lediging

Op basis van de bodemopbouw, textuur als ook de onderzoeksresultaten van het uitgevoerde doorlatendheidsonderzoek zal de voorziening naar verwachting zeer traag ledigen. Om een snellere lediging van het systeem te waarborgen zal tijdens de verder planvorming onderzocht moeten worden welke maatregelen de infiltratiecapaciteit kunnen verbeteren. Hierbij kan gedacht worden aan het aanleggen van grindpaden dan wel verticale infiltratie units of door lokaal de aanwezige storende lagen weg te graven en aan te vullen met goed doorlatend materiaal.

4.11.6 Calamiteit

Het beschreven systeem is dusdanig robuust dat een situatie waarbij in een korte tijd 60 mm neerslag valt geborgen kan worden. Afstroming van hemelwater richting gebouwen en/of aangrenzende percelen dient te worden voorkomen. De technische mogelijkheid hiertoe zullen tijdens het verdere planproces in overleg met het bevoegd gezag bekeken moeten worden.

4.11.7 Riolering

Bij nieuwbouw dient hemelwater en afvalwater gescheiden aangeleverd te worden. Ten aanzien van de toekomstige situatie zal de ontwikkeling zorgen voor een toename in het aanbod van vuilwater op het riool. Het vuilwater (zogenaamde droogweerafvoer; DWA) zal in de toekomstige situatie worden aangesloten op het bestaande rioleringsstelsel in de omgeving.

4.11.8 Keur

De planlocatie wordt aan de zuidzijde begrensd door een primaire (A)- watergang en bijbehorende beschermingszone. De ligging en begrenzing van de beschermingszones zijn vastgelegd in de Legger Oppervlaktewater van het Waterschap Aa en Maas. Op basis van de huidige planinvulling, ligging watergang en beschermingszone is de ontwikkeling niet gelegen binnen deze beschermingszone.

4.11.9 Kwaliteit

In de Nationale Pakketten Duurzaam Bouwen: Woningbouw nieuwbouw, Woningbouw beheer en Utiliteitsbouw is een tweetal maatregelen (S/U237 en S/U444) opgenomen die onder meer betrekking hebben op het verminderen van de emissie van milieubelastende stoffen naar het van daken afgevoerde hemelwater. Bij nieuwbouw wordt geadviseerd de emissies vanuit bouwmaterialen richting het oppervlaktewater zoveel mogelijk te beperken in verband met de waterkwaliteit en zoveel mogelijk gebruik te maken van producten die voorzien zijn van een keurmerk. Daarnaast dient het gebruik van onkruidbestrijdingsmiddelen zoveel mogelijk beperkt te worden en wordt geadviseerd bij voorkeur gebruik te maken van alternatieven hierin. Ook het wassen van auto's is bij afkoppeling van hemelwater niet wenselijk.

4.11.10 Advies waterschap Aa en Maas

Vooroverleg met en advies van het waterschap Aa en Maas maakt onderdeel uit van de watertoets. Het waterschap heeft via een e-mailbericht d.d. 22 december 2020 gereageerd. Het plan geeft het waterschap geen aanleiding tot het indienen van een zienswijze. Wel vraagt het waterschap aandacht voor het volgende. Nabij het plangebied ligt een A-watergang. Rondom een dergelijk watergang geldt aan weerszijde een beschermingszone van 5 meter. Deze zone dient vrijgehouden te worden van obstakels. Dit is beschreven in de watertoets (bijlage 10), maar niet in de toelichting. Vandaar het verzoek om de A-watergang inclusief de beschermingszone expliciet te benoemen in de plantoelichting. De toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is daarop aangepast.

Voor de volledige watertoets wordt verwezen naar de rapportage die als bijlage 10 integraal deel uitmaakt van deze plantoelichting.

