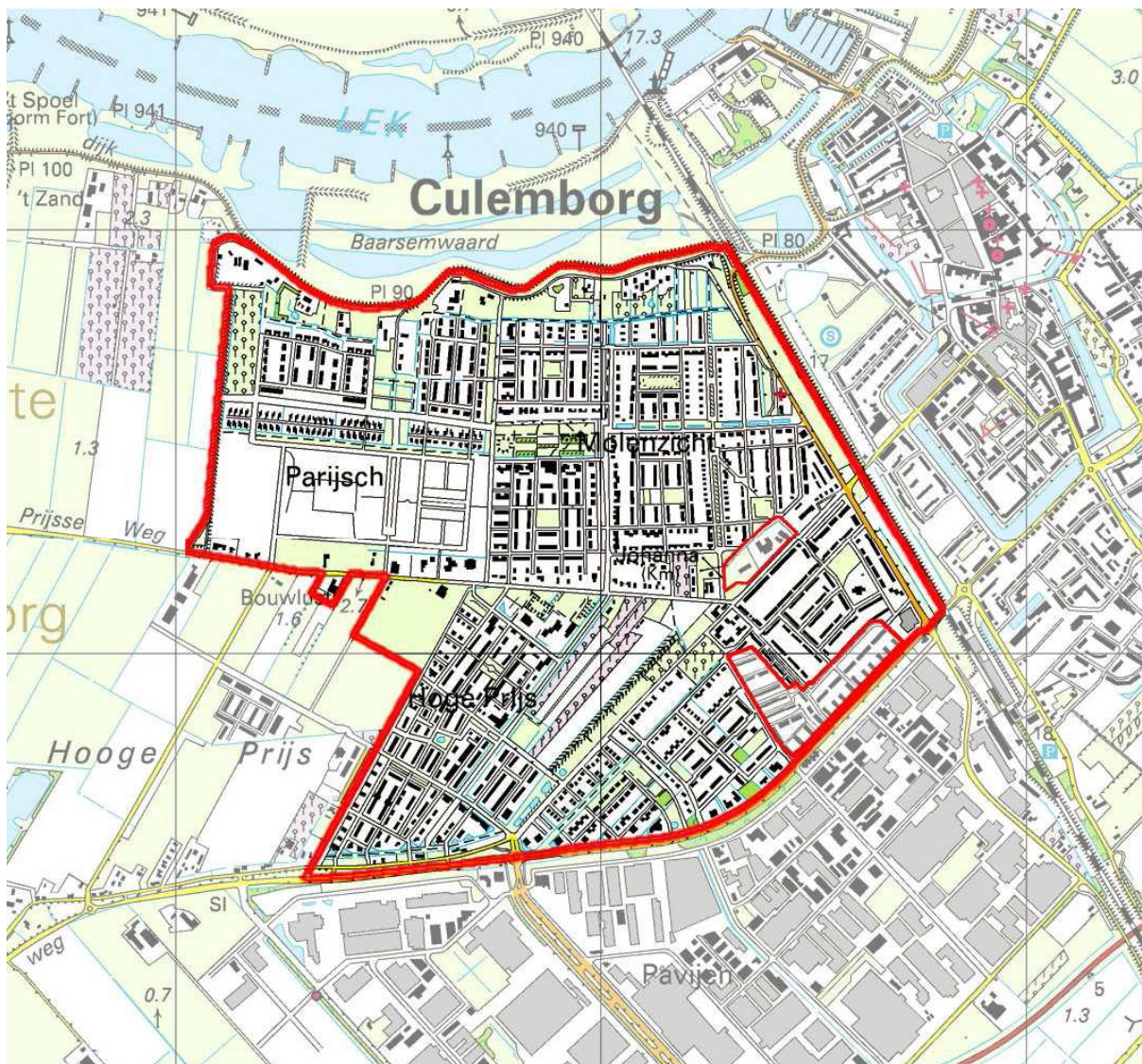


Nota van zienswijzen

Ontwerpbestemmingsplan "Culemborg West"
Gemeente Culemborg



Vastgesteld op 13 december 2012

V:\Stadsontwikkeling\Stadsontwikkeling\mbo\1. Word\Bestemmingsplannen\Parijsch Noord Goilberdingen AdP\2.
Ontwerp\zienswijzen\Nota van zienswijzen (4).doc

Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan “Culemborg West ” heeft van 25 november 2011 tot en met 5 januari 2012 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn zijn 243 zienswijzen ingediend. Alle zienswijzen zijn binnen deze termijn ingediend en derhalve ontvankelijk.

Deze reacties zijn verwerkt in deze nota van zienswijzen. In het algemene deel komen de veel voorkomende reacties aan bod, inclusief de beantwoording. Hiermee wordt voorkomen dat vaak eenzelfde antwoord wordt herhaald. Dit betekent overigens niet dat die onderdelen van de zienswijzen, die niet expliciet worden genoemd, niet bij de beoordeling zouden zijn betrokken. De zienswijzen zijn in hun geheel beoordeeld. Tevens is aangegeven in hoeverre de zienswijzen leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

In het tweede deel van deze nota van zienswijzen wordt op perceelsniveau een antwoord gegeven op de ingekomen zienswijzen.

Ambtshalve aanpassingen

Per abuis is een aantal onjuistheden opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. Om deze te verhelpen, wordt het bestemmingsplan aangepast. Deze ambtshalve wijzigingen worden in hoofdstuk 3 van de voorliggende nota benoemd.

Bijlage 1: overzicht ingediende zienswijzen.

Bijlage 2: overzicht wijzigingen ontwerpbestemmingsplan

Deel I. ALGEMEEN DEEL.

Inleiding.

Het merendeel van de 243 zienswijzen heeft betrekking op het planologisch mogelijk maken in het bestemmingsplan Culemborg West van de openstelling van de verbindingen tussen de wijken Parijsch-Noord en Goilberdingen.

