

Uitspraak 201301854/1/R2

DATUM VAN UITSPRAAK woensdag 6 november 2013

TEGEN de raad van de gemeente Culemborg

PROCEDURESOORT Eerste aanleg - meervoudig

RECHTSGEBIED Ruimtelijke-ordeningskamer - Bestemmingsplannen
Gelderland

201301854/1/R2.

Datum uitspraak: 6 november 2013

AFDELING
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. de stichting Stichting Leefbaarheid Pijsseweg, gevestigd te Culemborg,
2. [appellante sub 2] en anderen, wonend te Culemborg,
3. De vereniging Fietsersbond, gevestigd te Utrecht,

en

de raad van de gemeente Culemborg,
verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 13 december 2012, kenmerk 1100716/5690, heeft de raad het bestemmingsplan "Culemborg West" vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben de stichting, [appellante sub 2] en anderen en de Fietsersbond beroep ingesteld.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

De stichting, [appellante sub 2] en anderen en de raad hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 25 september 2013, waar de stichting, vertegenwoordigd door J.W.C.M. Jansen en H.E.A. van den Akker, bijgestaan door H.J. Mulder, [appellante sub 2] en anderen, de Fietsersbond, vertegenwoordigd door L.H.J.M. Raetsen, en de raad, vertegenwoordigd door mr. M. van Geilswijk, advocaat te Rotterdam, M. Bonouvrié, N. Goss, J. de Rooy, allen werkzaam bij de gemeente, en [belanghebbende], zijn verschenen.

Overwegingen

Toetsingskader

1. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan heeft de raad beleidsvrijheid om bestemmingen aan te wijzen en regels te geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. De Afdeling toetst deze beslissing terughoudend. Dit betekent dat de Afdeling aan de hand van de beroepsgronden beoordeelt of aanleiding bestaat voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. Voorts beoordeelt de Afdeling aan de hand van de beroepsgronden of het bestreden besluit anderszins is voorbereid of genomen in strijd met het recht.

Het plan

2. Het plan voorziet in een actualisatie van het planologische regime voor de wijken Parijsch-Noord en Goilberdingen aan de westzijde van Culemborg. Het plan biedt onder meer een juridisch-planologisch kader voor het openstellen van dwarsverbindingen tussen de wijken Parijsch-Noord en Goilberdingen, de uitbreiding van het winkelcentrum Parijsch aan de Prijsseweg tot een maximale verkoopoppervlakte van 3.800 m² en het toekennen van de aanduiding "horeca" aan de gronden aan de Prijsseweg 1.

Ontvankelijkheid

3. De raad stelt zich op het standpunt dat het beroep van de stichting, voor zover gericht tegen het plandeel met de bestemming "Verkeer - Verblijfsgebied" betreffende de Prijsseweg ter hoogte van de blocker, niet-ontvankelijk is aangezien de stichting in haar zienswijze dit plandeel niet heeft bestreden.

3.1. Ingevolge artikel 8.2, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro), zoals deze bepaling luidde ten tijde van belang, in samenhang gelezen met artikel 6:13 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb), kan door een belanghebbende geen beroep worden ingesteld tegen onderdelen van het besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan waarover zij tegen het ontwerpplan geen zienswijze naar voren heeft gebracht, tenzij haar redelijkerwijs niet kan worden verweten dit te hebben nagelaten.

De stichting heeft bij brief van 5 januari 2012 tegen het ontwerpplan een zienswijze naar voren gebracht. In de zienswijze heeft de stichting onder meer bezwaar gemaakt tegen het verwijderen van de blocker op de Prijsseweg en het daardoor wijzigen van de functie van die weg. De Afdeling is van oordeel dat de stichting hiermee is opgekomen tegen het genoemde plandeel. Het beroep van de stichting, voor zover gericht tegen het plandeel met de bestemming "Verkeer - Verblijfsgebied" betreffende de Prijsseweg ter hoogte van de blocker, is dan ook ontvankelijk.

Openstellen dwarsverbindingen

Overleg

4. De stichting, [appellante sub 2] en anderen en de Fietzersbond stellen zich op het standpunt dat het plan ten onrechte met het openstellen van de dwarsverbindingen voor gemotoriseerd verkeer ter plaatse van de Eemweg/Kerkuilweg en de Papiermolenweg/Hermelijnsingel en het verwijderen van blocker op de Prijsseweg voorziet in de mogelijkheid om gemotoriseerd verkeer via het noordelijke deel van de wijken Parijsch-Noord en Goilberdingen naar het centrum van Culemborg te laten rijden.

De stichting betoogt daartoe dat de bewoners van de wijken onvoldoende zijn betrokken bij de vaststelling van het plan. De raad heeft volgens haar onvoldoende gecommuniceerd met de bewoners.

4.1. Het bieden van inspraak en het plegen van overleg met omwonenden maakt geen deel uit van de in de Wro en het Besluit ruimtelijke ordening (hierna: Bro) geregelde bestemmingsplanprocedure. Het schenden van een inspraakverplichting heeft daarom geen gevolgen voor de rechtmatigheid van de bestemmingsplanprocedure en het bestemmingsplan. Het betoog faalt.

Conserverend plan

5. De stichting betoogt dat het plan, anders dan vermeld in de plantoelichting, niet conserverend is. Het plan maakt naar haar mening ten onrechte met het openstellen van de dwarsverbindingen voor gemotoriseerd verkeer ter plaatse van de Eemweg/Kerkuilweg en de Hermelijnsingel/Papiermolenweg en het verwijderen van de blocker op de Prijsseweg, ingrijpende wijzigingen mogelijk.

5.1. De raad stelt zich op het standpunt dat het verwijderen van de blocker op de Prijsseweg niet met het plan mogelijk wordt gemaakt, aangezien hiervoor een

verkeersbesluit zal worden genomen. De beroepen van de stichting, [appellante sub 2] en anderen en de Fietzersbond, voor zover gericht tegen het verwijderen van de blocker, kunnen volgens de raad dan ook niet aan de orde komen.

5.2. In de verbeelding is weergegeven dat aan de gronden ter plaatse van de Eemweg/Kerkuilweg en de Hermelijnsingel/Papiermolenweg de bestemming "Groen - 2 - gemengd" is toegekend. Aan de gronden ter plaatse van de Prijsseweg is de bestemming "Verkeer - Verblijfsgebied" toegekend.

5.3. Ingevolge artikel 10, lid 10.1, van de planregels zijn de voor "Groen - 2 - gemengd" aangewezen gronden bestemd voor:

- a. ontsluitingsroutes voor gemotoriseerd verkeer;
- b. voorzieningen voor langzaam verkeer;
- c. parkeervoorzieningen;
- d. groenvoorzieningen;
- e. waterhuishoudkundige voorzieningen;
- f. bestaande nutsvoorzieningen.

Ingevolge artikel 17, lid 17.1, zijn de voor "Verkeer - Verblijfsgebied" aangewezen gronden bestemd voor:

- a. voorzieningen voor verkeer en verblijf;
- b. parkeervoorzieningen;
- c. taxistandplaatsen;
- d. groenvoorzieningen;
- e. speelvoorzieningen;
- f. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- g. nutsvoorzieningen;
- h. (muziek)kiosk,abri's, telefooncellen, straatmeubilair, en dergelijke.

5.4. In de plantoelichting is vermeld dat de raad bij besluit van 27 maart 2008 een aantal beleidspunten heeft geformuleerd die betrekking hebben op de verkeersstructuur in het plangebied. De huidige ontsluiting voor het autoverkeer van de wijken Goilberdingen en Parijsch-Noord is naar het zuiden georiënteerd, terwijl de fietsbewegingen binnen de wijken met name in oost-westelijke richting plaatsvinden. In het besluit van 27 maart 2008 is onder meer vermeld dat de dwarsverbindingen tussen Goilberdingen en Parijsch-Noord gelijktijdig zullen worden opengesteld voor autoverkeer en dat de blocker op de Prijsseweg zal worden verwijderd, zodat de oostwest-verbinding voor het autoverkeer zal worden verbeterd. In de aan het plan ten grondslag gelegde onderzoeken is het openstellen van de dwarsverbindingen op de Eemweg/Kerkuilweg en de Papiermolenweg/Hermelijnsingel en het verwijderen van de blocker op de Prijsseweg dan ook als één ontwikkeling beoordeeld. Binnen de in het plan aan de gronden ter plaatse van de Eemweg/Kerkuilweg, de Hermelijnsingel/Papiermolenweg en de Prijsseweg toegekende bestemmingen is de realisatie van de verbetering van de oostwest-verbinding voor gemotoriseerd verkeer mogelijk.

5.5. Niet in geschil is dat de Prijsseweg in de bestaande situatie een hoofdroute voor langzaam verkeer betreft. Om te voorkomen dat deze weg als doorgaande route voor gemotoriseerd verkeer wordt gebruikt, is op de weg een blocker geplaatst. In het voorgaande bestemmingsplan "Parijsch" was aan de gronden betreffende de Prijsseweg, de bestemming "Voorzieningen, werken en wonen" en de aanduiding "pad" toegekend.

Uit artikel 4 van de planvoorschriften van dat plan volgt dat de voor paden aangewezen gronden een doorgaande functie voor het langzaam verkeer hebben en een ontsluitingsfunctie voor de aangrenzende percelen. Hieruit volgt dat de Prijsseweg op grond van het voorgaande bestemmingsplan "Parijsch" niet als doorgaande route voor gemotoriseerd verkeer bestemd was.