HOOFDSTUK 5 JURIDISCHE VORMGEVING

5.1 Algemeen

Het bestemmingsplan heeft als doel het planologisch-juridisch kader te geven voor de ontwikkeling van het beschreven plan. De nadere juridische invulling is gedetailleerd geregeld. Dit bestemmingsplan bestaat uit de volgende onderdelen:

- plantoelichting
- planregels;
- verbeelding.

Bij het opstellen van het onderhavige bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij de in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening geformuleerde uitgangspunten. Waar dat noodzakelijk was, is afgeweken van de standaard en is het plan specifiek toegesneden op de feitelijke situatie in het onderhavige plangebied.

Verder voldoet dit bestemmingsplan aan de (digitale eisen) uit de 'Bijlage opstellen ruimtelijke plannen in de gemeente Cuijk (versie 1 -januari 2013)' en aan de volgende RO-standaarden 2012:

- Informatiemodel Ruimtelijke Ordening (IMRO2012)
- Informatiemodel Ruimtelijke Ordening Planteksten (IMROPT2012)
- Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP) 2012
- SVBP2012 Functielijst (Bijlage)
- PraktijkRichtlijn BestemmingsPlannen (PRBP) 2012;
- Praktijkrichtlijn Analoge Bestemmingsplankaart (PRABPK2012)
- Praktijkrichtlijn Planteksten (PRPT2012)
- Standaard Toegankelijkheid Ruimtelijke Instrumenten (STRI) 2012
- Praktijkrichtlijn Toegankelijkheid Ruimtelijke Instrumenten (PRTRI2012)

5.2 Planmethodiek

Er is, volgens de Wro, gekozen voor een analoge en digitale verbeelding van het plan. Aan de bestemmingen zijn bouw- en gebruiksregels gekoppeld die direct inzichtelijk maken welke ontwikkelingen zijn toegestaan. Verbeelding en regels bieden een directe bouwtitel voor bebouwing en gebruik.

5.3 Toelichting op de verbeelding

In de analoge en digitale verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn aangegeven. Deze aanduidingen hebben slechts juridische betekenis ingevolge het voorliggende plan, indien en voor zover deze in de regels daaraan wordt gegeven. Als een aanduiding juridisch gezien geen enkele betekenis heeft, is deze niet opgenomen op de verbeelding. Ten behoeve van de leesbaarheid is het plan wel op een kadastrale ondergrond gelegd. De bestemmingen en de aanduidingen zijn ingedeeld in de hoofdgroepen volgens de SVBP2012 en zijn bij de verbeelding opgenomen in een renvooi. De verbeelding is opgezet volgens de schaal 1:1000. Opgemerkt wordt nog dat de analoge en digitale verbeelding qua verschijning van elkaar verschillen, immers de wijze van raadplegen is ook verschillend. Inhoudelijk zijn er echter geen verschillen te vinden.

5.4 Toelichting op de regels

De planregels zijn ondergebracht in inleidende regels, in bestemmingsregels, in algemene regels en in overgangs- en slotregels. De Inleidende regels bestaan uit begrippen en de wijze van meten, teneinde te voorkomen dat discussie ontstaat over de interpretatie van de regels. In de Begrippen (artikel 1) wordt een omschrijving gegeven van de in de regels gehanteerde begrippen. Als gebruikte begrippen niet in deze lijst voorkomen, dan geldt de uitleg/interpretatie conform het dagelijks taalgebruik. In het artikel over de Wijze van meten (artikel 2) worden de te gebruiken meetmethodes vastgelegd.

De bestemmingsregels van een bestemmingsplan bevatten regels omtrent het gebruik van de in het plan begrepen gronden en bebouwing. Per onderscheiden bestemming is een apart artikel gemaakt. In het onderhavige bestemmingsplan zijn drie bestemmingen gebruikt: 'Groen', 'Horeca' en 'Waarde-Archeologie 5' (artikelen 3 t/m 5).