Deze verbindingen zijn in het bestemmingsplan opgenomen ter uitvoering van het raadsbesluit van 27 maart 2008. In dat besluit heeft de gemeenteraad besluitpunten vastgesteld voor de toekomstige verkeersstructuur naar aanleiding van het raadsdebat van 10 januari 2008. Hierin heeft de raad besloten de drie verbindingen tussen Goilberdingen en Parijsch open te stellen voor autoverkeer. Voor daadwerkelijke openstelling is een verkeersbesluit, met bijbehorende mogelijkheid tot bezwaar, nodig. Bij de uitvoering van deze verbinding wordt deze ingericht met het principe 'mogelijk maar niet makkelijk'. Hoe de exacte inrichting van deze straten er uiteindelijk uit komt te zien wordt niet binnen het bestemmingsplan geregeld. De gemeenteraad heeft in december 2011 financiële middelen voor het project "dwarsverbindingen" beschikbaar gesteld.

In het ontwerpbestemmingsplan is in de verbeelding en in de regels de bestemming "Groen-2" opgenomen om de verbinding, een ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer, planologisch mogelijk te maken op de locaties Eemweg-Kerkuilweg en Papiermolenweg-Hermelijnsingel.

Het opnemen van deze planologische regeling heeft tot veel ingekomen zienswijzen geleid.

Inhoudelijk richten de bezwaren zich onder meer op:

1. het verwijderen van de blocker op de Pijsseseweg; verkeersveiligheid komt in de knel en gaat ten koste van de hoofdroute voor langzaam verkeer;
2. Openstellen verbindingen leidt tot verkeersonveiligheid, onrust en onoverzichtelijkheid. Het past niet in de opzet en inrichting van de straten in de wijk, niet geschikt als ontsluitingswegen;
3. Negatieve gevolgen voor Bouwlustpad als fietsroute;
4. Verbinding Hermelijnsingel-Papiermolenweg leidt tot verkeersonveilige situatie rond Oranje Nassaschool;
5. Realiseren van verbindingen (verwijderen blocker Pijsseseweg) zal leiden tot verkeersonveilige situatie voor Jan van Riebeeckstraat en verkeersroutes naar scholen en station;
6. ontbreken van een geluidsonderzoekrapport en milieuraapport (fijn stof).

Naar aanleiding van deze zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan is aanvullend onderzoek gedaan naar de verkeersstromen en -intensiteiten na de openstelling. Daarnaast is opdracht gegeven om de daarmee gepaard gaande milieueffecten in beeld te brengen. De verbindingen liggen allen in 30 km/u zone. Dergelijke wegen zijn niet gezoneerd in de Wet geluidhinder en behoeven geen formele toetsing aan de normen uit de Wet geluidhinder. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is toch een analyse gedaan naar het wegverkeerslawaai.

Verkeerstoename

Algemeen

De rapportage geeft inzicht in de te verwachte toe- en afname van verkeer (etmaalintensiteit) door de openstelling van de drie verbindingen ten opzichte van de autonome verkeersgroei.

Er zijn duidelijke te verwachten- routes terug te vinden, als Pijssseweg, Jan van Riebeeckstraat en Papiermolenweg/Luthulisingel en de Belle van Zuylendaan/Roosje Voslaan.

Daarnaast gaven de uitkomsten van de verkeersintensiteiten aanleiding tot nader onderzoek voor de geluidsbelasting.

In het onderzoek 'Verkeerseffecten openstellen dwarsverbindingen Culemborg' (Goudappel Coffeng, CLB003/Rhr/0018, d.d. 12 oktober 2012) zijn de effecten van het project doorgerekend met behulp van het Regionaal Verkeersmodel Rivierenland, waarin de gemeente Culemborg is opgenomen. Er is een doorrekening gemaakt van 2020 naar het jaar 2023.

Hierbij zijn de autonome groei en de groei ten gevolge van het plan bekeken en vergeleken.

Afwegingen/Conclusie

Het openstellen van de verbindingen in de Eemweg-Kerkuilweg en de Papiermolenweg-Hermelijnsingel hebben geen grote toename van het verkeer (in absolute zin) op de betreffende wegen tot gevolg. Procentueel neemt het verkeer hier wel aanzienlijk toe.

Door het opheffen van de blocker in de Pijssseweg neemt het aantal motorvoertuigen in de Pijssseweg en Jan van Riebeeckstraat fors toe.

De toename van het verkeer op de Pijssseweg blijft binnen de bandbreedte (4.000 tot 6.000 motorvoertuigen (mvt) per etmaal op een 30 km-weg) die volgens het CROW als acceptabel is gesteld. De verkeersintensiteit op de Jan van Riebeeckstraat blijft met door verkeersmaatregelen uit te voeren eveneens onder de bovengrens van deze bandbreedte (tot 6.000 mvt) in 2023.

Verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling

Algemeen

Het wegvak Pijssseweg en Jan van Riebeeckstraat ligt in het plangebied. Dit wegvak valt binnen een 30 km/h zone. In het nieuwe bestemmingsplan wijzigt de functie van de weg niet ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan: erftoegangsweg met een bijbehorend snelheidsregime van 30 km/h.

Afwegingen/Conclusie

De Pijssseweg en Jan van Riebeeckstraat vormen een hoofdroute voor langzaam verkeer (fietsers). Deze functie past op een 30 km/h weg.

De gemeente acht de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers) uitermate belangrijk en houdt het actuele beleid (van onder andere het CROW) nauwlettend in de gaten. Als er veranderingen in dit beleid plaatsvinden, is de gemeente altijd bereid hierop in te spelen.

De gemeente Culemborg acht de functies van de Pijssseweg en Jan van Riebeeckstraat als erftoegangsweg (30 km/h) en hoofdroute langzaam verkeer een goede combinatie. Zeker in combinatie met de nog te nemen verkeersmaatregelen/-voorzieningen.

Geluidsniveaus door wegverkeerslawaaï

Algemeen

Uit de rapportage van Regio Rivierenland d.d. 20 november 2012 (Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï Bestemmingsplan Culemborg West Openstellen dwarsverbindingen) blijkt dat de geluidssituatie op diverse wegen stijgt (huidige geluidsniveau is laag). De geluidssituatie stijgt bij een aantal wegen boven de voorkeursgrenswaarde (48 dB) uit. De wettelijke grenswaarde (63 dB) wordt nergens overschreden.

Bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde is sprake van enigszins lawaaiige straten en verslechtering van de leefbaarheid. Onderzocht zijn de mogelijke maatregelen (en daarmee kosten) om de geluidsbelasting te verlagen.

