

GEMEENTE GRAVE

Bestemmingsplan Oranje Bastion

Zienswijzennota

Het ontwerpbestemmingsplan Oranje Bastion heeft vanaf 15 juli 2015 tot en met 25 augustus 2015 ter inzage. Op het bestemmingsplan zijn 9 zienswijzen ontvangen. In deze zienswijzennota treft u aan:

- Deel A: afweging van de ingekomen zienswijzen
- Deel B: ambtshalve wijzigingen

Deel A: afweging van de ingekomen zienswijzen

Van de volgende personen/bedrijven/instanties is een zienswijze ontvangen:

[Redacted names of persons/companies/organizations]

Alle zienswijzen zijn binnen de daarvoor gestelde termijn ontvangen.

[Redacted text]

Datum: 3 augustus 2015 (datum ontvangst brief 4 augustus 2015)

Registratienummer: 13665/36770

Beknopte weergave inhoud:

1. Men verzoekt eerst 118 definitieve parkeerplaatsen aan te leggen voordat het tijdelijke parkeerterrein op het Oranje Bastion komt te vervallen of zorg te dragen voor een alternatieve locatie op maximaal dezelfde afstand van het centrum. De realisatie van de 118 parkeerplaatsen zijn noodzakelijk i.r.t. het project Hart van Grave. Tot op heden zijn deze parkeerplaatsen echter niet aangelegd.

Afweging gemeente:

1. De parkeerplaatsen die de gemeente zou aanleggen ten behoeve van het project Hart van Grave zijn gerealiseerd. Niet op de oorspronkelijk aangegeven terreinen aan de Arnoud van Gelderweg (nabij de Mariakapel en tegenover het stadhuis) maar op locaties elders in de binnenstad. Het gaat daarbij concreet om de parkeerplaatsen die in het kader van de zogeheten 1^e tranche zijn gerealiseerd bij de herinrichting van het Lunetteplein en op diverse verspreide locaties aan de Arnoud van Gelderweg, Sint-Elisabethstraat, Pater Van den Elsenstraat, Ravelijn, Oranje Bastion en Havenstraat. Bij uitvoering van de 2^e tranche zijn parkeerplaatsen aangelegd waarbij de gebruiksmogelijkheden van de bestaande openbare ruimte zijn geoptimaliseerd.

Uit het voorgaande volgt ook dat de (tijdelijke) parkeerfunctie op het bouwterrein Oranje Bastion geen relatie heeft met het project Hart van Grave, anders dan dat het hier een "overloofunctie" betrof voor het tijdelijk wegvallen van bestaande parkeergelegenheid op en rond het bouwterrein van het project Hart van Grave. Voor dit doel is, nu het projectgebied Hart van Grave inmiddels volledig woonrijp is gemaakt, deze tijdelijke parkeeroplossing niet meer nodig.

Actualisering van het Parkeerbeleidsplan 2010-2015 is gaande voor de jaren 2016 e.v. In dat verband zal een nieuwe parkeerdrukmeting worden uitgevoerd (in oktober 2015). Aan de hand van de resultaten van dit onderzoek wordt de eventuele noodzaak van aanleg van tijdelijke dan wel permanente parkeergelegenheid opnieuw vastgesteld en wordt hier eventueel vervolg aan gegeven.

Conclusie:

Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

[Redacted text]

Datum: 3 augustus 2015 (datum ontvangst brief 5 augustus 2015)

Registratienummer: 13665/36798

Beknopte weergave inhoud:

1. Men verzoekt eerst 118 definitieve parkeerplaatsen aan te leggen voordat het tijdelijke parkeerterrein op het Oranje Bastion komt te vervallen of zorg te dragen voor een alternatieve locatie op maximaal dezelfde

afstand van het centrum. De realisatie van de 118 parkeerplaatsen zijn noodzakelijk i.r.t. het project Hart van Grave. Tot op heden zijn deze parkeerplaatsen echter niet aangelegd.

Afweging gemeente:

1. De parkeerplaatsen die de gemeente zou aanleggen ten behoeve van het project Hart van Grave zijn gerealiseerd. Niet op de oorspronkelijk aangegeven terreinen aan de Arnoud van Gelderweg (nabij de Mariakapel en tegenover het stadhuis) maar op locaties elders in de binnenstad. Het gaat daarbij concreet om de parkeerplaatsen die in het kader van de zogeheten 1^e tranche zijn gerealiseerd bij de herinrichting van het Lunetteplein en op diverse verspreide locaties aan de Arnoud van Gelderweg, Sint-Elisabethstraat, Pater Van den Elsenstraat, Ravelijn, Oranje Bastion en Havenstraat. Bij uitvoering van de 2^e tranche zijn parkeerplaatsen aangelegd waarbij de gebruiksmogelijkheden van de bestaande openbare ruimte zijn geoptimaliseerd.

Uit het voorgaande volgt ook dat de (tijdelijke) parkeerfunctie op het bouwterrein Oranje Bastion geen relatie heeft met het project Hart van Grave, anders dan dat het hier een "overloofunctie" betrof voor het tijdelijk wegvallen van bestaande parkeergelegenheid op en rond het bouwterrein van het project Hart van Grave. Voor dit doel is, nu het projectgebied Hart van Grave inmiddels volledig woonrijp is gemaakt, deze tijdelijke parkeeroplossing niet meer nodig.

Actualisering van het Parkeerbeleidsplan 2010-2015 is gaande voor de jaren 2016 e.v. In dat verband zal een nieuwe parkeerdrukmeting worden uitgevoerd (in oktober 2015). Aan de hand van de resultaten van dit onderzoek wordt de eventuele noodzaak van aanleg van tijdelijke dan wel permanente parkeergelegenheid opnieuw vastgesteld en wordt hier eventueel vervolg aan gegeven.

Conclusie:

Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

[REDACTED]
Datum: 4 augustus 2015 (datum ontvangst brief 4 augustus 2015)

Registratienummer: 13665/36766

Beknopte weergave inhoud:

In het schrijven van de wijkraad wordt, naast dat er op het op het bestemmingsplan wordt gereageerd, tevens een aantal vragen gesteld. Eén daarvan heeft enkel betrekking op het bestemmingsplan Bedrijventerrein Wisseveld en Nieuwe Haven (deze wordt in het kader van die bestemmingsplanprocedure beantwoord). Naast de schriftelijke zienswijze d.d. 04/08/15 zijn ook tijdens de inloopavond schriftelijke vragen aangereikt door de wijkraad. Voor zover deze niet in de zienswijze zijn herhaald komen deze hier ook aan de orde (onder schriftelijke vragen d.d. 13/07/15).

Vragen opgenomen in zienswijze d.d. 04/08/15:

1. Waarom houdt de gemeente vast aan een niet gedocumenteerde inloopavond als enige mogelijkheid tot inbreng door wijkraden en anderen op een tijdstip dat verwerken van opmerkingen in het plan zelf niet meer mogelijk is?

Reactie op bestemmingsplan opgenomen in zienswijze d.d. 04/08/15:

1. De wijze van publiceren voldoet niet aan de daaraan gestelde eisen.
2. Alvorens het bestemmingsplan wordt vastgesteld en de omgevingsvergunning wordt verleend dient in een vervangende parkeergelegenheid te zijn voorzien.

Schriftelijke vragen d.d. 13/07/15:

1. Welke compensatie komt er voor het wegvallen van de camperplaatsen en wanneer is deze gerealiseerd?
2. Hoe is de planning van de procedure en wanneer wordt met de uitvoering van de werkzaamheden begonnen.