Per bestemming is in de bestemmingsomschrijving aangegeven welke doeleinden binnen die bestemming zijn toegestaan. In de bouwregels wordt verder aangegeven welke bebouwing mogelijk is binnen de betreffende bestemming. Tevens kunnen Burgemeester en Wethouders nadere eisen stellen aan de situering van gebouwen en de inrichting van gronden. Daarnaast zijn in de voorkomende gevallen per bestemming flexibiliteitsregels opgenomen, in de vorm van een afwijkmogelijkheid voor het bevoegd gezag om in nader aangegeven gevallen van de bouw-of gebruiksregels te kunnen afwijken.

Groen

Het stedelijk groen heeft de bestemming 'Groen' en is gericht op de stedelijke groenstructuren van enige omvang. De kleinere groenelementen zijn binnen de overige bestemming 'Horeca' toegestaan als ondergeschikt gebruik.

Horeca

De bestemming 'Horeca' kent bouw- en gebruiksregels om het concrete project (dat wil zeggen het fastfoodrestaurant en de reclamezuil) te bouwen en te gebruiken. Zo wordt er via een set specifieke bouwregels concreet gestuurd op de ligging en maximale omvang van het restaurant (via het bouwvlak afstanden tot perceelgrenzen), de (goot)hoogte en afdekking alsmede de ligging en hoogte van de reclamezuil.

Waarde - Archeologie 5

De voor 'Waarde - Archeologie 5' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming, mede bestemd voor het behoud en de bescherming van de archeologische waarden van de gronden. Onder andere dient voor het bouwen de aanvrager van een omgevingsvergunning, voor bouwwerken met een oppervlakte groter dan 2.500 m² en dieper dan 0,50 m, een rapport te overleggen waarin de archeologische waarden van de gronden die blijkens de aanvraag zullen worden verstoord, naar oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate zijn vastgesteld.

In de Algemene regels zijn opgenomen de Anti-dubbeltelbepaling (artikel 6), de algemene bouwregels (artikel 7) en de algemene gebruiksregels (artikel 8). In de algemene gebruiksregels (artikel 8.2) zijn de nieuwe parkeerregels opgenomen. De parkeerregels hebben zowel betrekking op bouwplannen als het veranderen van het gebruik van gronden en/of bouwwerken. Bij bouwplannen gaat het om de toe- of afname van bebouwing, waardoor de benodigde capaciteit aan parkeervoorzieningen kan veranderen.

In de parkeerregels wordt verwezen naar de 'Nota Parkeernormen Auto en fiets Gemeente Cuijk 2016 -2023', waarin de parkeernormen zijn opgenomen. Daarbij is aangegeven dat wanneer deze nota gedurende de planperiode wordt gewijzigd, rekening gehouden dient te worden met het gewijzigde beleid. De 'Nota Parkeernormen Auto en fiets Gemeente Cuijk 2016 -2023' is niet opgenomen in de bijlage van de regels, omdat deze gedurende de planperiode (10 jaar) aan verandering onderhevig kan zijn. Om te voorkomen dat per ongeluk een verouderde nota wordt gebruikt, is de geldende nota alleen terug te vinden op de overheidswebsite <https://www.officielebekendmakingen.nl>.

Verder bevatten de Algemene regels nog de algemene aanduidingsregels (artikel 9) waarin de belangen van Defensie zijn veiliggesteld door middel van regelingen die de bouwhoogten binnen zowel de funnel als het radarverstoringgebied van de militaire vliegbasis Volkel beperken. Ook bevat dit hoofdstuk algemene afwijkingsregels (artikel 10), algemene wijzigingsregels (artikel 11), procedureregels (artikel 12) en overige regels (artikel 13).

In de Overgangs- en slotregels zijn het overgangsrecht (artikel 14) en de slotregel (artikel 15) opgenomen.

HOOFDSTUK 6 UITVOERBAARHEID

6.1 Economische uitvoerbaarheid: kostenverhaal en planschade

De realisatie van het project geschiedt voor rekening van [REDACTED]. De gemeentelijke financiën zijn hierbij niet in het geding. Verder zijn de gronden toekomstig eigendom [REDACTED]. Deze gronden zijn niet belast met beperkt zakelijke rechten van derden.