Het vervangen van de klinkers door stille klinkers kan een geluidsreductie opleveren van 2 dB als het verkeer een constante rijsnelheid van 30 km/uur aanhoudt. In situaties waarbij veel kruisingen en drempels aanwezig zijn zal deze reductie in de praktijk naar verwachting niet gehaald worden, omdat het motorgeluid dan de geluidsbelasting bepaalt.

Het plaatsen van geluidschermen is uit stedenbouwkundig oogpunt niet wenselijk en op diverse plaatsen ruimtelijk niet mogelijk in verband met de bereikbaarheid van de woningen (parkeren op eigen terrein).

In het akoestisch rapport is de geluidbelasting in de autonome en in de plansituatie beschreven voor zowel 2012 als voor 2023. Daarbij zijn de optredende geluidbelastingen gecorrigeerd (lees: verminderd) met 5 dB. Deze aftrek is gemotiveerd door te verwijzen naar artikel 110g uit de Wet geluidhinder. De hoogst berekende geluidbelasting ter plaatse van de verbindingen blijft daarbij onder de grenswaarde (63 dB) voor het binnenstedelijke gebied.

Op basis van de berekende geluidbelasting en de wenselijkheid van het openstellen van de verbindingen ten behoeve van de (sociale) bereikbaarheid in Culemborg West concludeert de gemeente Culemborg dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

De feitelijke openstelling van de verbindingen kan pas worden gerealiseerd nadat daartoe een verkeersbesluit is genomen.

Belanghebbenden en organisaties zijn betrokken bij de totstandkoming van de inrichtingsplannen en worden geïnformeerd over het vervolgtraject.

Deel 1. ZIENSWIJZEN.

1. Inleiding.

In dit deel wordt een antwoord gegeven op de meest voorkomende onderwerpen. Telkens wordt eerst een korte samenvatting gegeven van de zienswijze (kader) gevolgd door een beantwoording.

2. Verwijderen blocker Prijsseweg.

De zorgen en bezwaren richten zich tegen het openen van de verbindingen tussen de wijken Goilberdingen en Parijsch. De huidige situatie is voor kinderen en ouders die de Prijsseweg moeten oversteken al gevaarlijk. Ernstig wordt geprotesteerd tegen het weghalen van de blocker op de Prijsseweg, hetgeen tot onveilige situatie zal gaan leiden vanwege het doorgaande verkeer over de Prijsseweg. Met name rond de opening- en sluitingstijden van de school zal er een grote toename van het autoverkeer zijn. Niet passend bij hoofdfunctie Prijsseweg/Jan van Riebeeckstraat als hoofdroute langzaam verkeer.

Reactie 2.

De bestemmingsbepalingen in het bestemmingsplan maken een verbinding planologisch mogelijk tussen de wijken Parijsch-Noord en Goilberdingen. Het bestemmingsplan is faciliterend in navolging van het raadsbesluit van 27 maart 2008 met besluitpunten voor de toekomstige verkeersstructuur naar aanleiding van het raadsdebat van 10 januari 2008. Hierin heeft de raad besloten de verbindingen open te stellen voor autoverkeer. Voor daadwerkelijke openstelling is een verkeersbesluit, met bijbehorende mogelijkheid tot bezwaar, nodig. Bij uitvoering van deze verbinding wordt deze ingericht met het principe 'mogelijk maar niet makkelijk'. Hoe de exacte inrichting van deze straten er uiteindelijk uit komt te zien wordt niet binnen het bestemmingsplan geregeld. De gemeenteraad heeft in december 2011 deels de financiële middelen voor het project "openstellen verbindingen" beschikbaar gesteld.

Gestart is met het opstellen van schetsontwerpen voor het project "verbindingen". Hierin is voorzien in de betrokkenheid van bewoners en andere belanghebbenden.

Door openstelling zal de Prijsseweg inderdaad drukker worden. De drukte ten tijde van de tijdelijke openstelling waarnaar gerefereerd wordt, is echter geen indicatie van de toekomstige verkeersintensiteit. In die periode was de Zijderupsvlinderlaan tussen de Admiraalvlinderlaan en de Distelvlinderlaan afgesloten voor verkeer waardoor het winkelcentrum alleen via de Prijsseweg voor auto's bereikbaar was. Ook was de Zijderupsvlinderlaan destijds nog niet aangesloten op de Wethouder Schoutenweg. Bovendien zullen de andere oost-west verbindingen de Prijsseweg ontlasten van verkeer in de toekomst door spreiding van het verkeer.

De wegenstructuur sluit aan op de bestaande wegenstructuur en het verkavelingspatroon: een fijnmazig netwerk om het verkeer te spreiden.

Een verkeersintensiteit van 4000 à 6000 motorvoertuigen (mvt) is in een 30 km/h zone acceptabel (bron: ASVV p. 334).

Goudappel Coffeng heeft onderzocht hoeveel verkeer er verwacht kan worden bij openstelling. Prijsseweg en Jan van Riebeeckstraat kunnen binnen de bandbreedte blijven. De grootste toename in geluidsbelasting is berekend langs de Prijsseweg. Dit komt doordat door het openstellen van de drie verbindingen meer verkeer gebruik maakt van de Prijsseweg. De toename van het verkeer op de Prijsseweg blijft binnen de bandbreedte die voor erfonthoudingswegen als acceptabel is gesteld.

Aanvullende verkeersmaatregelen op de Prijsseweg en Roosje Voslaan leiden er toe dat de toename van het verkeer op de Prijsseweg en Jan van Riebeeckstraat in positieve zin beïnvloed kan worden, zonder de andere twee open te stellen verbindingen te zwaar te belasten.

Daarmee blijft de verkeersintensiteit op deze wegen binnen de maximale bandbreedte van erftoegangswegen en is met deze verkeersintensiteit sprake van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu.