Afweging gemeente:

Vragen in zienswijze d.d. 04/08/15:

1. De inbreng van organisaties wordt niet altijd beperkt tot een inloopavond. Afhankelijk van de aard van het in procedure te brengen bestemmingsplan wordt ook wel gekozen voor het instellen van een klankbordgroep

(zo is dit bij de algehele herziening van het bestemmingsplan voor het buitengebied bijvoorbeeld gebeurd). Het voorliggende bestemmingsplan maakt echter een ontwikkeling mogelijk waarvoor de kaders al bepaald zijn in het huidige bestemmingsplan 'Koninginnedijk'. Om deze reden is gekozen voor de organisatie van een inloopavond. Een inloopavond is geen verplichte stap in het planproces.

Reactie op bestemmingsplan in zienswijze d.d. 04/08/15:

1. Sinds 1 april 2015 is het elektronisch gemeenteblad aangewezen als officieel publicatiekanaal voor de gemeente Grave. Dit elektronisch gemeenteblad is te vinden op www.officielebekendmakingen.nl. Daar vindt u de volledige tekst van de officiële bekendmakingen. Als service publiceren we de officiële bekendmakingen in verkorte vorm in de Maasdriehoek. Dit staat ook zo vermeld in de Maasdriehoek. De publicaties zijn op een juiste wijze gepubliceerd zowel via www.officielebekendmakingen.nl als in de Staatscourant.
2. Op 18 februari 2014 heeft de gemeenteraad een tussentijdse evaluatie besproken over de uitvoering van het Parkeerbeleidsplan 2010-2015. Bestuurlijk en maatschappelijk bestond er, wat betreft de aanwijzing van nieuwe parkeerterreinen, behoefte om te komen tot een voorlopige afronding.

In het evaluatierapport staat op pagina 22 daarover het volgende geschreven: "De huidige situatie en de prognose voor 2015 geeft geen aanleiding om verdere maatregelen ten aanzien van het toevoegen van parkeercapaciteit of uitbreiding van de blauwe zone te nemen. In 2015/2016 zal de parkeersituatie opnieuw moeten worden bekeken om te bezien of dit nog steeds het geval is." Dit leidt tot een nieuw Parkeerbeleidsplan voor 2016 e.v. In dat verband zal een nieuwe parkeerdrukmeting worden uitgevoerd (in oktober 2015) waarbij rekening wordt gehouden met het vervallen van het tijdelijke parkeren op Oranje Bastion. Aan de hand van de resultaten van dit onderzoek wordt de eventuele noodzaak van aanleg van tijdelijke dan wel permanente parkeergelegenheid opnieuw vastgesteld en wordt hier eventueel vervolg aan gegeven.

Schriftelijke vragen d.d. 13/07/15:

1. De camperplaatsen op het Oranje Bastion betreft tijdelijke camperplaatsen. Op 18 februari 2014 heeft de raad een besluit genomen over de aanleg van alternatieve camperplaatsen. Als gevolg van deze besluitvorming zijn inmiddels de volgende camperplaatsen gerealiseerd, ter compensatie:
 - op parkeerterrein het Arsenaal te Grave (1 camperplaats, met elektravoorziening);
 - op het Mariëndaalterrein in te Velp (2 camperplaatsen met watertappunt en vuilwaterlozingspunt);
 - bij het gemaal van Sasse te Grave (2 camperplaatsen zonder voorzieningen);
 - op het Dorpsplein te Escharen (1 camperplaats zonder voorzieningen).

Er zijn dus al alternatieve camperplaatsen aangelegd. Opgemerkt wordt verder dat de aanleg van camperplaatsen geen wettelijke taak is van de gemeente. Bovendien heeft onlangs de Autoriteit Consument en Markt een brief gericht aan de Vereniging van Nederlandse Gemeenten waar in wordt gesteld dat de Wet Markt en Overheid (ter voorkoming van oneerlijke concurrentie door de overheid) van toepassing is op gemeentelijke camperplaatsen.

2. Vooralsnog gaat de planning uit van vaststelling van het bestemmingsplan en verlening van de omgevingsvergunning op zijn vroegst in december 2015. De start van de bouw is afhankelijk van de stand van de verkoop, maar zal niet plaatsvinden voor 1 april 2016 (vanwege de regelgeving t.a.v. de ligging t.o.v. de dijk). De herinrichting van het Oranje Bastion zal naar verwachting plaatsvinden in maart 2016.

Conclusie:

Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Datum: 8 juli 2015 (datum ontvangst brief 16 juli 2015)

Registratienummer: 13665/35832

Beknopte weergave inhoud:

1. Na de realisatie van de woningen op het Oranje Bastion verdwijnt een groot aantal parkeerplaatsen in de directe nabijheid van de jachthaven (waar ook nog eens langer dan 2 uur geparkeerd kan worden). Verzocht wordt hiervoor vervangende parkeerplaatsen te realiseren, zodat passanten en leden in de gelegenheid zijn de jachthaven met de auto te bereiken.

Voor het overige bevat de brief enkel een reactie op het bestemmingsplan Bedrijventerrein Wisseveld en Nieuwe Haven. Afweging van deze punten vindt plaats in het kader van dat bestemmingsplan.

Afweging gemeente:

1. De veronderstelde relatie tussen het tijdelijke parkeerterrein en [REDACTED] is er niet, anders dan dat het parkeerterrein Oranje Bastion is aangelegd als tijdelijk algemeen parkeerterrein. Het opheffen van deze tijdelijke parkeergelegenheid leidt dan ook niet tot (exclusieve) verplichtingen ten opzichte van [REDACTED].

De noodzaak tot vervanging van de tijdelijke parkeergelegenheid op Oranje Bastion zal worden vastgesteld bij de voorbereiding van het Parkeerbeleidsplan voor 2016 e.v. (in dit kader zal er in oktober 2015 een parkeerdrukmeting worden uitgevoerd). Aan de hand van de resultaten van dit onderzoek wordt de eventuele noodzaak van aanleg van tijdelijke dan wel permanente parkeergelegenheid opnieuw vastgesteld en wordt hier eventueel vervolg aan gegeven.

Overigens zijn op loopafstand diverse andere mogelijkheden voor langparkeren (o.a. op een deel van Lunette).

Conclusie:

Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

[REDACTED]
[REDACTED]
Datum: 3 augustus 2015 (datum ontvangst brief 4 augustus 2015)

Registratienummer: 13665/36760

Beknopte weergave inhoud:

1. Doordat de tijdelijke parkeerplaatsen aan het Oranje Bastion door de nieuwbouw dreigen te komen vervallen wordt bezwaar gemaakt tegen de vergunningverlening. Er wordt op aangedrongen dat er 118 parkeerplaatsen in een cirkel van maximaal 500 meter vanuit het centrum van Grave (Markt) worden gerealiseerd voordat de bouwontwikkelingen op het Oranje Bastion beginnen.

Voor het overige bevat de brief enkel een reactie op het bestemmingsplan Bedrijventerrein Wisseveld en Nieuwe Haven. Afweging van deze punten vindt plaats in het kader van dat bestemmingsplan.

Afweging gemeente:

1. De parkeerplaatsen die de gemeente zou aanleggen ten behoeve van het project Hart van Grave zijn gerealiseerd. Niet op de oorspronkelijk aangegeven terreinen aan de Arnoud van Gelderweg (nabij de Mariakapel en tegenover het stadhuis) maar op locaties elders in de binnenstad. Het gaat daarbij concreet om de parkeerplaatsen die in het kader van de zogeheten 1^e tranche zijn gerealiseerd bij de herinrichting van het Lunetteplein en op diverse verspreide locaties aan de Arnoud van Gelderweg, Sint-Elisabethstraat, Pater Van den Elsenstraat, Ravelijn, Oranje Bastion en Havenstraat. Bij uitvoering van de 2^e tranche zijn parkeerplaatsen aangelegd waarbij de gebruiksmogelijkheden van de bestaande openbare ruimte zijn geoptimaliseerd.