In dit plan is aan de gronden betreffende de Prijsseweg de bestemming "Verkeer - Verblijfsgebied" toegekend. De voor deze bestemming aangewezen gronden zijn niet bestemd voor voorzieningen voor langzaam verkeer. Het plan staat hiermee niet langer aan realisatie van een doorgaande route voor gemotoriseerd verkeer in de weg. Weliswaar voorziet het plan niet in een regeling op grond waarvan de blocker op de Prijsseweg dient te worden verwijderd, maar, anders dan de raad stelt, voorziet het plan wel in een planologische wijziging van de aan de gronden betreffende de Prijsseweg toegekende bestemming, zodat voor zover de beroepen van de stichting, [appellante sub 2] en anderen en de Fietzersbond gericht zijn tegen het wijzigen van de functie van de Prijsseweg naar een doorgaande route voor gemotoriseerd verkeer, geen aanleiding bestaat de beroepen in zoverre buiten bespreking te laten.

5.6. Voor zover de stichting aanvoert dat het plan ten onrechte wijzigingen van het bestaande gebruik mogelijk maakt, wordt het volgende overwogen. In de plantoelichting is vermeld dat het bestemmingsplan tot doel heeft de bestaande situatie vast te leggen. De enkele omstandigheid dat het plan hoofdzakelijk conserverend van aard is, betekent echter niet dat elke verandering ten opzichte van vorige bestemmingsplannen is uitgesloten. Daarbij is van belang dat in het algemeen aan een geldend bestemmingsplan geen blijvende rechten kunnen worden ontleend. De raad kan op grond van gewijzigde planologische inzichten en na afweging van alle betrokken belangen andere bestemmingen en regels voor gronden vaststellen. De enkele stelling van de stichting dat het plan ten onrechte wijzigingen van het bestaande gebruik mogelijk maakt, kan dan ook niet leiden tot het oordeel dat de raad het plan niet had mogen vaststellen. Het betoog faalt.

Mer

6. De stichting voert aan dat de raad ten onrechte geen milieueffectrapportage (hierna: MER) heeft gemaakt. Door de in het plan mogelijk gemaakte dwarsverbindingen en de vergroting van het winkelcentrum Parijsch kan het plan volgens de stichting belangrijke nadelige milieugevolgen met zich brengen. Bovendien zijn in het plangebied meer dan 5000 woningen aanwezig en zullen er in het naast het plangebied gelegen gebied nog eens 1000 woningen mogelijk worden gemaakt, aldus de stichting. Voorts betoogt zij in dit kader dat de raad ten onrechte geen alternatieven heeft onderzocht.

6.1. De raad stelt zich op het standpunt dat nu het plan niet voorziet in nieuwbouw er geen verplichting bestond tot het maken van een MER.

6.2. Ingevolge artikel 7.2, eerste lid, aanhef en onder b, van de Wet milieubeheer worden bij algemene maatregel van bestuur de activiteiten aangewezen ten aanzien waarvan het bevoegd gezag moet beoordelen of zij belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

Ingevolge het tweede lid, voor zover van belang, worden ter zake van de activiteiten, bedoeld in het eerste lid, de categorieën van plannen aangewezen bij de voorbereiding waarvan een MER moet worden gemaakt. Een plan wordt slechts aangewezen indien het plan het kader vormt voor een besluit als bedoeld in het derde of vierde lid.

Ingevolge het vierde lid worden ter zake van de activiteiten, bedoeld in het eerste lid, onder b, de categorieën van besluiten aangewezen in het kader waarvan het bevoegd gezag krachtens de artikelen 7.17 of 7.19 moet beoordelen of die activiteiten de in dat onderdeel bedoelde gevolgen hebben, en indien dat het geval is, bij de voorbereiding waarvan een milieueffectrapport moet worden gemaakt.

Ingevolge het zesde lid kunnen tot de activiteiten, bedoeld in het eerste lid, mede activiteiten behoren, die in samenhang met andere activiteiten belangrijke nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu.

6.3. Ingevolge artikel 2, tweede lid, van het Besluit milieueffectrapportage (hierna: Besluit m.e.r.) worden als activiteiten als bedoeld in artikel 7.2, eerste lid, onder b, van de wet aangewezen de activiteiten die behoren tot een categorie die in onderdeel D van de bijlage is omschreven,

Ingevolge het derde lid worden als categorieën van plannen als bedoeld in artikel 7.2, tweede lid, van de wet, aangewezen de categorieën die in kolom 3 van onderdeel C onderscheidenlijk onderdeel D van de bijlage zijn omschreven, voor zover die plannen een kader vormen voor een besluit dat behoort tot een categorie die is aangewezen op grond van het vierde lid, en voor zover die plannen niet zijn aangewezen als categorieën van besluiten als bedoeld in dat lid.

Ingevolge het vierde lid worden als categorieën van besluiten als bedoeld in artikel 7.2, derde en vierde lid, van de wet aangewezen de categorieën die in kolom 4 van onderdeel C onderscheidenlijk onderdeel D van de bijlage zijn omschreven.

Ingevolge het vijfde lid, aanhef en onder b, geldt voor zover in de bijlage, onderdeel D, bij een categorie van activiteiten categorieën van gevallen zijn aangegeven, de verplichting te beoordelen of ten aanzien van een besluit een MER moet worden gemaakt:

a. in zodanige gevallen en

b. in overige gevallen waarin op grond van selectiecriteria als bedoeld in bijlage III bij de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling niet kan worden uitgesloten dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben.

In categorie 1.1 van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is als activiteit aangewezen de wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg, in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg van een tracélengte van 5 kilometer of meer.

In categorie 11.2 van onderdeel D van de bijlage van het Besluit m.e.r. is als activiteit aangewezen de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen, in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

6.4. Anders dan de stichting betoogt voorziet het plan niet in de bouw van nieuwe woningen, zodat in zoverre geen sprake is van een activiteit als opgenomen in categorie 11.2 van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r.

Daarnaast kunnen de wegen in het plangebied niet worden aangemerkt als autoweg of autosnelweg als bedoeld in categorie 1.1 van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r., zodat in zoverre evenmin sprake is van een activiteit als opgenomen in de bijlage bij het Besluit m.e.r.

Voor zover de stichting wijst op de mogelijkheid die het plan biedt om het winkelcentrum Parijsch uit te breiden, volgt uit artikel 5, lid 5.1, aanhef en onder e, van de planregels dat het winkelcentrum kan worden uitgebreid tot een maximum oppervlak van 3.800 m². In zoverre wordt derhalve niet voldaan aan de drempelwaarde als genoemd in categorie 11.2 van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r.

Gelet op het voorgaande heeft de raad zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het plan niet m.e.r.-plichtig is, zodat evenmin in dat kader alternatieven in beschouwing hoefden te worden genomen.

Voorts heeft de stichting geen feiten of omstandigheden aangevoerd op grond waarvan, ondanks het feit dat niet wordt voldaan aan de drempelwaarde, niet uitgesloten is dat de ontwikkelingen die met het plan mogelijk kunnen worden gemaakt, op grond van de selectiecriteria als bedoeld in bijlage III bij de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling, belangrijke nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu. De Afdeling ziet geen grond voor het oordeel dat de raad zich niet op het standpunt heeft kunnen stellen dat gelet op artikel 2, vijfde lid, aanhef en onder b, van het Besluit m.e.r. geen aanleiding bestond om toch een m.e.r.-beoordeling te maken. Het betoog faalt.

Overeenkomst

7. De stichting betoogt dat het verwijderen van de blocker op de Pijsseseweg en daarmee het openstellen van de weg voor gemotoriseerd verkeer, in strijd is met de in 1995 door het college van burgemeester en wethouders met de stichting gesloten overeenkomst over het afsluiten van een aantal wegen.

7.1. Ten aanzien van dit betoog overweegt de Afdeling dat een overeenkomst als de onderhavige niet kan leiden tot een verplichting van de raad om bestemmingen aan gronden toe te kennen die de raad niet in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening acht. Het aanvaarden van gebondenheid van de raad aan de overeenkomst zou zich niet verdragen met de door de wetgever in artikel 3.1 van de Wro aan de raad toegekende bevoegdheid om, in het belang van een goede ruimtelijke ordening, bestemmingsplannen vast te stellen na het volgen van de daartoe in deze wet dwingend voorgeschreven en met waarborgen omklede procedure. Dat tussen de stichting en de gemeente in 1995 een overeenkomst is gesloten, is wel een omstandigheid die de raad bij de vaststelling van het plan in zijn overwegingen dient te betrekken.

De raad heeft zich op het standpunt gesteld dat het bestaan van de overeenkomst weliswaar in beschouwing is genomen maar dat aan de overeenkomst geen doorslaggevende betekenis is toegekend aangezien de feitelijke situatie sinds het sluiten van de overeenkomst is gewijzigd. De stichting heeft niet aannemelijk gemaakt dat de raad zich, mede gelet op het tijdsverloop sinds het sluiten van de overeenkomst, niet in redelijkheid op dit standpunt heeft kunnen stellen. Voorts wordt in aanmerking genomen dat de overeenkomst gesloten is in het kader van een procedure omtrent de verlening van een aantal bouwvergunningen en niet in het kader van de vaststelling van dit plan. Gelet op het voorgaande heeft de raad zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat geen doorslaggevend gewicht aan de overeenkomst hoefde te worden toegekend. Het betoog faalt.