3. Openstellen verbindingen leidt tot onveiligheid, onrust en onoverzichtelijkheid past en niet in opzet en inrichting van de straten in de wijk, niet geschikt voor ontsluitingswegen

Het bezwaar is gericht tegen het doortrekken van de oost-west verbindingen in Culemborg West en daarmee onveiligheid, onrust en onoverzichtelijkheid tot gevolg zal hebben. De inrichting van de wegen en de wijk is niet zodanig dat de verbindingen geschikt zijn als ontsluiting van de wijk. Meer autoverkeer op oost-west-route. Strijdig met beleidsuitgangspunten ten aanzien van scheiding fiets- en autoverkeer

4. Negatieve gevolgen voor Bouwlustpad.

De verbindingen in het bestemmingsplan zullen zeer negatief zijn voor de leefbaarheid en veiligheid van de wijk Goilberdingen en delen van Parijsch. Op verschillende plaatsen in beide wijken zal het verkeer flink toenemen ten opzichte van de bestaande situatie. Dit zal de veiligheid op straat, met name voor spelende kinderen, voetgangers en fietsers flink doen afnemen. Het kruisende verkeer zal negatieve gevolgen hebben voor de verkeersdeelnemers op het Bouwlustpad, die nu een veilige route zonder kruisingen met auto's is.

Reactie 3. en 4.

In het vigerende bestemmingsplan 'Goilberdingen' is uitgegaan van autostromen van noord naar zuid. Goilberdingen en de wijken daaromheen waren nog volop in ontwikkeling. In de loop der tijd zijn er meer woningen gebouwd in de wijk en onder andere hierdoor en door voortschrijdend inzicht in verkeersbeleid veranderen verkeersinzichten.

De verkeersfilosofie wordt niet losgelaten in dit bestemmingsplan. Er verandert niets aan de hoofdverkeerstructuur binnen Culemborg. Deze hoofdstructuur bestaat in Culemborg-West uit de gebiedsontsluitingswegen (50 km/u wegen) Otto van Reesweg, Belle van Zuylenlaan overgaand in Roosje Voslaan, Zijderupsvlinderlaan (tussen Wethouder Schoutenweg en Distelvlinderlaan in) en Laan naar Parijsch; wegen die de noord-zuid richting hebben.

Met het realiseren van de verbindingen ontstaan geen nieuwe gebiedsontsluitingswegen binnen de wijken. De hoofdontsluitingsstructuur blijft gelijk.

In het bestemmingsplan Culemborg West wordt uitvoering gegeven aan het raadsbesluit van maart 2008 met als voorwaarde dat openstelling de uitgangspunten van het verkeersbeleid niet aantast. Dat de opengestelde wegen bruikbaar worden, maar geen ontsluitend karakter krijgen (veilig, sober en als woonstraat).

Het openstellen van de verbinding in de Eemweg-Kerkuilweg en de Papiermolenweg-Hermelijnsingel heeft geen grote toename van het verkeer (in absolute zin) in de betreffende wegen tot gevolg.

Procentueel neemt het verkeer hier wel aanzienlijk toe.

Bij het ontwerpen en realiseren van de verkeersmaatregelen/inrichtingsvoorstellen wordt rekening gehouden met het principe "niet makkelijk". De betreffende wegen kunnen de toename van de verkeersintensiteiten aan.

Hoe de exacte inrichting van deze straten er uiteindelijk uit komt te zien wordt niet binnen het bestemmingsplan geregeld. Over de inrichting van de verbindingen en aanliggende wegen is een plan van aanpak gestart. Hierin is voorzien in de betrokkenheid van bewoners en andere belanghebbenden.

De veiligheid van deze verbindingen/wegen is een van de kaders waarbinnen het inrichtingsvoorstel wordt uitgewerkt.

Uitgangspunt is dat het Bouwlustpad een veilige langzaamverkeersroute blijft. Bij het inrichtingsplan van de verbindingen zal hier dan ook specifiek aandacht aan de veiligheid worden geschonken.

5. Dwarsverbinding Hermelijnsingel-Papiermolenweg leidt tot verkeersonveilige situatie rond Oranje Nassaschool aan het Watermolenpad.

*Met name de verbinding Papiermolenweg-Hermelijnsingel vormt een directe bedreiging voor de verkeersveiligheid en speelomgeving voor leerlingen van de ONS-locatie Watermolenpad. De openstelling zal leiden tot een toename van het autoverkeer op dit tracé. Dit zal verder leiden tot verstoring van de rust in de klaslokalen en de concentratie van de kinderen.
Bovendien komen er nooduitgangen van de klaslokalen direct uit op de Papiermolenweg.*

Reactie 5.

Uit het verkeersonderzoek Goudappel/Coffeng van 12 oktober 2012 blijkt dat de toename van het autoverkeer acceptabel is voor een erftoegangsweg. Procentueel neemt het hier wel aanzienlijk toe, maar blijft binnen de bandbreedte van een erftoegangsweg.

Bij de inrichtingstudie naar de verbinding zal aandacht worden geschonken aan de inrichting van de Papiermolenweg nabij de school Watermolenpad.

De zorg voor de verkeersveiligheid rondom de scholen komt bij het inrichtingsplan voor de verbindingen aan de orde. In overleg met het schoolbestuur is de verkeersveiligheid nabij de school besproken.

6. Realiseren van verbinding (incl. het weghalen van de blocker Prijsseweg) zal leiden tot verkeersonveilige situatie voor Jan van Riebeeckstraat en verkeersroutes naar scholen en station.

*Reclamant maakt bezwaar tegen de onderdelen van het plan die betrekking hebben op het openen van de verbindingen in de wijken Goilberdingen en Parijsch.
De openstelling heeft grote nadelige gevolgen voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid van de bewoners. Met het openstellen ontstaat er meer autoverkeer door de straten/wijken in de oost-west richting. Dit past niet in het ontwerp van de wijken waarin primaire ontsluitingsrichting van het autoverkeer noord-zuid is. Ook het buiten gebruik stellen of verplaatsen van de blocker is niet passend bij de functie Prijsseweg/Jan van Riebeeckstraat als hoofdroute voor langzaam verkeer.
Intensivering verkeer leidt tot verslechtering van woongenot en milieu in de Jan van Riebeeckstraat en tevens zal de geluidsoverlast toenemen.
Nut en noodzaak voor het openstellen van de verbindingen ontbreken.
De Jan van Riebeeckstraat is aangewezen als hoofdroute voor fietsers en scholen en bewoners van en naar scholen en station. Toename van verkeer en bebouwing Jan van Riebeeckstraat zal leiden tot intensivering van het snelverkeer en tot derving van woongenot en verslechtering van milieu.*

Reactie 6.