Uit het voorgaande volgt ook dat de (tijdelijke) parkeerfunctie op het bouwterrein Oranje Bastion geen relatie heeft met het project Hart van Grave, anders dan dat het hier een "overloopfunctie" betrof voor het tijdelijk wegvallen van bestaande parkeergelegenheid op en rond het bouwterrein van het project Hart van Grave. Voor dit doel is, nu het projectgebied Hart van Grave inmiddels volledig woonrijp is gemaakt, deze tijdelijke parkeeroplossing niet meer nodig.

Actualisering van het Parkeerbeleidsplan 2010-2015 is gaande voor de jaren 2016 e.v. In dat verband zal een nieuwe parkeerdrukmeting worden uitgevoerd (in oktober 2015). Aan de hand van de resultaten van dit onderzoek wordt de eventuele noodzaak van aanleg van tijdelijke dan wel permanente parkeergelegenheid opnieuw vastgesteld en wordt hier eventueel vervolg aan gegeven.

Conclusie:

Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Datum: juni 2015

Registratienummer: 13665/37545

Beknopte weergave inhoud:

1. De huidige woningen van het voormalige Henricusterrein worden bij elke aanvullende bebouwing verder teruggedrongen in ruimtelijke zin. Zowel vanuit bebouwing Havenstraat, bebouwing Mooiland/Maasland/Gemeentehuis Grave, Catharinahof en nu deze 22 woningen wordt er steeds beschikbare ruimte geannexeerd. De bestaande bewoners van dit terrein worden hierin niet gecompenseerd.
2. Er is steeds minder groen beschikbaar. Om aan de geldende eisen van een bouwplan te voldoen worden de noodzakelijke parkeerplaatsen aangelegd. Minder woningen geeft een verminderde eis tot parkeren.
3. Er geldt een toenemende druk t.a.v. parkeren in de naaste omgeving, zeker tijdens het bouwen van de woningen. Voorgesteld wordt dan ook dat er vergunningen worden verleend voor het parkeren van één auto in de directe nabijheid.
4. Het pad tussen de woningen aan de Koniginneijk en het Oranje Bastion:
 - a. Het pad is te smal. Er is geen mogelijkheid dicht bij de woningen te komen met een brandweerwagen t.b.v. bluswerkzaamheden.
 - b. Er is een slechte waterafvoer tussen de woningen (geen riool via putten waar het water op uitkomt) Door deze bebouwing wordt dit onhoudbaar.

Afweging gemeente:

1. De verschillende bouwplannen welke genoemd worden (bebouwing Havenstraat, bebouwing Mooiland/Maasland/Gemeentehuis Grave, Catharinahof en nu deze 22 woningen) zijn ter advisering voor gelegd aan de commissie Ruimtelijke Kwaliteit. Over alle plannen is positief geadviseerd, zodat geconcludeerd wordt dat de betreffende plannen stedenbouwkundig passen in de omgeving. Het is niet ongebruikelijk dat er zich in een stedelijke omgeving ontwikkelingen voordoen. Wanneer men vindt dat men hierdoor schade lijdt welke gecompenseerd dient te worden, kan men, na het onherroepelijk worden van de besluiten die deze ontwikkelingen mogelijk maken, een verzoek om planschade indienen. In dat kader zal dan de beoordeling op dit punt plaatsvinden.
2. In het inrichtingsplan voor de openbare ruimte voor het Oranje Bastion komt ook weer groen terug. Hier is in het ontwerp nadrukkelijk rekening mee gehouden. Vanuit het volkshuisvestelijk en stedenbouwkundig belang is gekozen voor dit aantal woningen (22) en de huidige opzet (sluiten havenfront).
3. Het bouwplan voorziet in voldoende parkeergelegenheid. Er worden 44 parkeerplaatsen aangelegd. Hiermee wordt voldaan aan de geldende parkeernorm. Door de woningbouwontwikkeling verdwijnt het tijdelijke parkeerterrein op de betreffende locatie. Dit parkeerterrein is destijds aangelegd om tijdens de bouw van het hart van Grave een oplossing te bieden t.b.v. het frictieparkeren. Overigens vindt parallel aan de procedure voor het project Oranje Bastion de voorbereiding plaats van het vervolg op het Parkeerbeleidsplan 2010-2015, voor de jaren 2016 e.v. In dat verband zal een nieuwe parkeerdrukmeting worden uitgevoerd (in oktober 2015). Aan de hand van de resultaten van dit onderzoek wordt de eventuele noodzaak van aanleg van (aanvullende) tijdelijke dan wel permanente parkeergelegenheid vastgesteld en wordt hier eventueel vervolg aan gegeven. Het invoeren van een vergunningstelsel achten wij niet wenselijk.
4. Het pad tussen de woningen aan de Koniginneijk en het Oranje Bastion:
 - a. De brandweer is gevraagd advies uit te brengen t.a.v. het bestemmingsplan. Voornamelijk richt het advies zich op de aanwezige gasleiding. Dit advies luidde als volgt:
 1. *Stel zeker dat alleen onder strikte begeleiding graafwerkzaamheden binnen de belemmeringsstrook van de gasleiding plaats vinden.*
 2. *Besteed extra aandacht aan risicocommunicatie. Voor beide scenario's geldt dat vluchten de beste optie is. Om het vluchten te optimaliseren zijn twee zaken noodzakelijk: 1) voldoende vluchtmogelijkheden en 2) mensen moeten zich bewust zijn van het risico en weten hoe men het beste kan handelen ten tijde van een incident. Deze informatie kan bijvoorbeeld deel uit maken van informatie/documentatie die (potentiële) kopers en gebruikers ontvangen. Dit gegeven kan mee genomen worden in het besluit om zich op deze locatie vestigen. Hiermee wordt optimaal invulling gegeven aan eigen verantwoordelijkheid en het risicobewustzijn van de burger.*

Het advies is afgewogen in de 'Nota van vooroverleg'. De gemeentelijke afweging luidt als volgt:

1. *Als gevolg van de afweging van de reactie van de Gasunie zal artikel 5 'Leiding-Gas' zodanig aangepast worden dat alleen bouwwerken ten behoeve de leiding mogen worden gebouwd en dat overige gebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde, niet zijn toegestaan. Graaf werkzaamheden zijn verder op basis van artikel 5 vergunningplichtig. In het kader van de vergunning dient advies te worden gevraagd aan de Gasunie. Aan de vergunning kunnen voorwaarden worden gekoppeld (een voorwaarde kan zijn dat er enkel onder toezicht van de leidingbeheerder gegraven mag worden).*
 2. *Dit is niet te regelen in het bestemmingsplan, maar wij zullen de aanvrager adviseren om deze informatie mee te nemen in de communicatie richting de potentiële kopers.*
- De Nota van vooroverleg is als bijlage toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan (bijlage 10).

- b. De afwatering van het pad tussen de Koninginnedijk 14 en de nieuwe woningen wordt meegenomen in het inrichtingsplan voor de Openbare Ruimte (er komen verhoogde banden langs het pad en het pad watert af naar de straatkolken in het Oranje Bastion; het water vanaf het nieuwe achterpad achter de te bouwen woningen watert ook af in een kolk).