Financiële uitvoerbaarheid

8. De stichting en [appellante sub 2] en anderen voeren aan dat het plan niet financieel uitvoerbaar is. Zij betogen dat ten onrechte niet is onderzocht welke kosten de realisatie van het openstellen van de oostwest-verbinding voor gemotoriseerd verkeer met zich brengt. Volgens de stichting en [appellante sub 2] en anderen is een uitvoering volgens het uitgangspunt 'Duurzaam Veilig', zoals de raad hanteert, binnen het vastgestelde budget niet mogelijk.

8.1. De raad stelt zich op het standpunt dat het plan financieel uitvoerbaar is. De raad verwacht dat de realisatie van de oostwest-verbinding voor gemotoriseerd verkeer door het openstellen van de dwarsverbindingen binnen het beschikbaar gestelde budget van 700.000 euro mogelijk is. Indien dat bedrag niet voldoende blijkt te zijn, zal opnieuw over het budget besloten moeten worden, aldus de raad.

8.2. De raad heeft voor de uitvoering van de in het plan mogelijk gemaakte oostwest-verbinding voor gemotoriseerd verkeer door het openstellen van de dwarsverbindingen bij besluit van 10 november 2011 een bedrag van 700.000 euro gereserveerd. In dit besluit is vermeld dat dit bedrag de mogelijkheid biedt voor een sobere, doelmatige, maar mogelijk niet voldoende oplossing voor het vraagstuk. Voorts heeft de raad erkend dat een uitvoering volgens het door hem gehanteerde uitgangspunt 'Duurzaam Veilig'

niet binnen dit budget mogelijk is. Dit volgt eveneens uit het rapport "Onderzoek bereikbaarheid voorzieningen gemeente Culemborg" van Grontmij Nederland B.V. van 28 november 2007, waarin een inschatting van de kosten voor de aanleg van maatregelen die benodigd zijn voor een uitvoering van het plan overeenkomstig het uitgangspunt 'Duurzaam Veilig', is opgenomen. Weliswaar heeft de raad de verwachting uitgesproken dat het plan binnen de planperiode bekostigd zal kunnen worden, maar noch uit de stukken noch uit het verhandelde ter zitting is een nadere onderbouwing van deze verwachting gebleken. Gelet op het voorgaande is de Afdeling van oordeel dat de raad onvoldoende heeft gemotiveerd op grond waarvan hij zich op het standpunt heeft gesteld dat het plan in zoverre financieel uitvoerbaar is, zodat het plan in zoverre in strijd met artikel 3:46 van de Awb is vastgesteld. Het betoog slaagt.

Verkeersintensiteit en verkeersveiligheid

9. De stichting betoogt dat de raad ten onrechte het rapport "Verkeerseffecten openstellen dwarsverbindingen Culemborg" van 27 juli 2012 van Goudappel Coffeng (hierna: het verkeersonderzoek) aan het plan ten grondslag heeft gelegd. Zij betoogt dat uit het rapport niet blijkt welke invoergegevens zijn gehanteerd. Voorts voert de stichting aan dat het verkeer als gevolg van de uitbreiding van het winkelcentrum Parijsch en het verkeer als gevolg van de voorziene woningbouw in de wijk Parijsch-Zuid niet in het verkeersonderzoek zijn meegenomen, zodat de verkeersintensiteit is onderschat.

De stichting, [appellante sub 2] en anderen en de Fietzersbond betogen dat de raad zich ten onrechte op het standpunt heeft gesteld dat de verkeersveiligheid van de wegen verzekerd is aangezien de verkeersintensiteit niet meer dan 6.000 motorvoertuigen per etmaal zal bedragen. Volgens hen had de raad bij de beoordeling van de verkeersveiligheid tevens de inrichting van de wegen en de omgeving dienen te betrekken. Zij betogen in dit verband dat de stedenbouwkundige opzet van de wijken Parijsch-Noord en Goilberdingen niet geschikt is om een toename van gemotoriseerd verkeer te verwerken. Voorts wijzen de stichting en de Fietzersbond erop dat in het plangebied drie scholen gevestigd zijn, waarbij de veiligheid door de met het plan mogelijk gemaakte oostwest-verbinding voor gemotoriseerd verkeer niet langer aan de daarvoor geldende vereisten zal voldoen. Bovendien wordt er bij de Oranje Nassauschool op de rijbaan in de bestaande situatie haaks geparkeerd. Volgens de Fietzersbond voldoet het plan voorts niet aan het uitgangspunt 'Duurzaam Veilig' waaraan de raad zich heeft verbonden.

De stichting, [appellante sub 2] en anderen, en de Fietzersbond betogen verder dat de raad bij de vaststelling van het plan ten onrechte geen rekening heeft gehouden met het belang van langzaam verkeer en in het bijzonder van fietsers en schoolgaande kinderen. Dit aspect is volgens hen ten onrechte niet onderzocht. Daartoe voeren zij aan dat de functie van de Prijsseweg als hoofdroute voor langzaam verkeer komt te vervallen door de toename van gemotoriseerd verkeer. Dit is volgens de stichting en de Fietzersbond in strijd met het beleidsuitgangspunt van de raad om fietsgebruik in Culemborg te stimuleren. Om de functie van de Prijsseweg als hoofdroute voor langzaam verkeer te waarborgen had volgens de stichting tussen het parkeerterrein en de Roosje Voslaan een ontsluitingsweg voor gemotoriseerd verkeer mogelijk moeten worden gemaakt.

9.1. De raad stelt zich op het standpunt dat de toename van verkeer op de wegen in het plangebied binnen de bandbreedte valt zoals acceptabel wordt geacht door het CROW op erftoegangswegen, zodat geen negatieve gevolgen voor de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid te verwachten zijn. Voorts stelt de raad dat het openstellen van de dwarsverbindingen plaatsvindt binnen de kaders van 'Duurzaam Veilig' en de richtlijnen van het CROW.

9.2. Aan de vaststelling van het plan heeft de raad het verkeersonderzoek ten grondslag gelegd, waarin een vergelijking van de autonome situatie met de situatie na het openstellen van de dwarsverbindingen is gemaakt. Volgens het verkeersonderzoek kan

een weg met een verkeersintensiteit van 4.000 tot 6.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal nog als een erftoegangsweg worden aangemerkt.

In het onderzoek is vermeld dat het openstellen van de dwarsverbindingen op de Eemweg/Kerkuilweg en de Papiermolenweg/Hermelijnsingel voor gemotoriseerd verkeer geen grote toename van het verkeer in absolute zin op de omliggende wegen tot gevolg zal hebben. Procentueel neemt het verkeer wel aanzienlijk toe. Voorts is in het verkeersonderzoek vermeld dat het aantal motorvoertuigen op de Pijssseweg en de Jan van Riebeeckstraat als gevolg van het opheffen van de blocker op de Pijssseweg, waardoor een doorgaande route voor gemotoriseerd verkeer ontstaat, zal toenemen.

De Pijssseweg is een hoofdroute voor langzaam verkeer. Op grond hiervan is deze weg volgens de raad te karakteriseren als een erftoegangsweg. Volgens de raad blijven de verkeersintensiteiten na realisatie van het plan onder de 4.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal die volgens het CROW acceptabel worden geacht in een dergelijke 30 km/u zone en zijn daarmee geen negatieve gevolgen voor de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid te verwachten. De functie van de Pijssseweg als hoofdroute voor langzaam verkeer is hierdoor volgens de raad gewaarborgd. Vast staat dat aan de Pijssseweg onder meer maatschappelijke voorzieningen als een school, een kinderdagverblijf en een winkelcentrum zijn gevestigd. Ook aan de Papiermolenweg is een school gevestigd.

9.3. In het verkeersonderzoek is beschreven op welke wijze de verkeersintensiteiten zijn berekend. In het onderzoek is hierbij gebruik gemaakt van het verkeersmodel regio Rivierenland. De stichting heeft het gebruik van het verkeersmodel niet betwist. Voor zover zij heeft betoogd dat de raad ten onrechte is uitgegaan van een jaarlijkse groei van 0,5%, heeft de raad ter zitting toegelicht dat dit percentage de jaarlijkse autonome groei betreft. In het verkeersonderzoek is evenwel ten onrechte geen rekening gehouden met de toename van het verkeer als gevolg van de in het plan mogelijk gemaakte uitbreiding van het winkelcentrum Parijsch. Voorts heeft de raad de toename van het verkeer als gevolg van de met het bestemmingsplan "Parijsch-Zuid" mogelijk gemaakte woningen niet bij de vaststelling van het plan betrokken, terwijl dat plan ten tijde van de vaststelling van dit plan reeds als ontwerpplan ter inzage was gelegd, zodat het een concreet voornemen betrof om ten zuiden van de wijk Parijsch 1000 nieuwe woningen mogelijk te maken. Volgens de raad blijven de verkeersintensiteiten na realisatie van het plan onder de 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal die volgens het CROW acceptabel worden geacht in een dergelijke 30 km/u zone en zijn daarmee geen negatieve gevolgen voor de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid te verwachten. Gelet op het voorgaande is de raad echter bij de beoordeling van de afwikkeling van het verkeer en de hiermee samenhangende verkeersveiligheid uitgegaan van een te lage inschatting van het aantal voertuigbewegingen.