De verkeersfilosofie wordt niet losgelaten in dit bestemmingsplan. Er verandert niets aan de hoofdverkeerstructuur binnen Culemborg.

De bestemmingsbepalingen in het bestemmingsplan maken een verbinding planologisch mogelijk tussen de wijken Parijsch-Noord en Goilberdingen. Het bestemmingsplan is faciliterend in navolging van het raadsbesluit van 27 maart 2008 met besluitpunten voor de toekomstige verkeersstructuur naar aanleiding van het raadsdebat van 10 januari 2008. Hierin heeft de raad besloten de verbindingen open te stellen voor autoverkeer. Voor daadwerkelijke openstelling is een verkeersbesluit, met bijbehorende mogelijkheid tot bezwaar, nodig.

Hoofdroute voor langzaamverkeer.

De Pijssseweg en de Jan van Riebeeckstraat blijven erftoegangswegen. Ingevolge het verkeersbeleid zal de maximaal toegestane snelheid op de Jan van Riebeeckstraat (Pijssseweg-Mandelastraat) en Pijssseweg binnen het plangebied 30 km/uur blijven. Pijssseweg en Jan van Riebeeckstraat blijven onderdeel van de hoofdstructuur fiets en zijn niet gewijzigd tot gebiedsontsluitingswegen in Culemborg, dit volgens het verkeersbeleid.

Uit het eerdere genoemde onderzoek van het bureau Goudappel Coffeng blijkt een toename door de openstelling van de blocker en de andere verbindingen.

Daaruit blijkt voor het jaar 2023 dat de Jan van Riebeeckstraat een verkeersintensiteit zal hebben die blijft binnen de bandbreedte (tot max. 6000 mvt/per etmaal van een erftoegangsweg op het wegvak tussen de Mandelastraat - Pijssseweg).

De Jan van Riebeeckstraat is en blijft de functie erftoegangsweg (30 km/h zone) behouden binnen het verkeersbeleid/wegcategorisering.

7. Bikolaan/Grondzeilerweg

Openstelling route vanuit de Pijssseweg richting Bikolaan/Grondzeilerweg te rijden. Rust in woonwijk komt onder druk te staan. Het lijkt erop of gemeente alle smalle toegangswegen wil ontsluiten.

Reactie 7.

Er verandert niets aan de hoofdverkeerstructuur binnen Culemborg. Deze hoofdstructuur bestaat in Culemborg-West uit de gebiedsontsluitingswegen (50 km/u wegen) Otto van Reesweg, Belle van Zuylenlaan overgaand in Roosje Voslaan, Zijderupsvlinderlaan (tussen Wethouder Schoutenweg en Distelvlinderlaan in) en Laan naar Parijsch; wegen die de noord-zuid richting hebben. Met het realiseren van de verbindingen ontstaan er geen nieuwe gebiedsontsluitingswegen binnen de wijken. De hoofdontsluitingsstructuur blijft gelijk.

Wegen die de oost-west richting hebben, zoals de Pijssseweg, Eemweg en Papiermolenweg en de andere wegen Grondzeilerweg en Bikolaan blijven erftoegangswegen (30 km/u wegen). Hoewel op aantal wegen de verkeersintensiteit toeneemt kunnen deze wegen deze verkeerscapaciteit aan. Het is niet de intentie van de gemeente om toegangswegen te ontsluiten, anders dan overeenkomstig het raadsbesluit van november 2008.

8. Vrijliggend fietspad Prijsseweg

*Prijsseweg wordt door vrijliggend fietspad een hoofdontsluitingsweg en is in strijd met een Duurzaam Veilige weginrichting. Ontbreken van bewijs dat het met intensiteiten wel mee valt.
Openstelling verbindingen zal er toe leiden dat kinderen ook vanuit de andere wijken met de auto naar school gebracht worden.*

Reactie 8.

De Prijsseweg en de Jan van Riebeeckstraat blijven erftoegangswegen. Ingevolge het verkeersbeleid zal de maximaal toegestane snelheid op de Jan van Riebeeckstraat en Prijsseweg binnen het plangebied 30 km/uur blijven. Prijsseweg en Jan van Riebeeckstraat blijven gewoon onderdeel van de hoofdstructuur fiets en zijn niet gewijzigd tot gebiedsontsluitingswegen in Culemborg, dit volgens het verkeersbeleid.

De inrichting is nog niet vastgesteld en dus is ook niet bekend of er een vrijliggend fietspad komt. Binnen 30 km zones kunnen ook vrijliggende fietspaden zijn. Dit leidt tot stimulering van de fiets. Zie bijvoorbeeld het Bouwlustpad.

De toename van het autogebruik door ouders zal kunnen toenemen vanuit de wijk Parijsch. De intensiteit van Prijsseweg en Jan van Riebeeckstraat wordt hoger dan nu. Bij de inrichting is verkeersveiligheid een belangrijk punt van aandacht.

Uitgangspunt van de realisering van de verbindingen is “mogelijk, maar niet makkelijk”.

9. Inrichting Eemweg.

De wijze van intekenen suggereert dat de weg verbreed zal worden, waarbij groen en wateropvang verdwijnt. Bewonersplatform pleit voor behoud van groen en capaciteit wateropvang.

Reactie 9.

Hoe de exacte inrichting van deze straten er uiteindelijk uit komt te zien wordt niet binnen het bestemmingsplan geregeld. De gemeente neemt over de inrichting van de verbindingen nog een besluit. Hierin is voorzien de betrokkenheid van bewoners en andere belanghebbenden

Binnen de bestemming Verkeer-Verblijfsgebied is ook het gebruik als groen en water mogelijk. Er is gekozen om de bestemming ‘Verkeer en Verblijf’ op deze wijze op te nemen in het voorontwerpbestemmingsplan, omdat voor de bestemmingen ‘Groen’ en ‘Water’ alleen de hoofdcontouren zijn aangehouden volgens het Groenstructuurplan en het Waterhuishoudingsplan. De overige openbare gronden zijn bestemd met de bestemming ‘Verkeer – Verblijfsgebied’. Groen en Water is ook mogelijk binnen de bestemming ‘Verkeer en Verblijf’. Het college houdt vast aan dit uitgangspunt.