Conclusie:

Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Datum: 20 augustus 2015 (datum ontvangst brief 21 augustus 2015)

Registratienummer: 13665/37432

Beknopte weergave inhoud:

1. **Parkeren:**
 - a. Er wordt niet voldaan aan het parkeerbeleidsplan van de gemeente. Parkeren dient op eigen terrein plaats te vinden, eventueel ondergronds. Hier kan niet enkel om financiële redenen van worden afgeweken.
 - b. Er moet groen en speelgelegenheid wijken voor de aanleg van de parkeerplaatsen.
 - c. Wanneer er minder woningen worden gebouwd kan het parkeerprobleem ook opgelost worden.
2. **Verkeersbewegingen:**
 - a. De verkeersbewegingen op het Oranje Bastion nemen extreem toe.
 - b. In de kinderrijke wijk leidt dit tot een verkeersonveilige situatie.
 - c. De toerit zou beter kunnen komen aan de zijde van de Pater van den Elzenstraat.
3. **Bodem:** De bodem zou dieper onderzocht moeten worden op eventuele verontreiniging
4. **Wordt er niet gebouwd voor leegstand?**
5. **Er wordt voorbij gegaan aan de ladder voor duurzame verstedelijking.**

Afweging gemeente:

1. **Parkeren:**
 - a. Er kan afgeweken worden van de vereiste om op eigenterrein in de benodigde parkeerplaatsen te voorzien. Vanuit volkshuisvestelijk en stedenbouwkundig belang is er gekozen voor dit aantal woningen (22) in de huidige opzet (sluiten havenfront). Vanuit deze belangen is er ook voor gekozen om het parkeren deels buiten de projectlocatie op te vangen.
 - b. In het inrichtingsplan voor de openbare ruimte voor het Oranje komt ook weer groen terug. Hier is in het ontwerp nadrukkelijk rekening mee gehouden.
 - c. Zie beantwoording onder 1a.
2. **Verkeersbewegingen:**
 - a. Een woning trekt gemiddeld 5 (auto) verkeersbewegingen per dag, x 22 geeft een toename van 110 verkeersbewegingen. Wanneer al deze verkeersbewegingen naar de parkeerplaatsen zouden plaatsvinden op het Oranje Bastion zou dit een toename zijn van 200% op de uitrit op de St. Henricusweg (in de huidige situatie maken er, volgens de zienswijze, 11 woningen gebruik van deze uitrit, x 5 geeft 55 verkeersbewegingen per dag). Procentueel lijkt een toename van 200% veel, maar qua aantallen valt dit echter mee. In de nieuwe situatie zijn er 165 verkeersbewegingen per dag. De spitsintensiteit bedraagt circa 10% van de dagintensiteit. Dit komt dus neer op 16 a 17 auto's in een spitsuur (nog geen 1 auto per 3 minuten). Dit is acceptabel voor een woonstraat en valt ook ruim binnen de verkeersrichtlijnen.

- b. Het inrichtingsplan voor de openbare ruimte wordt ook getoetst op verkeersveiligheid. Het rechte weggedeelte in het inrichtingsplan is in totaal 80 meter lang met daarin een asversprong en een smal wegprofiel liggend in een 30 km/uur zone. De weggebruiker wordt hierdoor al gestuurd langzaam te rijden. De toekomstige verkeerssituatie past prima binnen een 30 km/uur zone en er zijn danook geen aanvullende verkeersmaatregelen nodig. Ook gezien de lage verkeersintensiteit vormt de toekomstige situatie geen onveilige situatie.
 - c. Vanuit het volkshuisvestelijk en stedenbouwkundig belang is gekozen voor dit aantal woningen (22), de huidige opzet (sluiten havenfront) en de huidige ontsluiting. Er is geen sprake van een verkeersonveilige situatie (zie afweging onder 2a en b).
3. Bodem: Uit het historisch onderzoek (Econsultancy 14031321 d.d. 6 mei 2014) blijkt het volgende:
- Tijdens de sanering zijn de saneringsgrenzen bepaald door de locatiegrenzen. Dit heeft in enkele gevallen geleid tot het achterblijven van een lichte tot matige restverontreiniging (PAK en/of cyanide). Op de grenzen is ter afscheiding wegendoek aangebracht. Ter plaatse van de saneringsgrenzen grenzend aan de huidige onderzoekslocatie zijn zodoende geen noemenswaardige restverontreinigingen achtergebleven.
 - Slechts ter verificatie of er geen (zintuiglijke) verontreinigingen in de ondergrond (1-2m) of de leeflaag (0-1m) aanwezig zijn a.g.v. de gasfabriek zijn 2 van de geplande diepere boringen aan de perceelgrens gezet. Dat er lichte tot matige (dus geen sterke) verontreiniging dieper dan 2 meter aanwezig zijn, kan dus niet worden uitgesloten maar vormen geen milieuhygiënische belemmering voor de ontwikkeling tot woningbouw.
 - Lichte tot matige verontreinigingen vormen (in dit geval) geen belemmering voor de herontwikkeling en zijn als zodanig niet noemenswaardig.

Het asbestonderzoek is volgens de normen uitgevoerd en Econsultancy acht de toetsing van haar hypothese correct.

Dat er sprake zou zijn van andere bronnen voor verontreiniging op de locatie dan genoemd in de onderzoeken (historische ophooglaag, te herkennen aan zintuiglijk bodemvreemde bijmengingen, welke tot ca. 1,0 m worden waargenomen), de sloop van de school, de tijdelijke opslag van grond en tenslotte de aangrenzende saneringslocatie van de vm. gasfabriek is ons niet bekend. Naast het feit dat de locatie reeds meermalen is onderzocht cf. de destijds geldende richtlijnen, heeft Econsultancy de locatie dus als een 'verdachte' locatie onderzocht en daarmee een intensieve onderzoeksinspanning gehanteerd. In de diverse onderzoeken worden slechts licht tot matige verhoogde gehalten aan PAK en zware metalen aangetoond. Dit vormt geen belemmering voor de ontwikkeling tot woningbouw en levert geen gebruiksbeperkingen op. Deze lichte tot matige verontreiniging gaat over de toplaag van de bodem (0-1m). Dit staat dus los van de gasfabriek.

Uit de resultaten van de uitkeuringen van de ontgravingswanden gelegen tegen het perceel en overige relevante gegevens die betrekking hebben op de bodemkwaliteit t.p.v. de huidige ontwikkelingslocatie blijkt dat slechts sprake is van licht tot matige restverontreinigingen. Deze lichte tot matige restverontreiniging gaat (nogmaals) over de mogelijke restverontreiniging van de gasfabriek (en vormt zoals hiervoor al aangegeven geen milieuhygiënische belemmering voor de ontwikkeling tot woningbouw).

- 4. Het huidige bouwplan is in overeenstemming met de vastgestelde structuurvisie en de vastgestelde gemeentelijke woningbouwprogrammering. De gemeentelijke woningbouwprogrammering is gebaseerd op de voor de gemeente geldende behoeftcijfers en is afgestemd in regionaal verband.
- 5. Zie de afweging onder 4 en paragraaf 3.2.3 van de bij het bestemmingsplan behorende toelichting welke ingaat op de ladder van duurzame verstedelijking.