Voorts is niet gebleken dat de raad bij de beoordeling van de verkeersveiligheid tevens de inrichting van de wegen, de functie van de Pijssseweg als hoofdroute voor langzaam verkeer en de rond de wegen gevestigde scholen en kinderdagverblijf heeft betrokken. Ter zitting heeft de raad in dit kader te kennen gegeven dat de uiteindelijke invulling van de wegen en de te nemen maatregelen in het kader van de te nemen verkeersbesluiten zal worden onderzocht. Een onderzoek naar de verkeersveiligheid dient evenwel in het kader van een goede ruimtelijke ordening plaats te vinden en kan niet worden doorgeschoven naar de besluitvorming ter zake van verkeersbesluiten die nog moeten worden genomen. Nu het onderzoek niet op de juiste uitgangspunten is gebaseerd en de raad niet alle relevante belangen en omstandigheden in zijn afweging heeft betrokken, heeft de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat als gevolg van het plan geen negatieve effecten voor de verkeersveiligheid te verwachten zijn. Het betoog slaagt.

Geluidhinder

10. De stichting en [appellante sub 2] en anderen betogen dat het openstellen van de dwarsverbindingen voor gemotoriseerd verkeer zal leiden tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat voor de bewoners van de wijken. Volgens hen leidt het plan tot onaanvaardbare geluidhinder. De stichting betoogt hiertoe dat de raad ten onrechte het rapport "Milieueffecten openstellen dwarsverbindingen Culemborg" van Goudappel Coffeng van 19 oktober 2012 (hierna: het milieuonderzoek) en het rapport "Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï Bestemmingsplan Culemborg West Openstellen dwarsverbindingen" van Regio Rivierenland van 20 november 2012 (hierna: het akoestisch onderzoek) aan het plan ten grondslag heeft gelegd. De stichting betoogt dat in deze onderzoeken van een te lage verkeersintensiteit is uitgegaan. Volgens de stichting is ten onrechte in het milieuonderzoek niet het hele plangebied onderzocht, is niet de feitelijke rijsnelheid gehanteerd en verder is geen rekening gehouden met drempels in het plangebied. Voorts betoogt de stichting dat in het akoestisch onderzoek ten onrechte een aftrek van 5 dB is gehanteerd. De stichting en [appellante sub 2] en anderen wijzen verder op het 'Milieuperspectief 2010-2014' van de gemeente Culemborg waarin is vermeld dat voor Culemborg West wordt gestreefd naar een geluidniveau lager dan 50 dB(A). Met het plan wordt volgens hen niet aan dit uitgangspunt voldaan.

10.1. De raad stelt zich onder verwijzing naar het milieu- en het akoestisch onderzoek op het standpunt dat het woon- en leefklimaat niet onaanvaardbaar wordt aangetast. Nu de geluidbelasting op geen enkele locatie boven de maximale grenswaarde van 63 dB komt, acht de raad de toename van geluid op de gevels aanvaardbaar. De raad gaat er hierbij vanuit dat overal kan worden voldaan aan de binnenwaarde van 33 dB. In het kader van het verkeersbesluit zal dit volgens de raad, indien nodig, nader worden onderzocht.

10.2. Ingevolge artikel 76, eerste lid, in samenhang met artikel 82, eerste lid, van de Wet geluidhinder (hierna: Wgh) wordt bij de vaststelling van een bestemmingsplan, dat betrekking heeft op gronden, behorende tot een zone als bedoeld in artikel 74, 48 dB als de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting, vanwege de weg, van de gevel van woningen in acht genomen.

Ingevolge artikel 74, eerste lid, bevindt zich langs een weg een zone met een nader in dat artikellid aangeduide breedte.

In artikel 74, tweede lid, onder b, is bepaald dat het eerste lid niet van toepassing is voor wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/u geldt.

Ingevolge artikel 110g stelt de minister van Infrastructuur en Milieu regels op grond waarvan telkens voor een bepaalde periode, al naar gelang de geluidproductie van motorvoertuigen in de betrokken periode hoger ligt dan voor de toekomst redelijkerwijs is te verwachten, bij de berekening en meting van de geluidbelasting van de gevel van woningen of van andere geluidgevoelige gebouwen of aan de grens van geluidgevoelige terreinen op het resultaat een door hem bepaalde aftrek van niet meer dan 5 dB wordt toegepast.

10.3. Nu ingevolge artikel 74, tweede lid, van de Wgh geen geluidzone geldt voor wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/u geldt, zoals de wegen in het plangebied, heeft de raad zich terecht op het standpunt gesteld dat uit de Wgh in zoverre geen verplichtingen voortvloeien. Dit neemt echter niet weg dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening moet worden vastgesteld of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Om vast te stellen of daarvan sprake is en met het oog op een zorgvuldige belangenafweging, is in opdracht van de raad onderzoek gedaan naar de geluidbelasting als gevolg van het plan. Dit onderzoek is opgenomen in het milieuonderzoek en het akoestisch onderzoek. Het akoestisch onderzoek is een uitwerking van het milieuonderzoek, nu daarin de geluidbelasting op woningniveau is beoordeeld. Anders dan de stichting betoogt, heeft de raad hiermee de geluidbelasting voor het gehele plangebied onderzocht. In het akoestisch onderzoek wordt geconcludeerd dat bij 253 woningen en twee scholen de geluidbelasting met 2 dB of meer toeneemt en dat bij één school en 99 woningen tevens de voorkeursgrenswaarde

van 48 dB wordt overschreden. Volgens het onderzoek wordt de maximale grenswaarde van 63 dB nergens overschreden.

10.4. Voor zover de stichting betoogt dat de maximumsnelheid van 30 km/u veelal niet wordt nageleefd en hierdoor de geluidbelasting is onderschat, overweegt de Afdeling dat dit ziet op handhaving van ter plaatse geldende verkeersregels. Dat aspect kan in deze procedure niet aan de orde komen.

In het milieuonderzoek is vermeld dat de in het verkeersonderzoek opgenomen verkeersprognoses de basis vormen voor de berekening van de geluidbelasting als gevolg van de toename van het verkeer door de met het plan mogelijk gemaakte oostwest-verbinding voor gemotoriseerd verkeer door het openstellen van de dwarsverbindingen. Gelet op hetgeen is overwogen in 9.3 is daardoor de berekening van de geluidbelasting op een onjuiste verkeersintensiteit gebaseerd.

Voorts is in het akoestisch onderzoek vermeld dat het toetsingskader zoals opgenomen in de Wgh, inclusief de aftrek van 5 dB als bedoeld in artikel 110g van de Wgh, voor wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u is gehanteerd. De Afdeling stelt vast dat niet is uitgesloten dat deze aftrek in de praktijk niet volledig kan worden toegepast bij snelheden van 30 km/u of minder, omdat de geluidemissie bij deze snelheden meer wordt veroorzaakt door het motorgeluid en minder door het bandengeluid. De raad heeft niet toereikend gemotiveerd waarom in dit specifieke geval een aftrek van 5 dB mocht worden toegepast. Het betoog dat het akoestisch onderzoek in zoverre eveneens een omissie bevat, slaagt.

Nu het akoestisch onderzoek niet zorgvuldig is vastgesteld, had de raad dit onderzoek dan ook niet aan de vaststelling van het plan ten grondslag mogen leggen. De raad heeft zich gelet op het voorgaande niet in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het plan niet tot onaanvaardbare geluidoverlast zal leiden. Het betoog slaagt.

Belangenafweging

11. De stichting, [appellante sub 2] en anderen en de Fietzersbond betogen dat een ondeugdelijke belangenafweging heeft plaatsgevonden tussen enerzijds het belang van het openstellen van de dwarsverbindingen en anderzijds het belang van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor de bewoners en de verkeersveiligheid van de bewoners en gebruikers van voorzieningen in de wijken Parijsch-Noord en Goilberdingen. Volgens hen heeft de raad onvoldoende gemotiveerd welk belang met de vaststelling van het plan is gediend.

11.1. De raad stelt dat de dwarsverbindingen worden opengesteld om de verkeersbelasting in diverse straten te verminderen en ten behoeve van een betere bereikbaarheid voor hulpdiensten. Daarnaast leidt de realisatie van een oostwest-verbinding voor gemotoriseerd verkeer volgens de raad tot een betere bereikbaarheid van de parkeergelegenheden van het winkelcentrum Parijsch en het centrum van Culemborg. Voorts worden hiermee de sociale contacten tussen de wijken Parijsch-Noord en Goilberdingen bevorderd, aldus de raad. Volgens de raad zijn ten aanzien van de bereikbaarheid binnen de gemeente in het rapport "Onderzoek bereikbaarheid voorzieningen gemeente Culemborg" van Grontmij van 28 november 2007, verschillende scenario's in beeld gebracht en heeft de raad naar aanleiding van het onderzoek het nut en de noodzaak van het openstellen van de dwarsverbindingen afgewogen.