Kostenverhaal is geregeld in een tussen de gemeente Cuijk en [REDACTED] gesloten verkoop-en anterieure-overeenkomst. Door de vaststelling van deze overeenkomst is het verhaal van de gemeentelijke kosten van de grondexploitatie over de in dit plan begrepen gronden afdoende verzekerd. Hierdoor behoeft een exploitatieplan door de gemeenteraad niet vastgesteld te worden (artikel 6.12 leden 1 en 2, onder a Wro). Hierdoor is dit plan economisch uitvoerbaar.

De gemeente blijft verantwoordelijk voor de vergoeding voor eventuele planschade, als bedoeld in artikel 6.1 lid 1 Wro, die voortvloeit uit de vaststelling van het bestemmingsplan voor de realisatie van het project.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid: omgevingsdialoog

Als onderdeel van een goede ruimtelijke ordening verzoekt de gemeente Cuijk aan de initiatiefnemers met betrekking tot dit project een zorgvuldige omgevingsdialoog te voeren met omwonenden en andere belanghebbenden. Hierbij geldt dat de uitkomst van de omgevingsdialoog geen toetsingsgrond vormt voor het wel of niet meewerken aan de vaststelling van het bestemmingsplan. De gemeente beoordeelt *uitsluitend* of de omgevingsdialoog op een (voldoende) zorgvuldige wijze is gevoerd.

Op dinsdagavond 15 september 2020 heeft de omgevingsdialoog met omwonenden plaatsgevonden. Van deze dialoog is een verslag gemaakt dat als bijlage 11 bij deze plantoelichting is gevoegd.

HOOFDSTUK 7 HANDHAVING

7.1 Algemeen

Een belangrijk aspect in de uitvoering van het bestemmingsplan is van juridische aard. Het betreft hier handhaving en toezicht op de naleving van de voorschriften in het bestemmingsplan. Handhaving is van cruciaal belang om de in het plan opgenomen ruimtelijke kwaliteiten ook op langere termijn daadwerkelijk te kunnen vasthouden. Handhaving is bovendien van belang uit een oogpunt van rechtszekerheid: alle grondeigenaren en gebruikers dienen door de gemeente op een zelfde wijze daadwerkelijk aan het plan te worden gehouden.

Een goede handhaving begint al bij de totstandkoming van het bestemmingsplan. Indien bij het maken van het bestemmingsplan met een aantal factoren rekening wordt gehouden, kan de handhaving van het plan na inwerkingtreding worden vereenvoudigd. Het betreft hier de volgende factoren:

- Voldoende kenbaarheid van het plan.
- Voldoende maatschappelijk draagvlak.
- Een inzichtelijke en realistische regeling.
- Actief handhavingsbeleid.

Het sluitstuk van een goed handhavingsbeleid is voldoende controle van de feitelijke situatie in het plangebied. Daarnaast moeten adequate maatregelen worden getroffen indien de voorschriften worden overtreden. Indien deze maatregelen achterwege blijven, ontstaat een grote mate van rechtsonzekerheid. Uiteraard draagt het gemeentebestuur de verantwoordelijkheid om toe te zien op de naleving van de opgenomen regels in het bestemmingsplan. Temeer waar deze regels uitsluitend betrekking hebben op hoofdzaken, zal op de naleving van het bestemmingsplan met stiptheid worden toegezien.

7.2 Visie handhaving plangebied

Handhaving kan preventief en repressief gebeuren. De gemeente staat een actief handhavingsbeleid voor, waarbij net principe "handhaven, tenzij" leidend is. Illegale situaties worden niet gedoogd. Handhaving van de gewenste situatie staat voorop. Onder "tenzij" wordt verstaan dat er bestuurlijk verantwoording wordt genomen voor een expliciet genomen afwijkend gedoogbesluit. Dit afwijkende besluit moet en zal als zodanig ook naar buiten kenbaar worden gemaakt, zodat hierover democratisch verantwoording kan worden afgelegd. Uitgangspunt in de actieve handhaving is: 'Niet alles hoeft en kan tegelijkertijd en in dezelfde mate worden gehandhaafd'. Er zullen jaarlijks keuzes moeten worden gemaakt omtrent prioritering in norm en tijdsvolgorde. Hieruit volgt de volgende werkwijze: stellen van prioriteiten, actief onderzoeken en controleren, en snel ten uitvoer leggen van handhavingsbesluiten.