Conclusie:

Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

[REDACTED]
Datum: 21 augustus 2015 (datum ontvangst brief 24 augustus 2015)
Registratienummer: 13665/37546

Beknopte weergave inhoud:

1. Parkeren:
 - a. Er wordt niet voldaan aan het parkeerbeleidsplan van de gemeente. Parkeren dient op eigen terrein plaats te vinden, eventueel ondergronds. Hier kan niet enkel om financiële redenen van worden afgeweken. Bovendien dient er een storting in het mobiliteitsfonds te worden gedaan indien afgeweken wordt van het principe van parkeren op eigen terrein.
 - b. Er moet groen en speelgelegenheid wijken voor de aanleg van de parkeerplaatsen.
2. Verkeersbewegingen:
 - a. De verkeersbewegingen op het Oranje bastion nemen extreem toe.
 - b. In de kinderrijke wijk leidt dit tot een verkeersonveilige situatie.
 - c. De toerit zou beter kunnen komen aan de zijde van de Koninginnedijk of Pater van den Elzenstraat.
3. Bodem: De bodem zou dieper onderzocht moeten worden op eventuele verontreiniging
4. Er wordt voorbij gegaan aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

Afweging gemeente:

1. Parkeren:
 - a. Er kan afgeweken worden van de vereiste om op eigenterrein in de benodigde parkeerplaatsen te voorzien. Van uit volkshuisvestelijk en stedenbouwkundig belang is er gekozen voor dit aantal woningen (22) in de huidige opzet (sluiten havenfront). Vanuit deze belangen is er ook voor gekozen om het parkeren deels buiten de projectlocatie op te vangen. In de besluitvorming over de omgevingsvergunning zal op dit punt vrijstelling worden verleend van de Bouwverordening.
 - b. In het inrichtingsplan voor de openbare ruimte voor het Oranje Bastion komt ook weer groen terug. Hier is in het ontwerp nadrukkelijk rekening mee gehouden. Ook worden hagen aangebracht om lichtinval zoveel mogelijk te voorkomen.
2. Verkeersbewegingen:
 - a. Een woning trekt gemiddeld 5 (auto) verkeersbewegingen per dag, x 22 geeft een toename van 110 verkeersbewegingen. Wanneer al deze verkeersbewegingen naar de parkeerplaatsen zouden plaatsvinden op het Oranje Bastion zou dit een toename zijn van 200% op de uitrit op de St. Henricusweg (in de huidige situatie maken er, volgens de zienswijze, 11 woningen gebruik van deze uitrit, x 5 geeft 55 verkeersbewegingen per dag). Procentueel lijkt een toename van 200% veel, maar qua aantallen valt dit echter mee. In de nieuwe situatie zijn er 165 verkeersbewegingen per dag. De spitsintensiteit bedraagt circa 10% van de dagintensiteit. Dit komt dus neer op 16 a 17 auto's in een spitsuur (nog geen 1 auto per 3 minuten). Dit is acceptabel voor een woonstraat en valt ook ruim binnen de verkeersrichtlijnen.
 - b. Het inrichtingsplan voor de openbare ruimte wordt ook getoetst op verkeersveiligheid. Het rechte weggedeelte in het inrichtingsplan is in totaal 80 meter lang met daarin een asverspringing en een smal wegprofiel liggend in een 30 km/uur zone. De weggebruiker wordt hierdoor al gestuurd langzaam te rijden. De toekomstige verkeerssituatie past prima binnen een 30 km/uur zone en er zijn danook geen aanvullende verkeersmaatregelen nodig. Ook gezien de lage verkeersintensiteit vormt de toekomstige situatie geen onveilige situatie.
 - c. Vanuit het volkshuisvestelijk en stedenbouwkundig belang is gekozen voor dit aantal woningen (22), de huidige opzet (sluiten havenfront) en de huidige ontsluiting. Er is geen sprake van een verkeersonveilige situatie (zie afweging onder 2a en b).
3. Bodem: Uit het historisch onderzoek (Econsultancy 14031321 d.d. 6 mei 2014) blijkt het volgende:
 - Tijdens de sanering zijn de saneringsgrenzen bepaald door de locatiegrenzen. Dit heeft in enkele gevallen geleid tot het achterblijven van een lichte tot matige restverontreiniging (PAK en/of cyanide). Op de grenzen is ter afscheiding wegendoek aangebracht. Ter plaatse van de saneringsgrenzen grenzend aan de huidige onderzoekslocatie zijn zodoende geen noemenswaardige restverontreinigingen achtergebleven.
 - Slechts ter verificatie of er geen (zintuiglijke) verontreinigingen in de ondergrond (1-2m) of de leeflaag (0-1m) aanwezig zijn a.g.v. de gasfabriek zijn 2 van de geplande diepere boringen aan de perceelgrens

gezet. Dat er lichte tot matige (dus geen sterke) verontreiniging dieper dan 2 meter aanwezig zijn, kan dus niet worden uitgesloten maar vormen geen milieuhygiënische belemmering voor de ontwikkeling tot woningbouw.

- Lichte tot matige verontreinigingen vormen (in dit geval) geen belemmering voor de herontwikkeling en zijn als zodanig niet noemenswaardig.

Het asbestonderzoek is volgens de normen uitgevoerd en Econsultancy acht de toetsing van haar hypothese correct.

Dat er sprake zou zijn van andere bronnen voor verontreiniging op de locatie dan genoemd in de onderzoeken (historische ophooglaag, te herkennen aan zintuiglijk bodemvreemde bijmengingen, welke tot ca. 1,0 m worden waargenomen), de sloop van de school, de tijdelijke opslag van grond en tenslotte de aangrenzende saneringslocatie van de vm. gasfabriek is ons niet bekend. Naast het feit dat de locatie reeds meermalen is onderzocht cf. de destijds geldende richtlijnen, heeft Econsultancy de locatie dus als een 'verdachte' locatie onderzocht en daarmee een intensieve onderzoeksinspanning gehanteerd. In de diverse onderzoeken worden slechts licht tot matige verhoogde gehalten aan PAK en zware metalen aangetoond. Dit vormt geen belemmering voor de ontwikkeling tot woningbouw en levert geen gebruiksbeperkingen op. Deze lichte tot matige verontreiniging gaat over de toplaag van de bodem (0-1m). Dit staat dus los van de gasfabriek.

Uit de resultaten van de uitkeuringen van de ontgravingswanden gelegen tegen het perceel en overige relevante gegevens die betrekking hebben op de bodemkwaliteit t.p.v. de huidige ontwikkelingslocatie blijkt dat slechts sprake is van licht tot matige restverontreinigingen. Deze lichte tot matige restverontreiniging gaat (nogmaals) over de mogelijke restverontreiniging van de gasfabriek (en vormt zoals hiervoor al aangegeven geen milieuhygiënische belemmering voor de ontwikkeling tot woningbouw).

4. Het huidige bouwplan is in overeenstemming met de vastgestelde structuurvisie en de vastgestelde gemeentelijke woningbouwprogrammering. De gemeentelijke woningbouwprogrammering is gebaseerd op de voor de gemeente geldende behoeftcijfers en is afgestemd in regionaal verband. Er wordt geenszins voorbij gegaan aan de ladder van duurzame verstedelijking. In paragraaf 3.2.3 van de bij het bestemmingsplan behorende toelichting wordt uitgebreid ingegaan op de ladder.

Conclusie:

Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Datum: 25 augustus 2015 (datum ontvangst brief 25 augustus 2015)

Registratienummer: 13665/37614

Beknopte weergave inhoud:

De economische uitvoerbaarheid is onvoldoende aangetoond vanwege:

1. Archeologie:
 - a. Op basis van het bureau- en veldonderzoek is de conclusie getrokken dat het plangebied nader onderzocht moet worden en dat er een selectiebesluit moet worden genomen. Is dit besluit goed overwogen genomen? Ook indien de grond wordt opgehoogd gaan de funderingswerkzaamheden verder dan de toegestane verstoringsdiepte.
 - b. Ook kunnen er in de toekomst activiteiten worden uitgevoerd die een bodemverstoring opleveren, daarom moet er nu onderzoek worden gedaan
2. Er is geen sprake van een gedegen kostenverhaal. De gemeente schiet er zelfs bij in. Is er geen sprake van ongeoorloofde staatssteun?
3. De conclusies in het bodemrapport zijn onvoldoende onderbouwd. Gezien de historie kan er sprake zijn van ernstige verontreiniging. Nader onderzoek is noodzakelijk.
4. Men vraagt zich af of de woningen binnen een aanvaardbare termijn kunnen worden afgezet.
5. Gesteld wordt dat er afspraken zijn gemaakt ten aanzien van planschade. Het is niet duidelijk op basis waarvan deze afspraken zijn gemaakt omdat een planschaderisicoanalyse ontbreekt.