11.2. Zoals overwogen in overweging 9.3 heeft de raad zich bij de vaststelling van het plan niet op het verkeersonderzoek mogen baseren nu dit onderzoek op onjuiste uitgangspunten is gebaseerd. De raad heeft zich dan ook niet in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat als gevolg van het plan geen onaanvaardbare effecten op de verkeersveiligheid te verwachten zijn en dat het plan niet tot onaanvaardbare geluidoverlast zal leiden voor de bewoners van de wijken Parijsch-Noord en Goilberdingen. Nu niet vaststaat welke gevolgen het plan zal hebben voor de verkeersveiligheid en het woon- en leefklimaat in de genoemde wijken kan niet worden

geoordeeld dat de raad in redelijkheid een groter gewicht heeft kunnen toekennen aan het belang gediend met het openstellen van de dwarsverbindingen dan aan de belangen van de bewoners en gebruikers van voorzieningen in de wijken Parijsch-Noord en Goilberdingen. Het betoog slaagt.

12. Gelet op hetgeen is overwogen in 8.2, 9.3, 10.4 en 11.2 dient het bestreden besluit, voor zover dat ziet op de vaststelling van de plandelen met de bestemming "Groen - 2 - gemengd", betreffende de gronden ter plaatse van de Eemweg/Kerkuilweg en de Hermelijnsingel/Papiermolenweg, en het plandeel met de bestemming "Verkeer - Verblijfsgebied", betreffende gronden ter plaatse van de Prijsseweg, voor zover in het bestemmingsplan "Parijsch" aan deze gronden de aanduiding "pad" was toegekend, te worden vernietigd.

Aanduiding "horeca"

13. Het beroep van de stichting is daarnaast gericht tegen de aanduiding "horeca" zoals toegekend aan het plandeel met de bestemming "Maatschappelijk" betreffende het perceel Prijsseweg 1. De stichting betoogt dat de toekenning van deze aanduiding in strijd is met het "Integraal horecabeleid 2010" van de gemeente Culemborg (hierna: het gemeentelijk horecabeleid). Voorts vreest de stichting voor een toename van gemotoriseerd verkeer en parkeeroverlast op de Prijsseweg, waardoor de veiligheid van het langzame verkeer in het geding komt.

13.1. De raad stelt zich op het standpunt dat de aan het perceel Prijsseweg 1 toegekende aanduiding "horeca" niet in strijd is met het gemeentelijke horecabeleid, aangezien slechts zeer beperkte horecavoorzieningen zijn toegestaan. Voorts stelt de raad dat de vestiging van horeca op dit perceel niet zal leiden tot een onaanvaardbare toename van verkeer op de Prijsseweg en dat voorts op het perceel voldoende parkeermogelijkheden aanwezig zijn.

13.2. In de verbeelding is weergegeven dat aan de gronden betreffende het perceel Prijsseweg 1 de bestemming "Maatschappelijk" en de aanduiding "horeca" zijn toegekend.

13.3. Ingevolge artikel 1, onder aj, van de planregels wordt in deze regels verstaan onder 'horecabedrijf': een bedrijf of instelling waar bedrijfsmatig dranken en/of etenswaren voor gebruik ter plaatse worden verstrekt, waarbij in dit plan onderscheid is gemaakt in de volgende categorieën: [...]categorie IV: spijsverstrekkers: horecabedrijven waar in hoofdzaak bedrijfsmatig kleinere etenswaren worden verstrekt en waar naast de etenswaren in hoofdzaak alcoholvrije drank wordt verstrekt. Bedrijven die onder deze categorie vallen zijn: broodjeszaken, automatieken, lunchrooms, ijssalons, crêperies, patisserieën, croissanteries, traiteurs, pannenkoekenhuizen, shoarmazaken, cafetaria's en konditoreien. [...].

Ingevolge artikel 12, lid 12.1, zijn de voor "Maatschappelijk" aangewezen gronden bestemd voor:

[...]

c. een horecabedrijf van horeca categorie IV, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "horeca";

[...]

i. voorzieningen voor verkeer en verblijf;

[...]

k. groenvoorzieningen en verhardingen.

13.4. In het gemeentelijk horecabeleid is vermeld dat uitbreiding van het horeca-aanbod vooral dient plaats te vinden in het centrum van Culemborg. Elders in Culemborg moet

de vestiging van nieuwe aanbieders niet worden gestimuleerd, tenzij sprake is van een aanvulling op de bestaande horecastructuur. Voorts is in het beleid vermeld dat met name de vestiging van overlast veroorzakende horeca zoals discotheken en cafés buiten het centrum dient te worden voorkomen.

13.5. De raad heeft zich terecht op het standpunt gesteld dat het gemeentelijke horecabeleid de vestiging van een horecabedrijf van categorie IV buiten het centrum niet uitsluit. In artikel 1, onder aj, van de planregels is bepaald dat onder de aanduiding 'horeca categorie IV' horecabedrijven vallen waar in hoofdzaak bedrijfsmatig kleinere etenswaren worden verstrekt en waar naast de etenswaren in hoofdzaak alcoholvrije drank wordt verstrekt. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de stichting niet aannemelijk gemaakt dat de aanduiding "horeca" op voornoemde plaats in strijd is met het horecabeleid.

Voorts ziet de Afdeling in hetgeen de stichting heeft aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de aanduiding "horeca" niet tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat van omwonenden zal leiden dan wel onaanvaardbare verkeers- en parkeeroverlast tot gevolg zal hebben. Daarbij wordt in overweging genomen dat blijkens de planregels de toegestane vormen van horeca beperkt zijn tot spijsverstrekkers en voorts dat blijkens de verbeelding de bebouwing die het plan ter plaatse toestaat beperkt van omvang is. Voorts heeft de raad gesteld dat op de gronden aan de Prijsseweg 1 voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen worden gerealiseerd. De Afdeling ziet gelet op de omvang van het perceel geen aanleiding om aan de juistheid hiervan te twijfelen. Het betoog faalt.

13.6. Het beroep van de stichting is in zoverre ongegrond.

Uitbreiding winkelcentrum Parijsch

14. De stichting heeft voorts bezwaar tegen de vaststelling van het plan voor zover het betreft het plandeel met de bestemming "Centrum - 1", betreffende het winkelcentrum Parijsch. Zij betoogt dat hiermee ten onrechte een uitbreiding van de verkoopoppervlakte van 2.500 m² naar maximaal 3.800 m² mogelijk is gemaakt. De uitbreiding van het winkelcentrum leidt volgens de stichting tot verkeersoverlast, nu de door het plan veroorzaakte verkeersbewegingen niet binnen de capaciteit van de bestaande wegenstructuur kunnen worden afgewikkeld. Daarbij wijst zij er op dat de uitbreiding van het winkelcentrum niet is beoordeeld in het verkeersonderzoek. Daarnaast betoogt de stichting dat het rapport "Uitbreidingsmogelijkheden winkelcentrum Parijsch" niet aan de vaststelling van het plan ten grondslag is gelegd.

14.1. De raad stelt zich op het standpunt dat binnen de gemeente Culemborg ruimte bestaat om de verkoopvloeroppervlakte te vergroten.

Daarnaast zal de uitbreiding volgens de raad niet leiden tot onaanvaardbare verkeersoverlast. De raad stelt dat de hoofdwegenstructuur geschikt is om de toename van het verkeer als gevolg van de uitbreiding van het winkelcentrum, welke toename volgens de raad beperkt zal zijn, te verwerken.

14.2. In de verbeelding is weergegeven dat aan de gronden betreffende het winkelcentrum Parijsch de bestemming "Centrum - 1" is toegekend.

Ingevolge artikel 5, lid 5.1, aanhef en onder e, van de planregels zijn de voor "Centrum - 1" aangewezen gronden bestemd voor detailhandel tot een maximaal oppervlak van 3.800 m².

14.3. Ten aanzien van de uitbreiding van het winkelcentrum heeft de raad onderzoek verricht naar de distributieplanologische ruimte binnen de gemeente. Dit onderzoek is opgenomen in het rapport "Uitbreidingsmogelijkheden winkelcentrum Parijsch" van NSI van 15 april 2009. Uit de zienswijzennota volgt dat dit onderzoek aan de vaststelling van het plan ten grondslag is gelegd. In het onderzoek is geconcludeerd dat binnen de

gemeente Culemborg marktruimte bestaat voor de uitbreiding van het winkelcentrum. De stichting heeft deze conclusie niet gemotiveerd betwist. Voorts is niet anderszins gebleken dat het onderzoek dusdanige gebreken dan wel leemten in kennis vertoont dat aan de juistheid ervan getwijfeld dient te worden. Gelet hierop heeft de raad zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat behoefte bestaat aan een uitbreiding van het winkelcentrum. Het betoog faalt.

14.4. Voor zover de raad zich op het standpunt heeft gesteld dat de bestaande infrastructuur berekend is op de uitbreiding van het winkelcentrum wordt overwogen dat uit de stukken, waaronder het verkeersrapport, niet blijkt dat de verkeerseffecten als gevolg van de uitbreiding van het winkelcentrum op de desbetreffende wegen zijn onderzocht. Nu niet is gebleken wat de verwachte verkeersintensiteit door uitbreiding van het winkelcentrum op de wegen rondom dit gebied, waaronder de Pijssseweg, zal zijn, en de raad voorts zijn stelling dat de verkeersintensiteit als gevolg daarvan beperkt zal zijn niet anderszins heeft onderbouwd, heeft de raad niet inzichtelijk gemaakt dat de in het plan voorziene uitbreiding van het winkelcentrum geen nadelige gevolgen zal hebben voor de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van de wijken Parijsch-Noord en Goilberdingen. Het betoog slaagt.