Bij de uitwerking van de inrichtingsplannen wordt rekening gehouden met het aanwezige groen en de capaciteit wateropvang.

10. Planschadevergoeding.

<i>Waardevermindering tengevolge van het bestemmingsplan</i>
--

Reactie 10.

Een aanvraag voor tegemoetkoming in de schade kan worden gedaan in het kader van artikel 6.1. Wro. In de planschadeverordening 2008 is de procedureregeling voor de behandeling van aanvragen opgenomen.

In het kader van het openstellen van het ontwerpbestemmingsplan is een risico-analyse opgesteld.

11 geluidsonderzoeksrapport en milieurapport (fijn stof)

<i>Een geluidsonderzoeksrapport en milieurapport (o.a. fijnstofanalyse) mbt tot openstelling van de verbindingen ontbreekt. Een aanpassing van de verkeersstructuur met grote consequenties maken zulke onderzoeken noodzakelijk.</i>

Reactie 11.

De landelijke wet- en regelgeving geeft aan wanneer in het kader van een bestemmingsplan onderzoeken, zoals naar het wegverkeerslawaai verplicht zijn. De regelgeving met betrekking tot het wegverkeerslawaai, de Wet Geluidhinder, geeft aan dat voor 30 km wegen deze onderzoeken niet uitgevoerd hoeven worden

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het geluidsaspect in beschouwing genomen. De gemeente acht de openstelling van de verbinding in dit kader acceptabel en is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

De effecten op het gebied van geluid zijn door de Regio Rivierenland onderzocht. Verwezen wordt naar het rapport van 16 november 2012.

In het rapport Goudappel/Coffeng van 12 oktober 2012 “Milieueffecten openstellen dwarsverbindingen Culemborg” is een analyse luchtkwaliteit uitgevoerd met de toekomstige verkeerscijfers (2022) en achtergrondconcentraties en emissiefactoren voor 2013. Langs alle beschouwde wegen wordt ruimschoots aan de norm van 40 ug/m3 voor stikstofdioxide voldaan en voldoet aan de in de Wet milieubeheer gestelde normen. De luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoering van de plannen.

Deel 2. Beantwoording overige zienswijzen.

1. Prijsseweg 1

Zienswijze (nr. 4.) richt zich op het perceel Prijsseweg 1. De bestemming “maatschappelijk” in het ontwerpplan is niet in overeenstemming met de binnenkort te verwezenlijken nieuwe plannen.

Reclamant dringt verder aan op het realiseren van voldoende parkeergelegenheid en het beperken van de ene ingang aan de Prijsseweg.

Zienswijze (nr. 13) Het bezwaar is gericht tegen de omvang, parkeerprobleem, geluid en overlast in de wijk ten gevolge van de vestiging pannenkoekenrestaurant, kinderopvang en kinderboerderij annex fietsenverhuur op het perceel Prijsseweg 1.

Reactie.

Ten tijde van het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan is er nog geen definitieve aanvraag om omgevingsvergunning voor het perceel Prijsseweg 1 ingediend. De bestemming “Maatschappelijk” sluit aan op de huidige bestemming van het bestemmingsplan Goilberdingen.

Bij vaststelling van het bestemmingsplan wordt een besluit genomen over het toestaan van de vestiging van een horecavoorziening. Het toestaan van een beperkte horecavestiging binnen de bestemming Maatschappelijk wordt op deze locatie planologisch wenselijk geacht. Uitgangspunt is vestiging van een horecavoorziening in de categorie IV (spijsverstrekkers) . Dit leidt tot aanpassing van het ontwerpplan.

Het terrein Prijsseweg 1 is voldoende van grootte om voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren. De toegang is beoogd aan de Prijsseweg. Beide onderwerpen komen aanbod bij het verlenen van de betreffende omgevingsvergunning. De zienswijze wordt op dit onderdeel ongegrond verklaard.

2. bestemming verkeer Eemweg.

Zienswijze nrs 3,10,11,67,74,75,76,79,80,81,82,83,84,85,86,87,88,92,104,105,106,107,108,110, 111, 112, 113,114,115,116,117,119,120,124,125,126,127,128,144,145,146,147,148,149,150,151,152,153,154,155,156, 157,158,159,160,161,162,163,164,165,167,168,169,170,171,172,173,174,175,176,177,178,179,180,181,182, 183,184,185,186,187,188,189,190,191,192,193,194,195,231,232,233,234,241,242.

De Eemweg krijgt de bestemming “verkeer”. Er is geen ruimte gereserveerd voor afwatering en groen. Dit kan leiden tot afname van het woongenot doordat de huidige groenvoorzieningen kunnen gaan verdwijnen.

Verzoek om waterberging, groen en parkeergelegenheid te behouden.

Reactie.

Voor de bestemmingen 'Groen' en 'Water' zijn alleen in het ontwerpbestemmingsplan de hoofdcontouren aangehouden volgens het Groenstructuurplan en het Waterhuishoudingsplan. De overige openbare gronden zijn bestemd met de bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied'. Daarbinnen vallen de overige groen- en watervoorzieningen. De exacte inrichting van de wegen wordt binnen deze filosofie niet in het bestemmingsplan geregeld.

Binnen de bestemming Verkeer-Verblijfsgebied is ook het gebruik als groen en water mogelijk. De weg blijft erftoegangsweg en 30-km-zone.

De zienswijze wordt ongegrond verklaard.

3. Dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering.

Zienswijze nr. 9:

Het Waterschap tekent aan dat de dubbelbestemming "Waterstaat-Waterkering niet voor 100% overlap heeft met de kern- en beschermingszones zoals deze in de legger Waterschap zijn opgenomen. Het waterschap maakt bezwaar tegen het ontwerp op deze onderdelen en adviseert de verbeelding op dit punt aan te passen.

Reactie.

De dubbelbestemming wijkt op enkele locaties inderdaad af van de door het waterschap aangeleverde digitale tekeningen. De aanpassingen zullen worden doorgevoerd.

De zienswijze wordt gegrond verklaard en leidt tot een aanpassing van de verbeelding van het bestemmingsplan.