Overige argumenten

6. Publicatie is niet terug te vinden op de gemeentelijke website en het plan heeft in de vakantieperiode plaatsgevonden waardoor er onvoldoende gelegenheid is geweest om een zienswijze voor te bereiden.
7. Waarom is er ondanks de risico's gekozen voor toepassing van de coördinatieregeling? Mag de ontwikkelaar gaan bouwen ondanks de risico's in het vervolgtraject van het bestemmingsplan?
8. De planning klopt niet omdat geen rekening is gehouden met de beroepsfase. Dit kan wel een jaar duren.
9. Heeft de veiligheidsregio wel advies uitgebracht op het plan?
10. Is de bluswatervoorziening voldoende?
11. De kwaliteit van de puinlaag dient nader onderzocht te worden om inzicht te krijgen in mogelijke noodzakelijke sanering en de kosten hiervan.
12. Er worden vraagtekens gesteld bij het uitgevoerde bodemonderzoek. Dit doet geen recht aan wat er daadwerkelijk speelt.
13. Er is sprake van ongeoorloofde staatssteun nu de ontwikkelaar geen € 330.000,- betaalt voor de (22) parkeerplaatsen buiten de projectlocatie.
14. Gesteld wordt dat het ingevolge het bestemmingsplan blijkbaar niet nodig is te toetsen aan de ladder van duurzame verstedelijking. Er is onvoldoende behoefteonderzoek gepleegd en er kunnen nu op basis van het geldende bestemmingsplan voor het Wisseveld 420 woningen worden gerealiseerd.
15. Voor wat betreft het parkeren wordt niet conform het gemeentelijke beleid gehandeld, nu niet op de planlocatie in de noodzakelijke parkeerbehoefte wordt voorzien.
16. Voordat het plan wordt vastgesteld zal, in het kader van goede ruimtelijke ordening, duidelijk moeten zijn op welke wijze het verlies aan parkeerplaatsen wordt opgevangen.
17. Hoe is het risico bij een eventueel faillissement veilig gesteld?
18. Verkeersbewegingen/onveiligheid herinrichting openbare ruimte Oranje Bastion:
 - a. De verkeersbewegingen op het Oranje bastion nemen extreem toe.
 - b. In de kinderrijke wijk leidt dit tot een verkeersonveilige situatie.
 - c. De toerit zou beter kunnen komen aan de zijde van de Koninginnedijk of Pater van den Elzenstraat.
19. Er worden meer gegevens gevraagd van de ontwikkelende partij. Is er sprake van een betrouwbare partner?
20. Doordat de gemeente zich heeft vastgelegd kan geen eigen invulling meer worden gegeven aan de structuurvisie 2025. Dit is de structuurvisie waar het ontwerpbestemmingsplan op gebaseerd is.
21. Het huidige bestemmingsplan is niet in overeenstemming met de gemeentelijke structuurvisie (pijler 1: Grave verstrekt haar karakter als historische vesting) v.w.b. het onderwerp archeologie.
22. Het geldende bestemmingsplan is digitaal niet meer raadpleegbaar. Op deze wijze kan geen goede vergelijking worden gemaakt. Dit dient te worden hersteld en er dient opnieuw een inzage termijn te worden gegeven voor het indienen van zienswijzen.
23. De omwonenden ondervinden grote negatieve effecten van het plan ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving.

Afweging gemeente:

Economische uitvoerbaarheid:

1. Archeologie:
 - a. Op basis van het bureau- en veldonderzoek is de conclusie getrokken dat het plangebied nader onderzocht diende te worden. Nu de planlocatie echter wordt opgehoogd, is de verstoringsdiepte niet dieper dan 35 cm (vanaf 50 cm zou archeologische onderzoek noodzakelijk zijn geweest). De palen gaan weliswaar dieper dan 50 cm, de gezamenlijke oppervlakte van de palen blijft echter onder de minimale verstoringsoppervlakte zodat geen archeologische onderzoek noodzakelijk is. Nader onderzoek is dan ook t.b.v. het bouwplan niet noodzakelijk. Naar aanleiding van de zienswijze hebben wij geconstateerd dat op blz. 46 van de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan een verstoringsdiepte van 40 cm wordt genoemd. Dit is niet in overeenstemming met het vastgestelde gemeentelijke archeologie beleid en zal ambtshalve worden aangepast.
 - b. Nu er geen nader onderzoek is verricht en de locatie niet middels een selectiebesluit is 'vrij gegeven', is in het bestemmingsplan voor het gehele plangebied de dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie' opgenomen met de aanduiding 'overige zone – archeologie 3'. In artikel 6 zijn de regels opgenomen t.b.v. deze bestemming. In dit artikel kunt u zien dat bouwwerken of werkzaamheden met een verstoringsdiepte dieper van 0,50 cm of een verstoringsoppervlakte groter 100 m² slechts middels een afwijking van het bestemmingsplan kunnen worden verleend. In het kader van deze procedure is de aanvrager verplicht een rapportage aan te

leveren. De gevraagde vergunning kan pas verleend worden nadat advies is ingewonnen bij een archeologisch deskundige. Voorgaande is in overeenstemming met het vastgestelde gemeentelijke archeologiebeleid.

2. In 2005 is de gemeente een overeenkomst voor een gezamenlijke grondexploitatie aangegaan met Grond en Bouw Bureau B.V. om het Wisseveld te ontwikkelen. De planlocatie Oranje Bastion maakt onderdeel uit van het grotere project Wisseveld. Sinds lange tijd was er de wens om deze overeenkomst te beëindigen en vanuit een nieuwe rolverdeling Wisseveld alsnog ontwikkeld te krijgen. Er is overeenstemming bereikt over de beëindiging van de Samenwerkingsovereenkomst 2005, het verevenen van de gezamenlijke grondexploitatie en de toekomstige ontwikkeling op Wisseveld. Alles is vastgelegd in de 'Beëindigings- en ontwikkelovereenkomst' en de 'exploitatieovereenkomst'. De gemeenteraad heeft op 10 maart 2015 ingestemd met beide overeenkomsten.

Gemeente is uit de gezamenlijke grondexploitatie gestapt en heeft zich teruggetrokken op haar publiekrechtelijke rol. Ontwikkelaar is verantwoordelijk voor de grond – en opstalexploitatie en draagt hierbij alle lusten en lasten tenzij daarvan in de overeenkomsten van wordt afgeweken. De baten en lasten uit de gezamenlijke grondexploitatie zijn tussen partijen verevend. In bijlage 1 bij de Beëindigings- en Ontwikkelovereenkomst inzake Wisseveld is de balans opgemaakt voor de gezamenlijke grondexploitatie. Hieruit blijkt dat er een verschil van € 7.839.320 te verevenen is.

Na ondertekening van de overeenkomsten hebben gemeente en GBB niets meer van elkaar te vorderen uit hoofde van de gezamenlijke grondexploitatie, behoudens wettelijk verplichte bijdragen zoals leges. De financiële afspraken m.b.t. tot door doorontwikkeling van het project binnen de hernieuwde rolverdeling zijn vastgelegd in de 'Beëindigings- en ontwikkelovereenkomst' en de exploitatieovereenkomst welke op 10 maart 2015 door de gemeenteraad zijn vastgesteld. Voor een nadere uiteenzetting wordt verwezen naar het raadsvoorstel d.d.10 maart 2015 de daarbij behorende bijlagen. Voorgaande is in het kader van de besluitvorming rondom het raadsvoorstel d.d. 10 maart 2015 ook extern juridisch getoetst. In deze toetsing is ook expliciet het onderwerp staatssteun aan de orde geweest. Uit deze toetsing is gebleken dat er geen sprake is van staatssteun. In artikel 10 van de exploitatieovereenkomst wordt ook in gegaan op het tegengaan van staatssteun.