14.5. In hetgeen de stichting heeft aangevoerd ziet de Afdeling aanleiding voor het oordeel dat het bestreden besluit voor zover dat ziet op de vaststelling van het plandeel met de bestemming "Centrum - 1", betreffende het winkelcentrum Parijsch is genomen in strijd met artikel 3:2 van de Awb. Het beroep van de stichting is in zoverre gegrond, zodat het bestreden besluit in zoverre dient te worden vernietigd.

In stand laten rechtsgevolgen

15. De Afdeling ziet aanleiding om te bezien of de rechtsgevolgen van het bestreden besluit, voor zover het betreft het plandeel met de bestemming "Centrum - 1", betreffende het winkelcentrum Parijsch, met toepassing van artikel 8:72, derde lid, aanhef en onder a, van de Awb in stand kunnen worden gelaten en overweegt hiertoe het volgende.

15.1. Bij brief van 12 september 2013 heeft de raad het rapport "Verkeerskundig onderzoek uitbreiding winkelcentrum Parijsch" van Goudappel Coffeng van 12 augustus 2013 (hierna: nader verkeersonderzoek) en het rapport "Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï, uitbreiding winkelcentrum Koopmansgildeplein Parijsch, Culemborg" van de Omgevingsdienst Rivierenland van 9 september 2013 (hierna: akoestisch onderzoek van 9 september 2013) overgelegd.

15.2. De stichting betoogt dat in het nader verkeersonderzoek niet van de juiste uitgangspunten is uitgegaan, zodat ook het nadere verkeersonderzoek en het akoestisch onderzoek van 9 september 2013, waarin de verkeersgegevens zoals berekend in het nadere verkeersonderzoek zijn gebruikt, het standpunt van de raad dat het plan geen onaanvaardbare aantasting van de verkeersveiligheid en de geluidbelasting tot gevolg zal hebben, niet kan dragen. Daartoe voert zij aan dat in het nadere verkeersonderzoek ten onrechte is afgeweken van de door het CROW aanbevolen kengetallen voor de berekening van de verkeersintensiteit. Voorts is in het onderzoek uitgegaan van een onjuist vloeroppervlakte van het winkelcentrum. Ten aanzien van de verkeersveiligheid merkt de stichting op dat de wegen in het plangebied in de bestaande situatie reeds niet voldoen aan het uitgangspunt 'Duurzaam Veilig' en ontbreekt volgens de stichting een budget om de wegen volgens 'Duurzaam Veilig' in te richten. Voorts betoogt de stichting dat in het akoestische onderzoek van 9 september 2013 ten onrechte is uitgegaan van de verkeersintensiteit op een weekday in plaats van de intensiteit op een werkdag.

15.3. In het nader verkeersonderzoek is de verkeerstoename als gevolg van de uitbreiding van het winkelcentrum Parijsch berekend. Volgens het onderzoek leidt de uitbreiding van het winkelcentrum tot een toename van de verkeersintensiteit van 850 tot 1350 motorvoertuigen per etmaal op een werkdag. Bij de berekening van de verkeerstoename zijn de door het CROW aanbevolen kengetallen als uitgangspunt

gehanteerd. In het onderzoek is vermeld dat in dit geval aanleiding bestaat om van de door het CROW aanbevolen kengetallen af te wijken aangezien de verkeersgeneratie deels door de voorziene uitbreiding van bestaande supermarkten in het winkelcentrum zal worden veroorzaakt en deze uitbreiding een beperkte invloed op de verkeersintensiteit zal hebben. De enkele stelling van de stichting dat in het onderzoek ten onrechte op basis van expert judgement van de door het CROW aanbevolen kengetallen wordt afgeweken, acht de Afdeling onvoldoende om aan de juistheid van deze benadering te twijfelen. Voor zover de stichting heeft aangevoerd dat in het onderzoek ten onrechte van een uitbreiding van het winkelcentrum tot 4.728 m² in plaats van 3.800 m², zoals mogelijk gemaakt in het plan, is uitgegaan, heeft de raad ter zitting toegelicht dat in het onderzoek is uitgegaan van de totale uitbreiding van de bebouwing van het winkelcentrum, terwijl de uitbreiding van 3.800 m² ingevolge artikel 5, lid 5.1, aanhef en onder e, van de planregels slechts ziet op de uitbreiding van het oppervlakte voor detailhandel.

15.4. In het nadere verkeersonderzoek is beoordeeld of de toename van het verkeer op de verschillende wegen nadelige effecten zal hebben. In het nadere verkeersonderzoek is vermeld dat in de situatie zonder openstelling van de dwarsverbindingen de grootste toename van het verkeer als gevolg van de uitbreiding van het winkelcentrum op de Zijderupsvlinderlaan wordt verwacht. In het onderzoek wordt geconcludeerd dat deze weg voldoende capaciteit heeft, gelet op de huidige vormgeving en functie, om deze toename van het verkeer af te kunnen wikkelen. De stichting heeft de juistheid van deze stelling niet bestreden. Voorts is in het nadere verkeersonderzoek vermeld dat op de Prijsseweg de verkeersintensiteit met 150 motorvoertuigen per etmaal zal toenemen en op de Jan van Riebeeckstraat met 100 motorvoertuigen per etmaal. De Afdeling ziet geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat deze toename gelet op de geringe omvang daarvan, niet tot een onaanvaardbare aantasting van de verkeersveiligheid op de Prijsseweg en de Jan van Riebeeckstraat zal leiden. Gelet op het nadere verkeersonderzoek heeft de raad thans voldoende onderbouwd dat de toename van het verkeer als gevolg van de uitbreiding van het winkelcentrum niet tot een onaanvaardbare aantasting van de verkeersveiligheid zal leiden.

15.5. In het akoestisch onderzoek van 9 september 2013 is de geluidbelasting als gevolg van de toename van de verkeersintensiteit door de uitbreiding van het winkelcentrum berekend. In het onderzoek is de verkeersintensiteit na de uitbreiding van het winkelcentrum zoals berekend in het nader verkeersonderzoek als uitgangspunt gehanteerd. In het akoestisch onderzoek van 9 september 2013 is vermeld dat bij de berekening van de geluidbelasting overeenkomstig het Reken- en meetvoorschrift 2012, de gemiddelde weekdagintensiteiten zijn gebruikt. Deze stelling is de Afdeling niet onjuist gebleken. In het akoestisch onderzoek van 9 september 2013 is vermeld dat de hoogst berekende toename van de geluidbelasting als gevolg van de uitbreiding van het winkelcentrum 1,2 dB bedraagt. De geluidbelasting blijft in dat geval evenwel onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Voorts is in het onderzoek vermeld dat de uitbreiding van het winkelcentrum bij maximaal 34 woningen, waar in de bestaande situatie wel reeds sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, leidt tot een toename van de geluidbelasting van maximaal 0,7 dB. Door de toepassing van een geluidreducerend wegdektype op de Prijsseweg tussen de Laan van Parijsch en de blocker, op de Zijderupsvlinderlaan tussen de Zijderupsvlinderlaan en de Prijsseweg en op een deel van de Beversingel, kan deze toename volgens het onderzoek echter wordt opgeheven, zodat de geluidbelasting op deze woningen door de uitbreiding van het winkelcentrum, zoals mogelijk gemaakt in het plan, niet nadelig wordt beïnvloed. De stichting heeft de juistheid van de uitkomst van het akoestisch onderzoek van 9 september 2013 op dit punt niet bestreden. Voorts is niet gebleken dat het onderzoek dusdanige gebreken dan wel leemten in kennis vertoont dat niet van het onderzoek kan worden uitgegaan. De raad heeft in de brief van 12 september 2013 toegezegd de in het onderzoek voorgestelde stillere wegdektypen ook feitelijk te zullen toepassen. De raad heeft thans dan ook voldoende onderbouwd dat het plan, voor zover het betreft plandeel

met de bestemming "Centrum - 1", betreffende het winkelcentrum Parijsch, niet tot onaanvaardbare geluidhinder zal leiden.

15.6. Gelet op het vorenstaande ziet de Afdeling aanleiding te bepalen dat de rechtsgevolgen van het vernietigde besluit, voor zover het betreft het plandeel met de bestemming "Centrum - 1", betreffende het winkelcentrum Parijsch, in stand blijven.

Proceskosten

16. De raad dient op na te melden wijze ten aanzien van de stichting, [appellante sub 2] en anderen en de Fietzersbond tot vergoeding van de proceskosten te worden veroordeeld.