4. Planprocedure / ontwikkelingen en beheer / MER

Zienswijze nr. 230:

Het ontwerp wijkt sterk af van het voorontwerp. Het onderdeel Verkeer is zeer ingrijpend gewijzigd. Timing van dit bestemmingsplan is procedureel foutief in verband met de eigen bestemmingsplanprocedures voor Jan van Riebeeckstraat en Plantsoenenbuurt. Met het samenvoegen van de wijken Achter de Poort, Goilberdingen en deel van Parijsch komt een nieuw bestemmingsplan van 4000 woningen. In verband met nieuwe ontwikkelingen en een grote impact op bestaande wijken wordt een MER noodzakelijk geacht. De Pijssseweg dient gecategoriseerd te worden als woonerf met bijbehorende inrichting.

Reactie.

De verkeersfilosofie van Culemborg West wordt niet losgelaten in dit bestemmingsplan. Er verandert niets aan de hoofdverkeerstructuur binnen Culemborg. Deze hoofdstructuur in Culemborg West bestaat uit de gebiedsontsluitingswegen (50 km/u wegen) Otto van Reesweg, Roosje Voslaan, Zijderupsvlinderlaan en Laan naar Parijsch, wegen die de noord-zuid richting hebben. Pijssseweg en Jan van Riebeeckstraat blijven gewoon onderdeel van de hoofdstructuur fiets en zijn niet gewijzigd tot gebiedsontsluitingswegen in Culemborg, dit volgens het verkeersbeleid.

Procedure bestemmingsplan.

Het ontwerpbestemmingsplan wijkt slechts op onderdelen af van het voorontwerpbestemmingsplan. Tegen het voorontwerp zijn in het kader van inspraak en vooroverleg verschillende reacties ontvangen. Deze zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. De gemeenten zijn verplicht op voor 1 juli 2013 alle bestemmingsplannen actueel en digitaal te hebben. De gemeente Culemborg heeft er voor gekozen om enkele verouderde bestemmingsplannen in dit deel van Culemborg samen te voegen in een bestemmingsplan.

Voor de plangebieden Jan van Riebeeckstraat en Achter de Poort zijn afzonderlijke bestemmingsplannen opgesteld en in procedure gebracht. Deze gebieden maken geen onderdeel meer uit het plangebied bestemmingsplan Culemborg West.

Een MER rapportage is niet verplicht voor dit bestemmingsplan. Een MER rapportage dient te worden opgesteld bij het mogelijk maken van de bouw van meer dan 4000 woningen binnen de bebouwde kom. Het gaat hier niet om het realiseren van nieuwbouwwoningen, maar om reeds bestaande woongebieden.

Bestemming verkeer komt voort uit de vastgestelde en te hanteren RO Standaarden 2008, (Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen SVBP2008) en regels welke gemeenten moeten volgen voor het opstellen van nieuwe bestemmingsplannen sinds de invoering van de (nieuwe) Wet ruimtelijke ordening.

Gemeenten zijn verplicht om voor hun bestemmingsplan een keuze te maken voor de aangegeven bestemmingen, dubbelbestemmingen, aanduidingen e.d.

De zienswijze wordt ongegrond verklaard.

5. bestemming groen Prijsseweg.

Zienswijze 230:

Bestemming groen langs Prijsseweg opnemen omdat dit groen een essentieel deel uitmaakt van de groenstructuur (sloten voor landelijk karakter),

Reactie.

Er is gekozen om de bestemming 'Verkeer en Verblijf' op deze wijze op te nemen in het voor- en ontwerpbestemmingsplan, omdat voor de bestemmingen 'Groen' en 'Water' alleen de hoofdcontouren zijn aangehouden volgens het Groenstructuurplan en het Waterhuishoudingsplan. De overige openbare gronden zijn bestemd met de bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied'. Groen is ook mogelijk binnen de bestemming 'Verkeer en Verblijf'.

De groenstrook langs de Prijsseweg maakt geen deel onderdeel van de hoofd groenstructuur uit van het Groenstructuurplan.

Het college houdt vast aan het uitgangspunt om alleen de hoofdcontouren te bestemmen.

De zienswijze wordt ongegrond verklaard.

6. Uitbreiding detailhandel

Zienswijze 230:

Uitbreiding oppervlakte detailhandel winkelcentrum Parijsch. Hierover is niets geregeld in het bestemmingsplan Parijsch Centrum Zone, 1^e fase (2007).

Reactie.

In het rapport Uitbreidingsmogelijkheden winkelcentrum Parijsch, opgesteld 15 april 2009, is onderzoek gedaan naar het functioneren van het huidige winkelcentrum Parijsch en welke marktruimte er is voor uitbreiding van detailhandel in winkelcentrum Parijsch, rekening houdend met de huidige ruimtelijke economische structuur in Culemborg.

Uit het rapport blijkt dat er marktruimte is in Culemborg, waarvan een deel ten goede komt aan winkelcentrum Parijsch in zowel de dagelijkse als niet-dagelijks sector.

De gemeenteraad heeft hierover op 18 februari 2010 een kaderbesluit genomen.

Het onderzoek is een van de rapportages welke bij het bestemmingsplan Culemborg West behoort.

De zienswijze wordt ongegrond verklaard.

7. Openstelling route Prijsseweg richting Bikolaan/Grondzeilerweg.

Zienswijze 13.

Bezwaar tegen openstelling om vanuit Prijsseweg richting Bikolaan/Grondzeilerweg te rijden.

Reactie.

In het bestemmingsplan Culemborg West hebben de wegen een bestemming verkeer of verkeersverblijfsgebied. Dit betekent niet dat alle wegen met elkaar in een open verbinding staan. In het kader van verkeersbeleid, worden besluiten genomen om wegen eenrichtingsweg te laten zijn, dan wel als verbindingsweg af te sluiten.

De gronden blijven dan in het kader van het bestemmingsplan wel de bestemming verkeer houden, maar de fysieke mogelijkheid om van een verbinding te maken wordt niet in het bestemmingsplan geregeld.

Hiervoor worden afzonderlijke verkeersbesluiten genomen, waartegen bezwaarprocedure openstaat.

De zienswijze wordt ongegrond verklaard.

8. Opnemen in bestemmingsplan van blijvend groen.

Zienswijze nrs.

15,16,17,18,196,197,198,199,200,201,202,203,204,205,206,207,208,209,210,211,212,213,214,215.