4. Uit het historisch onderzoek (Econsultancy 14031321 d.d. 6 mei 2014) blijkt het volgende:
 - Tijdens de sanering zijn de saneringsgrenzen bepaald door de locatiegrenzen. Dit heeft in enkele gevallen geleid tot het achterblijven van een lichte tot matige restverontreiniging (PAK en/of cyanide). Op de grenzen is ter afscheiding wegendoek aangebracht. Ter plaatse van de saneringsgrenzen grenzend aan de huidige onderzoekslocatie zijn zodoende geen noemenswaardige restverontreinigingen achtergebleven.
 - Slechts ter verificatie of er geen (zintuiglijke) verontreinigingen in de ondergrond (1-2m) of de leeflaag (0-1m) aanwezig zijn a.g.v. de gasfabriek zijn 2 van de geplande diepere boringen aan de perceelgrens gezet. Dat er lichte tot matige (dus geen sterke) verontreiniging dieper dan 2 meter aanwezig zijn, kan dus niet worden uitgesloten maar vormen geen milieuhygiënische belemmering voor de ontwikkeling tot woningbouw.
 - Lichte tot matige verontreinigingen vormen (in dit geval) geen belemmering voor de herontwikkeling en zijn als zodanig niet noemenswaardig.

Het asbestonderzoek is volgens de normen uitgevoerd en Econsultancy acht de toetsing van haar hypothese correct.

Dat er sprake zou zijn van andere bronnen voor verontreiniging op de locatie dan genoemd in de onderzoeken (historische ophooglaag, te herkennen aan zintuiglijk bodemvreemde bijmengingen, welke tot ca. 1,0 m worden waargenomen), de sloop van de school, de tijdelijke opslag van grond en tenslotte de aangrenzende saneringslocatie van de vm. gasfabriek is ons niet bekend. Naast het feit dat de locatie reeds meermalen is onderzocht cf. de destijds geldende richtlijnen, heeft Econsultancy de locatie dus als een 'verdachte' locatie onderzocht en daarmee een intensieve onderzoeksinspanning gehanteerd. In de diverse onderzoeken worden slechts licht tot matige verhoogde gehalten aan PAK en zware metalen aangetoond. Dit vormt geen belemmering voor de ontwikkeling tot woningbouw en levert geen gebruiksbeperkingen op. Deze lichte tot matige verontreiniging gaat over de toplaag van de bodem (0-1m). Dit staat dus los van de gasfabriek.

Uit de resultaten van de uitkeuringen van de ontgravingswanden gelegen tegen het perceel en overige relevante gegevens die betrekking hebben op de bodemkwaliteit t.p.v. de huidige ontwikkelingslocatie blijkt dat slechts sprake is van licht tot matige restverontreinigingen. Deze lichte tot matige restverontreiniging gaat (nogmaals) over de mogelijke restverontreiniging van de gasfabriek (en vormt zoals hiervoor al aangegeven geen milieuhygiënische belemmering voor de ontwikkeling tot woningbouw).

4. Het huidige bouwplan is in overeenstemming met de vastgestelde structuurvisie en dientengevolge de vastgestelde gemeentelijke woningbouwprogrammering. De gemeentelijke woningbouwprogrammering is gebaseerd op de voor de gemeente geldende behoeftecijfers en is afgestemd in regionaal verband. De zorg over de verkoopbaarheid wordt danook niet gedeeld
5. In artikel 8 van de gesloten exploitatieovereenkomst is te zien wat overeengekomen is over het vergoeden van planschade. Zoals u kunt zien is hier geen maximum bedrag opgenomen, alle planschade komt voor rekening van de ontwikkelaar.

Overige argumenten

6. Sinds 1 april 2015 is het elektronisch gemeenteblad aangewezen als officieel publicatiekanaal voor de gemeente Grave. Dit elektronisch gemeenteblad is te vinden op www.officielebekendmakingen.nl. Daar vindt u de volledige tekst van de officiële bekendmakingen. Als service publiceren we de officiële bekendmakingen in verkorte vorm in de Maasdriehoek. Dit staat ook zo vermeld in de Maasdriehoek. De publicaties zijn op een juiste wijze gepubliceerd zowel via www.officielebekendmakingen.nl als in de Staatscourant. Ook op de gemeentelijke website is de publicatie terug te vinden: www.grave.nl > algemeen > bekendmakingen > bestemmingsplannen. Publiceren in de vakantieperiode is wettelijk gezien mogelijk. De publicatie heeft bovendien net voor de zomervakantie voor de regio Zuid (deze liep van 18 juli 2015 t/m 30 augustus 2015) plaatsgevonden.
7. In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is in artikel 3.30 Wro de coördinatieregeling voor gemeenten opgenomen. Voordeel van het toepassen van de regeling is, dat een bestemmingsplan en de noodzakelijke vergunning(en) /besluiten voor een project gelijktijdig kunnen worden voorbereid. Zowel een (ontwerp) bestemmingsplan als de (ontwerp) omgevingsvergunning worden in één publicatie bekendgemaakt. Tegen de gecoördineerde besluiten is vervolgens direct beroep mogelijk bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, die binnen 6 maanden beslist (in plaats van een jaar). Er wordt niet ingezien welk nadeel derden kunnen ondervinden van het toepassen van de coördinatieregeling.
8. De planning voor de procedures gaat uit van vaststelling, op zijn vroegst, in december 2015. De ontwikkelaar bepaalt verder wanneer hij start met bouwen. Dit kan in ieder geval niet voor 1 april 2016 (gezien de ligging nabij de dijk). De start van de bouw is afhankelijk van diverse zaken (o.a. de beroepsprocedure en de stand van de verkoop). Indien beroep wordt ingediend, maar geen voorlopige voorziening wordt aangevraagd (of wel wordt aangevraagd maar door de rechter wordt afgewezen), mag er op basis van de verleende vergunning worden gebouwd. Of er in dat geval gestart wordt met de werkzaamheden is aan de ontwikkelaar en ook voor zijn risico.
9. In het kader van het bestuurlijk vooroverleg is het plan voorgelegd aan de veiligheidsregio. Het advies en de afweging is opgenomen in de nota van vooroverleg (bijlage 10 bij de toelichting van het bestemmingsplan).
10. Over de noodzaak om extra bluswatervoorzieningen op te nemen is inmiddels contact opgenomen met de brandweer. Per mail d.d. 31/08/15 heeft de brandweer laten weten dat het niet noodzakelijk is om extra voorzieningen t.a.v. de bluswatervoorziening te organiseren. Medio april 2016 gaat de brandweer op een andere manier invulling geven aan de bluswatervoorziening (inzet van tankwagens).
11. Econsultancy heeft een aanname gedaan over de kwaliteit (schoon) van de puinlaag t.b.v. parkeren, aangezien deze puinlaag 'recent' is aangelegd (na 2003) en het onwaarschijnlijk is dat verontreinigd materiaal in de periode na 2000 is toegepast. Bovendien zijn de leverbonnen van het puin erop nagezien. Hieruit blijkt dat het puin voldoet aan de komo keur.
12. Zie afweging onder punt 3.
13. De gemeente heeft ook geen kosten aan de aanleg van de parkeerplaatsen. Storting in het mobiliteitsfonds is bedoeld om gelden te genereren om van gemeentewege parkeerplaatsen aan te leggen. In het kader van het project is echter overeengekomen dat de ontwikkelaar de openbare ruimte inricht. De aan te leggen parkeerplaatsen buiten de projectlocatie zullen dus bekostigd worden door de ontwikkelaar als ook de overige inrichting van de openbare ruimte. Waarbij nog wordt opgemerkt dat aan de zijde van het Oranje Bastion niet slechts parkeerplaatsen worden bekostigd, maar een bredere herinrichting op basis van de vereisten uit het beeld kwaliteitsplan. Alleen aan de zijde van het Oranje Bastion zal de herinrichting naar verwachting al € 169.805,-- kosten. Deze kosten worden dus gedragen door de ontwikkelaar.
14. Er wordt geenszins voorbij gegaan aan de ladder van duurzame verstedelijking. In paragraaf 3.2.3 van de bij het bestemmingsplan behorende toelichting wordt uitgebreid ingegaan op de ladder. Het huidige bouwplan is