Ten aanzien van de door de stichting opgegeven kosten voor door een deskundige gemaakte reiskosten wordt het volgende overwogen. Ingevolge artikel 8:60, vierde lid, van de Awb kan een partij een deskundigen meebrengen naar de zitting mits daarvan uiterlijk een week voor de dag van de zitting aan de bestuursrechter en aan de andere partijen mededeling is gedaan. Nu niet tijdig hiervan mededeling is gedaan, komen de door de stichting bedoelde kosten, niet voor vergoeding aanmerking.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

I. verklaart geheel gegrond de beroepen van [appellante sub 2] en anderen en de vereniging Fietzersbond, en gedeeltelijk gegrond het beroep van de stichting Stichting Leefbaarheid Pijssseweg;

II. vernietigt het besluit van de raad van de gemeente Culemborg van 13 december 2012, kenmerk 1100716/5690, voor zover het betreft;

a. de plandelen met de bestemming "Groen - 2 - gemengd", betreffende de gronden ter plaatse van de Eemweg/Kerkuilweg en de Hermelijnsingel/Papiermolenweg, en het plandeel met de bestemming "Verkeer - Verblijfsgebied", betreffende gronden ter plaatse van de Pijssseweg, voor zover in het bestemmingsplan "Parijsch" aan deze gronden de aanduiding "pad" was toegekend,

b. het plandeel met de bestemming "Centrum - 1", betreffende het winkelcentrum Parijsch,

III. bepaalt dat de rechtsgevolgen van dat besluit in stand blijven voor zover genoemd onder IIb;

IV. verklaart het beroep van de stichting Stichting Leefbaarheid Pijssseweg voor het overige ongegrond;

V. draagt de raad van de gemeente Culemborg op om binnen vier weken na verzending van deze uitspraak ervoor zorg te dragen dat de hiervoor vermelde onderdelen IIa worden verwerkt in het elektronisch vastgestelde plan dat te raadplegen is op de landelijke voorziening, www.ruimtelijkeplannen.nl;

VI. veroordeelt de raad van de gemeente Culemborg tot vergoeding van bij de stichting Stichting Leefbaarheid Pijssseweg in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 30,68 (zegge: dertig euro en achtenzestig cent);

veroordeelt de raad van de gemeente Culemborg tot vergoeding van bij [appellante sub 2] en anderen in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 308,80 (zegge: driehonderdenacht euro en tachtig cent), met dien verstande dat betaling aan een van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de ander;

veroordeelt de raad van de gemeente Culemborg tot vergoeding van bij de vereniging Fietzersbond in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 30,68 (zegge: dertig euro en achtenzestig cent);

VII. gelast dat de raad van de gemeente Culemborg aan appellanten het door hen voor de behandeling van de beroepen betaalde griffierecht ten bedrage van € 318,00 (zegge: driehonderdachttien euro) voor de stichting Stichting Leefbaarheid Prijsseweg, € 160,00 (zegge: honderdzestig euro) voor [appellante sub 2] en anderen, met dien verstande dat betaling aan een van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de ander, en € 318,00 (zegge: driehonderdachttien euro) voor de vereniging Fietzersbond vergoedt.

Aldus vastgesteld door mr. J.A. Hagen, voorzitter, en mr. E. Helder en mr. R.J.J.M. Pans, leden, in tegenwoordigheid van mr. L.A. van Heusden, ambtenaar van staat.

w.g. Hagen w.g. Van Heusden
voorzitter ambtenaar van staat

Uitgesproken in het openbaar op 6 november 2013

674.

Raadsvoorstel

Culemborg

Agendapunt

ga

STELLER M. Bonouvrié

VERANTWOORDELIJK WETHOUDER W.J. Stegeman

DATUM RAADSVERGADERING 13 december 2012

ONDERWERP Vaststelling bestemmingsplan Culemborg West

NAAM PROGRAMMA VOLGENS PROGRAMMABEGROTING Wonen

BELEIDSPRODUCT/
GEMEENTELIJKE TAAK Ruimtelijke Ordening

REGISTRATIENUMMER 1100716/ 5690

VOORGENOMEN BESLUIT	1. neemt kennis van de uitkomsten van de onderzoeken inzake de verwachte verkeerstoename en -afname als gevolg van de realisering van de verbindingen tussen Parijsch en Goilberdingen en de verwachte maximale geluidsniveaus ter plaatse van de bestaande woningen; 2. besluit tot nadere uitwerking van de verkeersmaatregelen ten behoeve van het project verbindingen; daarbij wordt rekening gehouden dat de maximale toename van verkeersintensiteiten blijft binnen het maximale toegestane aantal van 6.000 motorvoertuigen per etmaal, de bandbreedte wat volgens CROW acceptabel wordt geacht voor erfontsluitingswegen; 3. concludeert dat onder meer op basis van de berekende geluid- en verkeersbelasting er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in het kader van goede ruimtelijke ordening; 4. besluit de bestemming Groen-2 te wijzigen in Groen-2-gemengd en dit te verwerken in de bestemmingsplanregels, -toelichting en verbeelding; 5. stelt de Nota van zienswijze, inclusief de ambtshalve wijzigingen vast; 6. verklaart de ingediende zienswijzen met betrekking tot de verbindingen ongegrond en de overige zienswijzen gedeeltelijk gegrond en ongegrond; 7. stelt het bestemmingsplan Culemborg West met plannummer NL.IMRO.0216.BPCulemborgWest-ON01 gewijzigd vast; 8. stelt geen exploitatieplan vast zoals bedoeld in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening; 9. Gedeputeerde Staten van Gelderland en Inspectie I en M toestemming te vragen om tot vervroegde publicatie van het vaststellingsbesluit over te gaan.
KORTE SAMENVATTING VOORSTEL	De vaststelling van het bestemmingsplan Culemborg West betreft de actualisering van verschillende bestemmingsplannen die betrekking hebben op de woongebieden aan de westzijde van Culemborg. Tegen het ontwerpbestemmingsplan zijn 243 zienswijzen ingediend. Deze hebben vooral betrekking op de planologische regeling van de openstelling van de verbindingen tussen de wijken Goilberdingen en Parijsch. In het ontwerpbestemmingsplan zijn de regels afgestemd op de bestaande

	situatie van de reeds gebouwde woningen en overige gebouwen. Voorgesteld wordt het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen.
--	--

1. AANLEIDING

Voor de woongebieden Parijsch Noord, Goilberdingen en Achter de Poort is in het kader van de actualisering bestemmingsplannen een nieuw bestemmingsplan opgesteld. De bestaande bestemmingsplannen voor deze gebieden zijn ouder dan 10 jaar en moeten daarom worden herzien.

Verder is in het ontwerpbestemmingsplan uitvoering gegeven aan het raadsbesluit van 27 maart 2008 met betrekking tot het openstellen van de verbindingen tussen Goilberdingen en Parijsch:

- Verbinding Eemweg/Kerkuilweg;
- Verbinding Papiermolenweg/Hermelijnsingel;
- Verbinding Prijsseweg ter hoogte van de blocker.

Daartoe is in het ontwerpbestemmingsplan een regeling opgenomen om ter plaatse van de verbindingen Eemweg-Kerkuilweg en Papiermolenweg-Hermelijnsingel een autoverbinding mogelijk te maken.

2. WETTELIJK OF
BELEIDSKADER
WAT IS HET
VASTGESTELDE
BESTAANDE BELEID EN
WAAR KAN IK DAT
LEZEN?
- RAADSVOORSTEL, JAAR
 - BELEIDSNOTA, JAAR, PAG.
 - BEGROTING, JAAR, PAG.

Artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening

3. GEDACHTEGANG

Het bestemmingsplan is conserverend van karakter. Het vaststellen van een exploitatieplan voor de gronden die in het plangebied zijn gelegen is daarom niet noodzakelijk.

In het ontwerpbestemmingsplan is de planologische mogelijkheid opgenomen om de verbindingen tussen Parijsch-Noord en Goilberdingen juridisch mogelijk te maken. Het opnemen van deze regeling heeft geleid tot het indienen van veel zienswijzen.

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen zijn aanvullende onderzoeken uitgevoerd naar de verkeersstromen en -intensiteiten en milieuaspecten.

Goudappel Coffeng heeft een onderzoek uitgevoerd naar de verkeersstromen en -intensiteiten en milieueffecten. Door Regio Rivierenland is vervolgens op basis van deze verkeersintensiteiten een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï opgesteld. Op basis van dit rapport blijkt dat de maximale grenswaarde van 63 dB niet wordt overschreden.

De wegen waar de verbindingen worden opengesteld zijn 30km-wegen. Deze wegen kennen geen wettelijke geluidzone. Desondanks dient de gemeente zich er van te vergewissen of er na openstelling van de verbindingen nog steeds sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Het begrip "goede ruimtelijke ordening" vraagt daarom.

4. BESTUURLIJKE
OVERWEGINGEN

Uit de onderzoeken blijkt dat het openstellen van de verbindingen een toename van verkeer op de bepaalde wegen tot gevolg heeft. De geluidniveaus zullen daardoor bij circa 99 woningen extra de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschrijden, maar onder de wettelijk maximale toegestane 63 dB blijven.

Ten gevolge van de drie verbindingen Eemweg-Kerkuilweg, Papiermolenweg-Hermelijnsingel en verwijderde blocker Prijsseweg in het plangebied zal bij 253 woningen en 2 scholen een geluidstoename van 2 dB of meer optreden.

Van dit aantal overschrijden 1 school en 99 woningen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Deze uitkomst is gebaseerd op de verkeersintensiteiten zonder de te nemen aanvullende verkeersmaatregelen in het kader van "niet makkelijk".