7.3 Middelen

Voor het actieve handhaven heeft de gemeente de volgende middelen tot haar beschikking:

- voorlichting;
- treffen van (fysieke) maatregelen die gewenst gedrag bevorderen;
- toezicht;
- sanctionering;
- tenuitvoerlegging sancties.

HOOFDSTUK 8 PROCEDURE

8.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

In het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerpbestemmingsplan digitaal toegezonden aan:

1. Waterschap Aa en Maas;
2. Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant;

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant hadden geen opmerkingen over dit plan.

Het waterschap heeft via een e-mailbericht d.d. 22 december 2020 gereageerd. Het plan geeft het waterschap geen aanleiding tot het indienen van een zienswijze. Wel vraagt het waterschap aandacht voor het volgende. Nabij het plangebied ligt een A-watergang. Rondom een dergelijk watergang geldt aan weerszijde een beschermingszone van 5 meter. Deze zone dient vrijgehouden te worden van obstakels. Dit is beschreven in de watertoets (bijlage 10), maar niet in de toelichting. Vandaar het verzoek om de A-watergang inclusief de beschermingszone expliciet te benoemen in de plantoelichting. De toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is daarop aangepast.

8.2 Inspraak voorontwerpbestemmingsplan

In verband met dit bestemmingsplan heeft er een omgevingsdialoog plaatsgevonden met omwonenden. Derhalve behoeft er daarnaast geen inspraak meer te worden opgesteld tegen het voorontwerpbestemmingsplan.

8.3 Procedure ontwerpbestemmingsplan

Overeenkomstig artikel 3.8 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening heeft het ontwerpbestemmingsplan vanaf woensdag 9 december 2020 tot en met dinsdag 19 januari 2021 ter inzage gelegen bij de publieksbalie in het gemeentehuis en op www.ruimtelijkeplannen.nl, onder ID-nummer: NL.IMRO.1684.BPCuRaamwegCuijk-ON01. Bekendgemaakt is dat eenieder gedurende deze termijn zowel schriftelijk als mondeling zijn zienswijze omtrent het ontwerpplan kenbaar kon maken bij de gemeenteraad. Op 5 januari 2021 heeft er verder nog een digitale informatie-avond vanuit de gemeente plaatsgevonden.

Naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan zijn er diverse zienswijzen ingediend. Naar aanleiding van deze zienswijzen is het definitieve bestemmingsplan gewijzigd ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. De oorspronkelijke regeling om een reclamemast van maximaal 51 meter hoog te bouwen is uit het definitieve bestemmingsplan gehaald en is vervangen door een reclamezuil van maximaal 8 meter.

Voor de volledige reactie op alle zienswijzen wordt verwezen naar de Nota van Zienswijzen die als bijlage 12 bij deze plantoelichting is gevoegd.

BIJLAGEN BIJ TOELICHTING

Bijlage 1: Behoefteteonderzoek en LDV

Bijlage 2: Situatietekening

Bijlage 3: Verkennend bodemonderzoek

Bijlage 4: Verkennend asbestonderzoek

Bijlage 5: Nader asbestonderzoek

Bijlage 6: Onderzoek luchtkwaliteit

Bijlage 7: Quickscan externe veiligheid en beperkte groepsrisicoverantwoording

Bijlage 8: Stikstofonderzoek

Bijlage 9: Quickscan flora en fauna

Bijlage 10: Wateronderzoek/watertoets

Bijlage 11: Omgevingsdialoog

Bijlage 12: Nota van Zienswijzen