- in overeenstemming met de vastgestelde structuurvisie en de vastgestelde gemeentelijke woningbouwprogrammering. De gemeentelijke woningbouwprogrammering is gebaseerd op de voor de gemeente geldende behoeftecijfers en is afgestemd in regionaal verband. Op basis van het geldende bestemmingsplan kunnen geen 420 woningen rechtstreeks gebouwd worden. Voor de bouw van de woningen is een uitwerkingsplan noodzakelijk. Inmiddels is er een voorbereidingsbesluit genomen voor het plangebied en wordt het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Wisseveld en Nieuwe Haven' voorbereid. Dit plan legt op het merendeel van de gronden welke in het bestemmingsplan 'Koninginnedijk' een uit te werken woonbestemming hebben (weer) een bedrijfsbestemming (conform de vastgestelde gemeentelijke structuurvisie). Het betreffende plan heeft inmiddels als voorontwerp ter inzage gelegen.
15. Er kan afgeweken worden van het vereiste om op eigen terrein in de benodigde parkeerplaatsen te voorzien. Vanuit volkshuisvestelijk en stedenbouwkundig belang is er gekozen voor dit aantal woningen (22) in de huidige opzet (sluiten havenfront). Vanuit deze belangen is er ook voor gekozen om het parkeren deels buiten de projectlocatie op te vangen. In de besluitvorming over de omgevingsvergunning zal op dit punt vrijstelling worden verleend van de Bouwverordening.
 16. Parallel aan de procedure voor het project Oranje Bastion vindt de voorbereiding plaats van het vervolg op het Parkeerbeleidsplan 2010-2015, voor de jaren 2016 e.v. In dat verband zal een nieuwe parkeerdrukmeting worden uitgevoerd (in oktober 2015). Aan de hand van de resultaten van dit onderzoek wordt de eventuele noodzaak van aanleg van (aanvullende) tijdelijke dan wel permanente parkeergelegenheid vastgesteld en wordt hier eventueel vervolg aan gegeven.
 17. In artikel 2.7 van de beëindigings- en ontwikkelovereenkomst is vastgelegd dat indien de ontwikkelaar of diens rechtsopvolger in staat van faillissement is verklaard en de overeenkomst om die reden ontbonden wordt, de grondposities die op dat moment nog niet overgedragen zijn vervallen aan de gemeente zodat de gemeente gedeeltelijk gecompenseerd wordt voor de openbare ruimte die nog moet worden gerealiseerd. De inrichting van de openbare ruimte vindt verder fasegewijs plaats gerelateerd aan de ontwikkeling van een deelgebied.
 18. Verkeersbewegingen/onveiligheid herinrichting Openbare Ruimte Oranje Bastion:
 - a. Een woning trekt gemiddeld 5 (auto) verkeersbewegingen per dag, x 22 geeft een toename van 110 verkeersbewegingen. Wanneer al deze verkeerbewegingen naar de parkeerplaatsen zouden plaatsvinden op het Oranje Bastion zou dit een toename zijn van 200% op de uitrit op de St. Henricusweg (in de huidige situatie maken er, volgens de zienswijze, 11 woningen gebruik van deze uitrit, x 5 geeft 55 verkeersbewegingen per dag). Procentueel lijkt een toename van 200% veel, maar qua aantallen valt dit echter mee. In de nieuwe situatie zijn er 165 verkeersbewegingen per dag. De spitsintensiteit bedraagt circa 10% van de dagintensiteit. Dit komt dus neer op 16 a 17 auto's in een spitsuur (nog geen 1 auto per 3 minuten). Dit is acceptabel voor een woonstraat en valt ook ruim binnen de verkeersrichtlijnen.
 - b. Het inrichtingsplan voor de openbare ruimte wordt ook getoetst op verkeersveiligheid. Het rechte weggedeelte in het inrichtingsplan is in totaal 80 meter lang met daarin een asverspringing en een smal wegprofiel liggend in een 30 km/uur zone. De weggebruiker wordt hierdoor al gestuurd langzaam te rijden. De toekomstige verkeerssituatie past prima binnen een 30 km/uur zone en er zijn danook geen aanvullende verkeersmaatregelen nodig. Ook gezien de lage verkeersintensiteit vormt de toekomstige situatie geen onveilige situatie.
 - c. Vanuit het volkshuisvestelijk en stedenbouwkundig belang is gekozen voor dit aantal woningen (22), de huidige opzet (sluiten havenfront) en de huidige ontsluiting. Er is geen sprake van een verkeersonveilige situatie (zie afweging onder 2a en b).
 19. Gegevens Grond- en BouwBureau bv: Oosteinde 97 te Scherpenzeel.
 20. De structuurvisie is leidend. De ontwikkeling welke door het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt voldoet ook aan de vastgestelde structuurvisie en dientengevolge aan de gemeentelijke woningbouwprogrammering. Naar verwachting wordt bedoeld op het feit dat de gemeente en GBB overeen zijn gekomen dat GBB een gebiedsvisie opstelt voor het totale Wisseveld en dat deze visie af kan wijken van de vastgestelde structuurvisie. Dit is echter in het kader van deze bestemmingsplanprocedure niet aan de orde.
 21. Zie afweging onder 1a en b.
 22. Het geldende bestemmingsplan 'Koninginnedijk' is niet raadpleegbaar via www.ruimtelijkeplannen.nl. Het betreffende bestemmingsplan dateert van voor de digitaliseringsplicht. Het bestemmingsplan is raadpleegbaar via de gemeentelijke website www.gemeentegrave.nl > kunnen wij u helpen > bestemmingsplannen > Koninginnedijk. Ook is het bestemmingsplan raadpleegbaar via de publieksbalie (hier zijn alle geldende plannen raadpleegbaar). In paragraaf 1.3 van de toelichting wordt ook ingegaan op het

geldende bestemmingsplan. Er is geen enkele reden om hiervoor het bestemmingplan opnieuw ter inzage te leggen.

23. Het plan is ter advisering voorgelegd aan de commissie Ruimtelijke Kwaliteit. Over het plan is positief geadviseerd, zodat geconcludeerd wordt dat het betreffende plan stedenbouwkundig past in de omgeving. Het is gebruikelijk dat er zich in een stedelijke omgeving ontwikkelingen voordoen. Wanneer men vindt dat men hierdoor schade lijdt welke gecompenseerd dient te worden, kan men, na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan dat deze ontwikkeling mogelijk maken, een verzoek om planschade indienen. In dat kader zal dan de beoordeling op dit punt plaatsvinden.

Conclusie:

Deze reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Deel B: ambtshalve wijzigingen

Toelichting

- Op blz. 46 van de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan wordt een verstoringsdiepte van 40 cm genoemd, dit is niet in overeenstemming met het vastgestelde gemeentelijke archeologie beleid en zal worden aangepast naar 50 cm.