Uit het onderzoek van Goudappel Coffeng blijkt dat indien de verbindingen worden opengesteld de verkeersintensiteit op de Prijsseweg en de Jan van Riebeeckstraat aanzienlijk toenemen. Deze stijging gaat uit boven de richtlijnen die gelden voor erftoegangswegen. Deze problematiek speelde ook in het onlangs door uw raad vastgestelde bestemmingsplan Jan van Riebeeckstraat. De maximale verkeersintensiteit op deze wegen mag niet hoger zijn dan 6000 mvt per etmaal. Om dit te waarborgen dienen bij de openstelling van de verbindingen aanvullende verkeersmaatregelen worden getroffen.

De benodigde verkeersmaatregelen dienen er in elk geval toe te leiden dat de toename van de verkeersintensiteiten blijft binnen het maximale toegestane aantal motorvoertuigen (mvt) per etmaal, de bandbreedte wat volgens CROW acceptabel wordt geacht voor een dergelijk type weg, namelijk erfontsluitingswegen. Voor erfontsluitingswegen geldt een bandbreedte tussen 4.000 – 6.000 mvt per etmaal wat als acceptabel wordt beschouwd.

De rapportage van Regio Rivierenland laat zien wat de verkeersintensiteiten en milieuaspecten betekenen per te nemen verkeersvariant.

Het nemen van aanvullende verkeersmaatregelen ter uitvoering van het project openstelling verbindingen is in dit geval onlosmakelijk verbonden aan de vaststelling van dit bestemmingsplan en de daarin opgenomen bestemmingen ten behoeve van het realiseren van de verbindingen.

U besluit dan ook de dwarsverbindingen alleen dan open te stellen indien de aanvullende verkeersmaatregelen zijn uitgewerkt en geïmplementeerd.

Voor de locaties van de drie verbindingen in en nabij de groenstrook zijn een aantal schetsvoorstellen opgesteld. Het betreft maatregelen in de werkingssfeer van het besluit tot openstelling.

Met werkingsgebied bedoelen wij de plekken op de Papiermolenweg/Hermelijnsingel en Eemweg/Kerkuilweg en omgeving blocker Prijsseweg waar palen staan, die door de openstelling van de verbinding gaan verdwijnen.

De eerste schetsontwerpen zijn op 22 november 2012 aan de georganiseerde bewoners, scholen, kinderopvang en winkeliersvereniging Parijsch voorgelegd. Om aan het kader "Veilig" te kunnen voldoen, zijn wij er van uitgegaan ook de verkeersstructuur bij de Oranje Nassaschool aan de Papiermolenweg te betrekken in de werkingssfeer van de verbinding Papiermolenweg - Hermelijnsingel. Het oost-west verkeer en het schoolverkeer wordt ter plaatse op een veilige wijze afgewikkeld.

Dit geldt ook voor de Zijdenrupslaan en Bouwlustpad.

Rond de Pijssesweg leidt het weghalen van de blocker mogelijk tot een onveiligere situatie bij de scholen en kinderopvang en tot een zware, andere belasting van de gehele Pijssesweg. Voor deze verbinding geldt dat wordt onderzocht welke mogelijkheden er zijn om het Kader "Niet makkelijk" te kunnen toepassen.

In het kader van het bestemmingsplan Culemborg West dient uw raad een besluit te nemen over de acceptatie van het gewijzigde woon- en leefmilieu voor bewoners in het plangebied ten gevolge van het openstellen van de verbindingen.

Acceptatie van het gewijzigde woon- en leefmilieu betekent dat uw raad, rekening houdend met de uitvoeringsmaatregelen, het belang van een verbeterde bereikbaarheid in Culemborg West in dit geval zwaarder laat wegen dan het belang van het hogere geluidsniveau op de betreffende wegen. In dit geval besluit uw raad dat sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat voor de betreffende woningen, welke ten gevolge van het openstellen van de verbindingen een hogere geluidsbelasting ondervinden.

In het kader van de geluidaspecten is tevens nagegaan in hoeverre geluidsreducerende maatregelen mogelijk c.q. zinvol kunnen zijn om de geluidsbelasting te verminderen en gewijzigde woon- en leefmilieu te verbeteren.

Het vervangen van de bestrating is in principe wel mogelijk, maar het effect is relatief beperkt omdat de rijsnelheid laag is, er veel kruisingen en drempels zijn en bij lage rijsnelheid het motorgeluid maatgevend is.

Het plaatsen van geluidschermen is vanuit stedenbouwkundige overwegingen niet wenselijk c.q. niet mogelijk vanwege ruimtegebrek. Maar ook niet mogelijk omdat de woningen bereikbaar moeten blijven (parkeren op eigen terrein).

Als alternatief blijft over dat er gevelmaatregelen (isolatie) getroffen kunnen worden, waardoor de binnenwaarden worden verlaagd. Hiervoor dient zo nodig aanvullend onderzoek worden gedaan en financiële middelen beschikbaar worden gesteld binnen het project openstellen verbindingen.

De door de bewoners geuite zorgen over de verbindingen, onder meer met betrekking tot verkeersveiligheid zullen worden meegenomen in het proces van de uitwerking van het project openstellen verbindingen. Deze zorgen met betrekking tot de verkeersveiligheid zijn geen ruimtelijke afwegingen in het kader van het bestemmingsplan, maar inbreng bij het opstellen van het inrichtingsplan van het project.

Het merendeel van de zienswijzen hebben betrekking op de planologische mogelijkheid tot het openstellen van de verbindingen. Deze zienswijzen zijn ongegrond, de overige zienswijzen hebben betrekking op een aantal percelen. Deze zienswijzen zijn gedeeltelijke gegrond (aanpassing beschermingszones dijklichaam) en gedeeltelijk ongegrond.

5. WAT BETEKENT HET ALS DE
RAAD DIT VOORSTEL NIET
OVERNEEMT?

De bestaande verouderde bestemmingsplannen blijven van kracht en voldoen niet aan de wettelijke vereisten. Dit betekent dat na 1 juli 2013 geen legesheffing kan worden toegepast op binnenkomende aanvragen om omgevingsvergunningen.

6. COMMUNICATIE

Het voorontwerpbestemmingsplan is toegezonden aan vooroverlegpartners. Enkele reacties hebben geleid tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan. Op 15 oktober 2010 heeft een inspraakavond plaatsgevonden over het voorontwerpbestemmingsplan. Vanaf 25 november 2011 tot en met 5 januari 2012 heeft het ontwerpbestemmingsplan gedurende zes weken ter inzage gelegen. Gedurende de terinzagelegging van het ontwerpplan zijn 243 zienswijzen ingediend.

Na de vaststelling van het bestemmingsplan zal het plan opnieuw voor 6 weken ter inzage worden gelegd. Gedurende deze termijn staat beroep open bij de Raad van State.

De inhoud van de zienswijzen zoals ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan zullen in de voorbereiding van de inrichtingsplannen worden betrokken.

7. PLANNING EN CONTROL
(MUTATIES OP DE
PROGRAMMABEGROTING)

-

7A. WAT WILLEN WE BEREIKEN
MET DIT VOORSTEL?
• WAT IS HET BEOOGDE
EFFECT EN HOE METEN WE
DAT EFFECT?
• WELKE PRESTATIES GAAT DE
GEMEENTE LEVEREN EN HOE
METEN WE DAT?
• WANNEER GAAN WE WAT
DOEN (PER JAAR
UITGESPLITST)?
• WELK BELEID MET
BIJBEHORENDE PRESTATIES
VERVALT?

Een actueel en digitaal bestemmingsplan wat voldoet aan de wettelijke eisen. Het planologisch mogelijk maken van de drie verbindingen tussen Goilberdingen en Parijsch overeenkomstig het raadsbesluit van 27 maart 2008.

7B. WAT ZIJN DE KOSTEN BIJ
DIT VOORSTEL (PER JAAR
UITGESPLITST)?
• ZIJN ER HOGERE KOSTEN
VERBONDEN AAN DIT
VOORSTEL IN VERGELUKING
MET HET BESTAANDE
BUDGET? ZO JA, HOE
WORDT DIT FINANCIËEL
AFGEDEKT?
• WELK HUIDIG BUDGET
VERVALT?
• WORDT VOOR DEZE
KOSTEN EEN RESERVE OF
VOORZIENING AANGEWEND
EN KAN DE RAAD VRIJ OVER
DEZE RESERVE OF
VOORZIENING BESCHIKKEN?
• HOE ZIET HET VERLOOP
VAN DEZE RESERVE OF
VOORZIENING ERUIT BIJ
DEZE NIEUWE
AANWENDING?

n.v.t.

7C. WAT IS DE TIJDSPLANNING
VOOR DE REALISATIE VAN
DIT VOORSTEL?

n.v.t.

7D. WELKE FINANCIËLE EN
ANDERE RISICO'S KENT HET
VOORSTEL?

n.v.t.

BULAGEN

1. nota van zienswijzen*
 2. uitgevoerde onderzoeken*
 - onderzoek verkeerseffecten
 - onderzoek milieueffecten
 - akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï
 - effecten snelheidsverhoging- en verlaging
- * reeds in uw bezit, raad 6 december 2012

ACHTERLIGGENDE STUKKEN

1. ontwerpbestemmingsplan Culemborg West*
 2. ingediende zienswijzen
- *digitaal in te zien op www.culemborg.nl

Burgemeester en Wethouders van Culemborg
De secretaris De burgemeester

P. v.d. Veer

R. van Schelven

Aldus besloten in de vergadering van de Raad,
gehouden op 13 december 2012

De griffier

De voorzitter

P.J. Peters

R. van Schelven