In bestemming ontbreekt een beschermde groen functie. Is in strijd met groenstructuurplan.

Reactie.

Voor de bestemmingen 'Groen' en 'Water' zijn alleen in het ontwerpbestemmingsplan de hoofdcontouren aangehouden volgens het Groenstructuurplan en het Waterhuishoudingsplan. De overige openbare gronden zijn bestemd met de bestemming

‘Verkeer – Verblijfsgebied’. Daarbinnen vallen de overige groen- en watervoorzieningen.

Deze filosofie is in overeenstemming met de groenstructuren welke zijn vastgelegd in het Groenstructuurplan.

De zienswijze wordt ongegrond verklaard.

II. Ambtshalve aanpassingen

Naast de reeds onder de beantwoording van de zienswijze genoemde aanpassingen zijn er ook van ambtelijke zijde nog een aantal zaken opgevallen die in het plan gewijzigd moeten worden. Deze worden hier genoemd.

1. Locatie hoek Eemweg/Otto van Reesweg: de bestemming ‘Groen-1’ wijzigingen in: ‘Maatschappelijk’.
2. Strook langs Bouwlustpad: bestemming ‘Water’ toekennen aan bestaande watergang.
3. Doorsteekjes Maasweg: bestemming ‘Verkeer-Verblijfsgebied’ wijzigen in ‘Groen’.
4. Doorsteek Marsstraat: bestemming ‘Wonen’ wijzigen in ‘Verkeer-Verblijfsgebied’.
5. Doorsteek W.W.Franckenpad naar Parijsch: verkeersbestemming wijzigen in ‘Water’.
6. Watergang langs Rekenpad: bestemming Verkeer-verblijfsgebied vervangen door ‘Groen’ (voetpad) en ‘Water’.
7. Schoolhof West: detailhandel op begane grond: bestemming ‘Wonen’ vervangen door ‘Gemengd – 3’.
8. Doorsteken Nedermeijer van Rosenthalpad en Perrenotlaan: bestemmen als ‘Groen’.
9. Fazantstraat 32 t/m 38, Luthulisingel 62-64, Vanghoutstraat 1, 3 en 5, Molenwindsingel 34, Bikolaan 61 en Maaikoppelweg 2, 4, 6 en 8: aanduiding [*vrij*] opnemen.
10. Prijsseweg 1: opnemen van aanduiding “horeca”, categorie IV en een 2^e bouwvlak opnemen ten behoeve van bijgebouw binnen de bestemming Maatschappelijk.
11. Op locatie Augustinusschool, Jan van Riebeeckstraat 9 staan binnen bestemming Maatschappelijk twee bouwvlakken getekend. Het bouwvlak van de voormalige noodlokalen aan de zijde Gelddijk verwijderen van verbeelding.
12. Maatvoeringaanduiding goot-/bouwhoogte woningen Vanghoutstraat nrs. 1, 3 en 5 wijzigen: aangegeven is 6/9 wijzigen in: 3/9.
13. In de regels artikel 12 Maatschappelijk: verwijderen het tekstdeel “met de daarbij behorende voorzieningen als”.
14. De verbeelding en regels aan te passen om binnen de gronden met de bestemming Maatschappelijk gelegen binnen 200 meter vanaf het spoor geen kinderdagverblijf of andere objecten waar verminderd zelfredzame personen verblijven toe te staan (specifieke vorm van maatschappelijk - kinderdagverblijf uitgesloten). Behoudens voor de bestaande locaties.

Bijlage 1.

De zienswijzen zijn ingediend door:

Nr.	Naam	Ingekomen op	Kenmerk
1	Directie en Ouderraad Montessorischool	28-12-2011	22596
2	Zienswijze nr. 2	28-12-2011	22597
3	Zienswijze nr. 3	29-12-2011	22598
4	Zienswijze nr. 4	29-12-2011	22599
5	Directe Oranje Nassauschool	28-12-2011	22600
6	Zienswijze nr. 6	30-12-2011	22602
7	Zienswijze nr 7	02-01-2012	22603
8	Zienswijze nr 8	30-12-2011	22604
9	Waterschap Rivierenland	03-01-2012	22605
10	Zienswijze nr 10	04-01-2012	22606
11	Zienswijze nr 11	04-01-2012	22607
12	Zienswijze nr 12	04-01-2012	22609
13	Zienswijze nr 13	05-01-2012	22611
14	Zienswijze nr 14	05-01-2012	22612
15	Zienswijze nr 15	05-01-2012	22613
16	Zienswijze nr 16	05-01-2012	22615
17	Zienswijze nr 17	05-01-2012	22616
18	Zienswijze nr 18	05-01-2012	22614
19	Fietzersbond	04-01-2012	Afgegeven december 2011
20	Bewonersplatform Eemweg-Aalscholverstraat-Papiermolenweg p/a Eemweg 54, 4105 GW	04-01-2012	Afgegeven december 2011
21	Zienswijze nr. 21 t/m 195 (identiek) Behorend bij bewonersplatform E-A-P	04-01-2012	Afgegeven december 2011
22	Zienswijze nr. 196 t/m 229 (identiek) Ingediend Platform JvR, Tamarastraat 61, 4105 GG	05-01-2012	Via brievenbus ingekomen(ingeboekt 06-01-2012)
23	St. Leefbaarheid Prijsseweg, Postbus 14, 4100 AA	05-01-2012	22631
24	Zienswijze nr. 231	05-01-2012	22623
25	Zienswijze nr. 232	05-01-2012	22624
26	Zienswijze nr. 233	05-01-2012	22626
27	Zienswijze nr. 234	05-01-2012	22625
28	Zienswijze nr. 235	05-01-2012	22629
29	Zienswijze nr. 236	05-01-2012	22628
30	Zienswijze nr. 237	05-01-2012	22627
31	Zienswijze nr. 238	05-01-2012	22630
32	Zienswijze nr. 239	05-01-2012	22621
33	Zienswijze nr. 240	05-01-2012	22619
34	Zienswijze nr. 241	05-01-2012	22620
35	Zienswijze nr. 242	05-01-2012	22622
36.	Zienswijze nr 243	09-01-2012	22635 (via brievenbus ingekomen; ingeboekt 09-01-2012)